

Cuadernos de Investigación Histórica

36



FUNDACIÓN UNIVERSITARIA ESPAÑOLA
SEMINARIO «CISNEROS»
MADRID, 2019

DIRECTOR

JOSÉ LUIS SÁNCHEZ GARCÍA

SECRETARIA

CRISTINA DEL PRADO HIGUERA

CONSEJO EDITORIAL

GUSTAVO VILLAPALOS SALAS
HIPÓLITO SÁNCHEZ ALVAREZ DE TOLEDO
JAIME OLMEDO RAMOS
LUCAS MONTOJO SÁNCHEZ
ALEJANDRO SÁNCHEZ RAYMUNDO



Cuadernos de Investigación Histórica

36
2019

PUBLICACIÓN DEL SEMINARIO «CISNEROS»
DE LA FUNDACIÓN UNIVERSITARIA ESPAÑOLA

LA HAZAÑA ESPAÑOLA: MAGALLANES Y ELCANO

SUMARIO

	<i><u>Página</u></i>
NORMAS DE PRESENTACIÓN DE ORIGINALES	5
ARTÍCULOS	
500 AÑOS DE LA EXPEDICIÓN ESPAÑOLA QUE COMPLETÓ LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DE LA TIERRA, por <i>José Luis Sánchez García y Juan María Díez Sanz</i>	15
LOS ORÍGENES DE UN MUNDO GLOBAL. MARCO HISTÓRICO DEL VIAJE DE MAGALLANES Y ELCANO EN EL CONTEXTO DE LA CELEBRACIÓN DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN, por <i>Lucas Montojo Sánchez</i>	73
LA EXPEDICIÓN DE MAGALLANES-ELCANO: EL INICIO DE LA GLOBALIZACIÓN DEL DERECHO MERCANTIL, por <i>Miguel Martínez Muñoz</i>	93
LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO (1519-1522), por <i>Agustín Ramón Rodríguez González</i>	115

LA CIRCUNNAVEGACIÓN DE MAGALLANES Y ELCANO A TRAVÉS DE SUS DOCUMENTOS, por <i>Oscar Raúl Donaire Bravo</i>	139
LAS NAVEGACIONES OCEÁNICAS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO (1519-1522), por <i>José María Blanco Núñez</i>	187
CIENCIA, NÁUTICA Y HOMBRES EN LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN, por <i>Alejandro Klecker de Elizalde</i>	221
RECENSIONES	
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R., <i>La primera vuelta al mundo. 1519-1522</i> , Madrid, 2018, EDAF, 303 págs, por <i>Carlos Pérez Fernández-Turégano</i>	253

COLABORADORES DE ESTE NÚMERO (Orden alfabético)

BLANCO NÚÑEZ , José María
 DÍEZ SANZ, Juan María
 DONAIRE BRAVO , Óscar Raúl
 KLECKER DE ELIZALDE, Alejandro
 MARTÍNEZ MUÑOZ, Miguel
 MONTOJO SÁNCHEZ, Lucas
 PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos
 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ , Agustín Ramón
 SÁNCHEZ GARCÍA, José Luis

SECRETARÍA:
 Alcalá, 93 — 28009 MADRID —
 Tel. 91 431 11 22 — Fax 91 576 73 52
 e-mail: admin@fuesp.com
[http: //www.fuesp.com](http://www.fuesp.com)

ISSN: 0210-6272
 Depósito Legal: M-19.760-1977

NORMAS DE PRESENTACIÓN DE ORIGINALES

Las presentes normas de presentación de originales de la Revista Cuadernos de Investigación Histórica pretenden que todos los materiales de texto e ilustraciones que componen una obra puedan ajustarse a unos criterios uniformes que garanticen la máxima calidad en su tratamiento y que dichos materiales serán interpretados y reproducidos fidedignamente.

1. PRESENTACIÓN DE ORIGINALES ELECTRÓNICOS DE TEXTO Y DE SU COPIA IMPRESA

El autor proporcionará el original de su obra y una copia impresa de la misma (que deberá corresponderse con la versión del documento en Word) aplicando las siguientes **pautas de presentación**:

1) Hojas estándar DIN-A4 con interlineado de 1,5 líneas, con un solo tamaño de letra para todo el texto (12 puntos) y en una fuente tipográfica corriente (Times, Garamond...). En el caso de las notas y citas exentas, irán en un cuerpo menor.

3) El texto completo se presentará en un único archivo, con las páginas numeradas de forma correlativa (en Word, menú Insertar › Números de página). En los preliminares, se incluirá una breve relación de los datos y las especificaciones necesarias para identificar la obra: nombre y apellidos, datos curriculares y de contacto; universidad, institución u organismo al que pertenece; título y subtítulo de la obra; fecha de creación (versión) del documento y fecha de entrega del original.

4) Las imágenes que ilustren la obra se insertarán dentro del texto, con su correspondiente pie descriptivo, y se proporcionarán además los archivos de las mismas en fichero aparte y en alta resolución.

Las obras en colaboración exigirán de su editor o coordinador una indispensable labor de **unificación** de los aspectos formales y de presentación comunes a las distintas contribuciones: estructura, bibliografía y cita de fuentes, notas, cuadros, tablas, imágenes...

2. PRESENTACIÓN Y TRATAMIENTO DE LOS COMPONENTES GRÁFICOS (FIGURAS)

Las figuras (gráficos, cuadros, fotografías...) que ilustren la obra deberán incluirse en una carpeta independiente a la del texto general, clasificadas en los

diferentes capítulos de que conste el libro y numeradas correlativamente (p. ej., «Figura 1.1»).

Todas ellas irán acompañadas de un texto descriptivo o pie de figura (Figura 1.3. *Cajas de disposición dividida*; Cuadro 2.2. *Estrategia para un desarrollo sostenible*), con referencia, en su caso, a la fuente de la que proceda la imagen (entidad que posee los derechos de propiedad) o los datos consignados (fuente bibliográfica).

Las imágenes deberán guardarse preferentemente en formato **TIFF**, con una resolución mínima de **300 puntos por pulgada** para conseguir una impresión óptima. No se aceptarán imágenes obtenidas en Internet por su baja resolución ni aquellas que no dispongan de autoría.

La imagen de cubierta propuesta por el autor se ajustará siempre a las características de la colección asignada.

Todo el material gráfico sujeto a derechos de autor o reproducción deberá ir acompañado de las autorizaciones correspondientes y cita de las fuentes.

3. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD

- Cuando existen varios autores se separarán por punto y coma y un espacio, y si son más de tres se hará constar el primero seguido de la abreviatura *et al.*
- En el caso de obras anónimas, el primer elemento de referencia será el título.
- Después de los apellidos y el nombre de los editores, directores, compiladores o coordinadores, hay que añadir la abreviatura correspondiente a la mención de responsabilidad, entre paréntesis: (comp.), (coord.), (ed.), (dir.), etc.
- Si el autor es una entidad, se indicará el nombre de la misma tal y como aparece en la fuente.
- Cuando se repita un autor en una lista de referencias bibliográficas, la segunda y sucesivas menciones a su nombre se suplirá mediante raya o guión largo:
 - *Título del libro*. Mención de responsabilidad secundaria (traductor; prologuista; ilustrador; coordinador; etc.), n.º de edición, lugar de edición, editorial, año de edición, páginas citadas (Serie/Colección).

TÍTULO

- Se escribe en cursiva, tal y como aparece en la fuente.

DATOS DE PUBLICACIÓN

- El lugar geográfico donde se ha publicado el documento se cita preferentemente en la lengua de este. Cuando exista riesgo de confusión, puede añadirse entre paréntesis el nombre del estado, provincia o país a que pertenece el lugar de edición:

American Reference Books Annual, ed. de B. S. Wynar, Littleton (Colorado, Estados Unidos), Librairies Unlimited, 1970-.

- En el nombre de editor, se omiten los términos genéricos como editorial, ediciones, etc., excepto que formen parte del nombre (casos de nombre + adjetivo: Editora Nacional).
- Aunque la edición que se haya manejado sea la original, puede citarse, si se conoce, tras el año de dicha edición original y entre paréntesis, una edición española de la obra:

GASKELL, Philip. *A New Introduction to Bibliography*, Oxford, Oxford University Press, 1972 (trad. esp., *Nueva introducción a la bibliografía material*, pról. y rev. de J. Martínez de Sousa, Gijón, Trea, 1999).

- Cualquier añadido en la edición de la referencia que no figure como dato en el original o fuente que se describe debe encerrarse entre corchetes, como por ejemplo alguna información que se apunte sobre el pie editorial de la obra:

ANTONIO, Nicolás. *Bibliotheca Hispana Nova*, t. XXIII, Madrid, [Joaquín Ibarra], 1788.

Las referencias a archivos, bibliotecas, revistas o colecciones se citarán desarrolladas en su primera mención seguidas de su sigla entre paréntesis. En las siguientes menciones, se expresarán únicamente mediante sus siglas:

ALONSO, Dámaso. «Cancioncillas de amigo mozárabes», *Revista de Filología Española (RFE)*, 35 (1952), pp. 368-371.

Biblioteca Nacional de España (BNE). *Colección de Libros Raros y Curiosos*, ms. 2.657.

SISTEMAS DE CITA**1) Libros y unidades bibliográficas mayores**

APELLIDO(S), Nombre. *Título del libro en cursiva*, mención de responsabilidad secundaria (traductor; prologuista; ilustrador; coordinador; etc.), tomo o volumen citado, n.º de la edición consultada (si hay más de una) y tipo de edición (entre paréntesis), lugar de edición, editorial, año de edición, páginas citadas (Serie/Colección).

Ejemplos:

BOBBIO, Norberto. *Autobiografía*, ed. de A. Papuzzi, pról. de G. Peces-Barba, trad. de E. Benítez, Madrid, Taurus, 1988, pp. 287-289 (col. Biblioteca Universal, n.º XXV).

BOSQUE, Ignacio (ed.). *Tiempo y aspecto en español*, Madrid, Cátedra, 1990, p. 57 (col. Lingüística, n.º 68).

RODRÍGUEZ MARTÍN, María José *et al.* *Insurgencia y Republicanismo*, León, Universidad Complutense, 1998.

VV. AA. *Enciclopedia Labor*, t. 14, Barcelona, Labor, 1983, pp. 185-187.

Actas del I Congreso de Historia de la Lengua Española en América y España: noviembre de 1994 - febrero de 1995, ed. de M.^a T. Echenique, M. Aleza y M. J. Martínez, Valencia, Universitat, Departamento de Filología Española, 1995.

Como se ha indicado, en el supuesto de que se repita el nombre del autor, en la segunda y sucesivas menciones (ordenadas cronológicamente hasta la más reciente) se utilizará el guión largo o raya para sustituir su nombre completo. Las obras de un autor publicadas en un mismo año se diferenciarán alfabéticamente junto a este (a, b...) por orden de aparición:

BRADING, David A. *Church and state in Bourbon Mexico*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994a.

— *Una iglesia asediada: el obispado de Michoacán*, México, Fondo de Cultura Económica, 1994b.

2) Partes de monografías y colaboraciones en obras colectivas

APELLIDO(S), Nombre. «Título de la parte», en Mención de responsabilidad de la obra completa, *Título de la obra*, lugar de edición, editorial, año, situación de la parte en la obra.

AMELANG, James S. «Clases populares y escritura en la Europa Moderna», en A. Castillo (coord.), *La conquista del alfabeto*, Gijón, Trea, 2002, pp. 53-67.

MARTÍNEZ DE SOUSA, José. «El futuro del libro», en *Pequeña historia del libro*, Barcelona, Labor, 1987, p. 135.

Y, en caso de que se quiera mencionar un volumen concreto en una obra por volúmenes:

CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. *América hispánica*, en M. Tuñón de Lara (dir.), *Historia de España*, vol. 6, Barcelona, Labor, 1976, p. 198.

Este esquema de cita es aplicable, asimismo, a las ponencias de congresos:

CEREZO GALÁN, Pedro. «La antropología del espíritu en Juan de la Cruz», en *Actas del Congreso Internacional Sanjuanista, (Ávila 23-28 de septiembre de 1991)*, vol. III, [s. l.], [s. n.], 1991, pp. 128-154.

3) Trabajos en publicaciones en serie

Artículos en revistas: APELLIDO(S), Nombre. «Título del artículo», *Título de la publicación seriada* (lugar donde se edita, si procede), volumen/número de la revista (fecha), páginas.

ROSENBLAT, Ángel. «El futuro de la lengua», *Revista de Occidente* (Madrid), 56-57 (1967), pp. 155-192.

Artículos en periódicos: APELLIDO(S), Nombre. «Título del artículo», *Nombre del diario* (lugar donde se edita), fecha de publicación [día, mes y año], páginas.

LÓPEZ MONTOTO, Gregorio. «Se deben evitar las fricciones», *El País* (Barcelona), 21 de noviembre de 1982, p. 13.

En el caso de publicaciones seriadas completas (anuarios, anales, series monográficas, etc.) de periodicidad igual o superior a un año, el sistema sería:

AUTOR COLECTIVO O INSTITUCIONAL (si lo hay). *Título de la publicación*, pie editorial (si la serie continúa publicándose, se indicará el año de inicio de la publicación seguido de guión):

Guía de editores de España, Madrid, Federación de Gremios de Editores de España, 1990-.

Anuario del ferrocarril, 1996, Madrid, Akal, 1985-.

Las publicaciones oficiales periódicas y no periódicas se guiarán por el siguiente esquema:

Nombre usual del país o institución, Organismo editor. *Nombre de la publicación*, tomo/volumen/número, fecha, páginas.

Estados Unidos Mexicanos, Secretaría de Gobernación. *Diario oficial*, XVI/1, 5 de enero de 1924, pp. 6, 10.

4) Literatura gris

Se entiende por tal aquellos documentos de carácter provisional, con una circulación restringida y de difícil acceso: informes, memorias, tesis doctorales, etc. Se facilitarán todos los datos que contribuyan a localizarlos, siguiendo los modelos señalados para la bibliografía ordinaria.

Tesis doctorales: APELLIDO(S), Nombre. «Título de la tesis», director de la misma, institución académica en la que se presenta, lugar, año.

LASCURAIN SÁNCHEZ, María Luisa. «Análisis de la actividad científica y del consumo de información de los psicólogos españoles del ámbito universitario durante el período 1986-1995», tesis doctoral dirigida por el dr. E. Sanz Casado, Universidad Carlos III de Madrid, Departamento de Biblioteconomía y Documentación, 2001.

Informes publicados: APELLIDO(S), Nombre. *Título del informe*, lugar de publicación, editorial, año. Serie, nº de la serie (disponibilidad).

1999 Informe del Mercado de Trabajo, [Guadalajara], Dirección Provincial del Instituto Nacional de Empleo de Guadalajara, 2000.

5) Documentos y recursos electrónicos

En general, siguen las mismas pautas y esquema de cita que los documentos impresos. Conviene, eso sí, identificarlos adecuadamente con todos los datos de que se disponga, por lo que es imprescindible indicar la disponibilidad y el acceso (página web), así como la fecha de consulta.

Ejemplos:

CUETO, Marcos. *El valor de la salud*, Washington, OPS, 2004.
Disponible en: <http://oliva.cie.es> [Consulta: 17/08/2001].

CUERDA, José Luis. «Para abrir los ojos», *El País Digital*, 371 (9 de mayo de 1997). Disponible en: <http://www.elpais.es/p/1997> [Consulta: 9/07/1998].

Directorio de servicios de préstamo interbibliotecario de Rebién, Barcelona, Universitat Pompeu Fabra, 1994-. Disponible en: <http://www.upf.es/bib/pinter/uned.htm> [Consulta: 3/12/1998].

4. CITAS BIBLIOGRÁFICAS

En el texto general, la remisión al documento del que se extrae una cita o algún dato se podrá realizar mediante alguno de los siguientes sistemas:

- Sistema cita-nota, con llamada voladita en el texto y nota correspondiente a pie de página con los datos de autor, obra y página de donde se toma la cita.

5. CITAS TEXTUALES

Cuando no superen las dos o tres líneas se podrán insertar dentro del párrafo entre comillas latinas (« »). Si son más extensas, se recomienda colocarlas en párrafo aparte, sangradas por la izquierda y con una línea de blanco antes y después. La supresión de partes del texto citado se indicará con puntos encorchetados: [...].

6. ORGANIZACIÓN DEL TEXTO. JERARQUÍA DE TÍTULOS

Independientemente de las características tipográficas de la colección donde se incluya la obra, se recomienda utilizar el sistema de numeración decimal para establecer la jerarquía de títulos. Así, las partes o secciones se numerarán mediante números romanos, los capítulos en arábigos y las sucesivas subdivisiones del 1 en adelante: Parte I, Capítulo 1, Epígrafe 1.1, Apartado 1.1.1.

ARTÍCULOS

500 AÑOS DE LA EXPEDICIÓN ESPAÑOLA QUE COMPLETÓ LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DE LA TIERRA

JOSÉ LUIS SÁNCHEZ GARCÍA

*Director del Seminario de Historia Cisneros.
Fundación Universitaria Española*

JUAN MARÍA DíEZ SANZ

*Profesor de Filosofía.
Universidad Católica de Valencia*

Agradecimientos:

Quiero agradecer, como director del Seminario de Historia Cisneros de la FUE, al jurista y amante de la historia, D. Federico Sánchez Raymundo, que en su día dedicara su tiempo a hablarme sobre este tema capital de la historia de España y de la humanidad, contándome toda la gesta pormenorizadamente, desde el principio hasta el fin, y motivándome a realizar, no solo este artículo, sino la propuesta de dedicar íntegramente, este año 2019, en la Fundación Universitaria Española, a la expedición de Magallanes y Elcano.

También quiero agradecer a D. Javier Peris Escribá, creativo y consultor, por su colaboración en el año de Magallanes Elcano, por todas sus aportaciones y trabajos preliminares para el video que se realizará próximamente y que ha motivado, también desde ese proyecto del Equipo Jorge Juan, este trabajo.

De manera particular, a la Real Academia de la Historia española, por su docto *Informe sobre sobre la Primera Circunnavegación a la tierra*, de 10 de marzo de 2019, donde al margen de las controversias del momento, pone de relieve la autoría española de la expedición de acuerdo con los hechos históricos, basándose en fuentes históricas acreditadas y contrastables.

RESUMEN:

La Real Academia de Historia ha publicado un informe con motivo del V centenario de la Primera Circunnavegación de la Tierra, que fue realizada por Juan Salvador Elcano, a la que nos unimos. En la presente investigación, realizamos una revisión de los principales hechos constatados de la expedición: Magallanes, fue un marino de origen portugués nacionalizado español, la empresa fue auspiciada por la Corona Española, por el rey Carlos I, confiriéndole la dimensión universal que proviene de la catolicidad que los Reyes Católicos imprimieron a la institución monárquica española y que tiene su origen en el reino Godo. La expedición se desarrolla ya al inicio de la Edad Moderna, en un contexto de rivalidad con la nación portuguesa por el comercio de las especias y la delimitación de los ámbitos de influencia de ambas naciones, que había quedado establecida en el Tratado de Tordesillas, legalidad internacional que la Corona exige sea respetada y la expedición cumple, como ha recordado Felipe VI. La financiación de la empresa contó con el respaldo de capital privado tanto de comerciantes burgaleses, como de la Iglesia, en la persona del obispo de Burgos. Realizamos, además, una crónica de la expedición circunnavegadora con los principales hechos acontecidos y referimos los principales descubrimientos: la constatación de la esfericidad de la Tierra, el descubrimiento del Estrecho de Magallanes, la apertura de una nueva ruta comercial hacia las Indias, los descubrimientos astronómicos de nuevas galaxias como las Nubes de Magallanes, los nuevos conocimientos etnográficos y de fauna y flora de latitudes diversas, el descubrimiento de nuevas enfermedades como el escorbuto, una forma de avitaminosis C, y, por último, una decisiva ampliación del mundo conocido que supuso la primera globalización del mundo.

Palabras claves: Magallanes, Elcano, V centenario de la Primera Circunnavegación

ABSTRACT

The Royal Academy of History has published a report on the occasion of the V centenary of the First Circumnavigation of the Earth, which was carried out by Juan Salvador Elcano, to which we join. In the present investigation, we carried out a review of the main facts of the expedition: Magallanes, was a sailor of Portuguese nationalized Spanish origin, the company was sponsored by the Spanish Crown, by King Carlos I, conferring the universal dimension that comes from the catholicity that the Catholic Monarchs printed to the Spanish monarchical institution and that has its origin in the Godo kingdom. The expedition takes place already at the beginning of the Modern Age, in a context of rivalry with the Portuguese nation for the spice trade and the delimitation of the spheres of influence of both nations, which had been established in the Treaty of Tordesillas, legality international that the Crown demands is respected and the expedition complies, as Felipe VI recalled. The financing of the company was backed by private capital from both Burgos

merchants and the Church, in the person of the Bishop of Burgos. We also make a chronicle of the

Keywords.

Magallanes, Elcano, V centenary of the First Circumnavigation

INTRODUCCIÓN

En el presente artículo queremos rememorar una gran gesta de la humanidad protagonizada por nuestra nación al inicio de la Edad Moderna y que reconfiguró la imagen del mundo, ya en su época, y para la posteridad. Queremos precisar su significación, señalar su relevancia y, sobre todo, los presupuestos gnoseológicos desde los que se realiza, que exceden con mucho la mera suposición de una proeza humana culminada con una serie de descubrimientos geográficos o cartográficos destacados para su época.

Queremos indagar en su significado al margen de las controversias suscitadas con motivo de la conmemoración del V centenario de la empresa que realizó la Primera Circunvalación del Globo Terrestre. Parece que en nuestra nación es complicado conmemorar cualquier hazaña histórica sin que esté exenta de polémica. Creemos que la mejor forma de investigar el pasado, en realidad probablemente sea la única, es remontarse a los hechos constatados, sirviéndose de fuentes fiables para tratar de esclarecer su significación.

En nuestra investigación, vamos a diferenciar los datos referidos a los hechos constatados, verificables y respaldados por fuentes fiables, de la posible interpretación o significación de los mismos, evitando el riesgo de la acumulación de datos al que propende la historiografía contemporánea y del que debe cuidarse la ciencia histórica, según denunciaba Julián Marías en el prólogo de su obra *España inteligible*¹, para no quedarnos en un mero *behaviorismo de los hechos*², en un repertorio amorfo de datos o colección de efemérides, “a la puerta de la historia, sin entrar en ella”³ advertía el filósofo, evitando el compromiso y la responsabilidad de tener que cifrar su significación o señalar su relevancia. En esta misma línea, un experto en el tema como José Luis Comellas, en el primer capítulo de su estudio, donde recrea el marco histórico de la expedición circunvaladora, realiza una consideración metodológica que consideramos relevante:

¹ MARÍAS, J., *España inteligible. Razón histórica de las Españas* (1985), Alianza Editorial, Madrid, 2005.

² *Ibidem*, p. 13

³ *Ibidem*.

“Hacer historia partiendo de un punto fijo como si ese punto fuese el comienzo de la historia misma es como partir de cero en medio de una realidad continua, y eso nos impide comprender el cómo y el por qué de las cosas que en un momento acontecen”⁴

Nuestra contribución, aunque modesta, pretende ayudar a configurar una hermenéutica apropiada y rigurosa de la historia, una visión que parte de los hechos pero no se queda en ellos, sino que trata de establecer las *condiciones de inteligibilidad de las trayectorias* que la hicieron posible, a partir del carácter proyectivo y vectorial de la acción humana que hace que la estructura social, como pretensión colectiva, sea *programática*⁵.

La distinción metodológica de la que partimos, que diferencia entre los hechos y la significación de los mismos, tiene su razón de ser y su fundamento último en la pertinente distinción epistemológica entre inteligencia y razón⁶, que expone y emplea nuestro maestro D. Julián Marías y que ejemplifica magistralmente en su aproximación al estudio de la historia de nuestra nación expuesto en su obra *España inteligible, razón histórica de las Españas*⁷.

Por ello, en el presente artículo queremos centrarnos primeramente en los hechos, tal como los recoge la Real Academia de la Historia (RAH) en su *Informe sobre la Primera Circunnavegación a la tierra*⁸, basados en las fuentes

⁴ COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL., *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, p. 12.

⁵ Marías postula que tenemos que comprender la acción humana en su carácter proyectivo: “Toda situación es inestable, es decir, viene de una anterior y va a otra siguiente. Como las vidas humanas son trayectorias, proyectos, presiones, cuya imagen puede ser la flecha, una sociedad es un sistema de fuerzas orientadas, es decir, vectorial. La misma estructura social tiene trayectoria, es programática, viene de un pasado y tiende hacia un futuro, ambos presentes en ella” (MARÍAS, J., *España inteligible. Razón histórica de las Españas*, Alianza Editorial, Madrid, 2005, p.31).

⁶ Julián Marías sostiene que es, antropológicamente pertinente y epistemológicamente necesario, distinguir entre inteligencia y razón: entre la inteligencia como capacidad receptiva y de procesamiento de datos, que genera información, y la razón, propiamente dicha, que supone establecimiento de conexiones significativas, para conformar sentido y generar conocimiento. Por lo tanto, este enfoque supone que información y conocimiento no son sinónimos, ni términos epistemológicamente equivalentes o intercambiables. La racionalidad va más allá de la inteligencia al permitir establecer las condiciones de inteligibilidad de los hechos referidos, su significación precisa y su relevancia, tal como hemos señalado en otros trabajos precedentes, fundamentados en la epistemología de Julián Marías Aguilera derivada de su obra *Antropología metafísica* (Revista de Occidente, Madrid, 1970) en investigación realizada con Juan María Díez Sanz. Véase: SÁNCHEZ GARCÍA, JL., DÍEZ SANZ, JM., y PÉREZ RUIZ, S., “La discapacidad capacita, proyecto y tarea: el desarrollo de las capacidades humanas”. En IBÁÑEZ MARTÍN, J.A., y FUENTES, J.L., (edit.) *Educación y capacidades. Hacia un nuevo enfoque del desarrollo humano*. Ed. Dykinson, Madrid, 2017, p. 285. ISBN: 978-84-9148-202-4.

⁷ MARÍAS, J., *España inteligible. Razón histórica de las Españas* (1985), Alianza Editorial, Madrid, 2015.

⁸ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, Informe sobre la Primera Circunnavegación a la tierra, 10 de marzo de 2019. Disponible en <http://www.rah.es/informe-de-la-real-academia-de-la-historia-sobre-la-primera-circunnavegacion-a-la-tierra/>

acreditadas disponibles y verificables, fundamentalmente la documentación disponible en el Archivo General de Indias, en Patronato y en Contratación, Contaduría e Indiferente General, Protocolos, así como en la bibliografía acreditada disponible, entre los que destaca la obra de Juan Gil Fernández, y de Cristóbal Bernal Chacón, así como los fondos bibliográficos de la propia Biblioteca de la Real Academia.

Posteriormente indagaremos en la significación de tales hechos tratando de cifrar su significación desde las trayectorias y los presupuestos que posibilitaron su concepción y su realización en distintos ámbitos: económico, político, cartográfico, científico-cultural, religioso, etc. considerando las aportaciones de los estudiosos y expertos en el tema.

2. PRINCIPALES HECHOS CONSTATADOS.

En nuestra investigación queremos partir del citado informe elaborado por la Real Academia de la Historia⁹ y poner de relieve los hechos, unos ya publicados y otros inéditos¹⁰, en todo caso, *hechos históricos objetivos*¹¹, que esta institución avala como contrastados basándose en fuentes acreditadas. Veamos algunos de los más importantes:

2.1. Magallanes, un marino portugués nacionalizado español

Quizá lo primero sea hablar del marino que encabeza y da nombre a la histórica expedición, D. Fernando de Magallanes, que nació en Portugal (Sabrosa, Oporto, 1480) en el seno de una familia nobiliaria y que prestó servicios a la Corona de Portugal¹², hasta que, tras una serie de desavenencias, los portugueses decidieron prescindir de sus servicios¹³.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem, p. 1.

¹¹ Ibidem.

¹²El Dr. José Luis Comellas, catedrático de Historia en Sevilla, sintetiza los antecedentes de Magallanes, en lo referente a la expedición circunnavegadora, de la forma siguiente: “En 1515 participó en la expedición organizada por el virrey Alburquerque destinada a la conquista de Malaca. Desde los tiempos de Marco Polo, ningún europeo había llegado tan lejos. (...) En Malaca encontraron los portugueses un excelente mercado de especias, que los navegantes transportaban desde las islas del Maluco o Molucas, situadas todavía más allá. Fernando de Magallanes pretendió alcanzar aquellas fabulosas islas, acompañando a un grupo de audaces aventureros en que figuraba también su amigo Francisco Serrano. La expedición fracasó, aunque Serrano después de varios naufragios consiguió llegar a Ternate, una de aquellas islas tan buscadas. Desde allí pudo mantener una interesante correspondencia con Magallanes. Las Molucas estaban muy lejos; en sí eran muy pobres, pues producían malas cosechas... excepto las maravillosas especias, que los naturales vendían a buen precio a cambio de los artículos que necesitaban. La zona era peligrosa por sus tempestades, pero valía la pena llegar a ellas.

Hay constancia de su procedencia lusa en la documentación oficial de nuestra nación, el informe de la Real Academia destaca:

“Las mismas Capitulaciones de Valladolid de 1518 así lo avalan, cuando el Rey Carlos I dice «por cuanto vos Fernando de Magallanes, caballero natural del reino de Portugal...».”¹⁴

Luego no hay dudas sobre la procedencia del ilustre marino como tampoco sobre los servicios que prestó a la Corona portuguesa en diversas expediciones al Índico, antes de su venida a España. Pero también quedan claras sus desavenencias con el rey de Portugal al que había servido y las razones de su instalación en España:

“Pero ya en 1517, Magallanes, enojado con D. Manuel de Portugal por no reconocer sus méritos, decide abandonar su país, dejar de servir a su Rey y viajar a España, concretamente a Sevilla, donde se instaló, contrajo matrimonio y desde entonces estuvo al servicio del Rey Carlos I, castellanizando su nombre portugués, Fernão de Magalhaes por Fernando de Magallanes.”¹⁵

Magallanes viene a España contrariado, como recoge el propio informe de la RAH, y como avalan numerosos autores, como Comellas, e incluso el célebre grabador y aficionado historiador Theodor De Bry¹⁶, ya en el mismo siglo XVI.

No parece que Magallanes se trasladase a nuestra nación temporalmente, para una estancia temporal, para probar fortuna fuera de su tierra natal. Más bien parece que viene a España, disgustado y repudiado por el rey Manuel I de Por-

Magallanes nunca pudo reunirse con Serrano, pero conservó siempre el sueño de llegar un día a aquellas islas remotas, peligrosas, donde se producían las famosas especias.” (COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, p. 31).

¹³ Respecto a las razones de tales desavenencias, explica Comellas, sobre la vida de Magallanes: “En la India se dedicó a los negocios, y se arruinó. Regresó a Portugal. Ansioso de aventuras, participó en una expedición a Marruecos, y fue gravemente herido en la batalla de Azamor. Quedaría cojo para toda la vida. Acusado de vender artículos para el enemigo, perdió la confianza del rey don Manuel el Afortunado. Pidió una recompensa por sus hazañas, que le fue denegada. Caído en desgracia, decidió correr mejor suerte en España.

Como Colón, fue un hombre que, desengañado en Portugal, cambió de fidelidad para cumplir sus propósitos. Su idea estaba clara: pedir autorización y ayuda para llegar a las Molucas, la tierra de las especias. Las cartas de Serrano y las distancias exageradas por los portugueses le permitían suponer, o conjeturar al menos, que aquellas islas caían en el hemisferio español.” (COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *Idem*, pp. 31-32).

¹⁴ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *idem*, p.2.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Theodore De Bry, afirma: “Fernando de Magallanes, ofendido por el rey de Portugal, dirigió al emperador Carlos V y le señaló que competían y pertenecían las islas Molucas a Castilla y que navegando hacia poniente esperaba encontrar un mar en las Indias Occidentales por el cual pensaban alcanzar los mares del Sur y de allí las islas Molucas.” (De Bry T., *América, 1590-1634*, prólogo de John H. Elliott, Madrid, Siruela, 1992, p. 172).

tugal con una voluntad de instalación y asentamiento definitivo en nuestra nación. De hecho, diversos estudiosos sobre su persona, como el investigador del CSIC, Salvador Bernabéu¹⁷ ó el académico de la RAE, Juan Gil Fernández¹⁸, no dudan en considerarlo un *exiliado* en España y, en el caso de Bernabéu, literalmente, un *nacionalizado* español.¹⁹

El hecho histórico objetivo es que Magallanes se muda a España, se instala en Sevilla, contrae matrimonio en la capital hispalense y hasta modifica y *castellaniza* su nombre. Siendo muy relevantes y significativos todos estos datos de su vida, muestra evidente de ese arraigo en España, la Real Academia todavía destaca otro más:

“Y algo muy importante: cuando antes de partir la expedición dictó y firmó su testamento en el Alcázar de Sevilla, instituyó un mayorazgo en el que dejaba heredero a su hijo Rodrigo, nacido en Sevilla y, si éste falleciese sin descendencia, impone a su familia portuguesa que quien lo herede debería castellanizar su apellido, llevar sus armas y vivir en Castilla.”²⁰

Antes de embarcarse en una expedición que preveía tan fundadamente arriesgada (de hecho, le costaría la vida), Fernando de Magallanes hace testamento en Sevilla con su apellido castellanizado, en favor de su hijo Rodrigo, nacido en Sevilla, y dejando constancia expresa de su voluntad de adscripción de su nombre, persona y descendencia a la Corona de Castilla. Este hecho no parece un simple gesto de deferencia hacia la nueva tierra que lo acoge y al Rey que le da trabajo, sino muestra de un arraigo personal, familiar y laboral, de un compromiso con Sevilla, con Castilla y, en definitiva, con la nación española que lo acoge y le ofrece un proyecto. Por todo ello, concluye la Real Academia:

“Se considera por tanto un castellano más.”²¹

¹⁷ Tal como refiere Salvador Bernabéu, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), en la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla: “El objetivo del navegante exiliado en Castilla (referido a Magallanes) es el mismo que concibió y defendió hasta su muerte Cristóbal Colón: llegar a Asia por una ruta occidental.” BERNABÉU, S., “Magallanes: Retrato de un hombre”. En YUSTE LÓPEZ, C.; PINZÓN RÍOS, G., *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 21, disponible en: http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/hallazgo_pacifico/novohispana.html

¹⁸ GIL FERNÁNDEZ, J., *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*. Sevilla, Fundación Cajasol, 2009.

¹⁹ BERNABÉU, S., *idem.*, p. 23.

²⁰ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *idem.*, p. 2.

²¹ *Ibidem.*

Realmente, como se constata por los datos disponibles y los hechos acreditados, controversias interesadas al margen, no cabe duda de que Fernando de Magallanes, aunque nacido en Portugal, se *naturalizó*²² español: se asentó libremente en España, cambió y castellanizó su nombre por libre voluntad, testamentó en nuestra nación a favor de su descendencia para la que dispuso heredar en Castilla, en una época en que el linaje quedaba ligado a la tierra, pero además, porque en la empresa que le dio fama inmortal iba al servicio de la Corona española, a la que es de justicia añadir, que sirvió lealmente hasta su trágico final. Ciertamente, su mismo fallecimiento en el remoto archipiélago de Mactán, en Filipinas, constituye, en términos castrenses, un acto de servicio y lealtad final a la nación española. Por lo tanto, parece no solo razonable, sino incluso de justicia, considerarlo un marino español.

Sobre la expedición circunnavegadora y la persona de Magallanes, el investigador Salvador Bernabéu del CSIC, oportunamente, puntualiza que:

“Es un error extendido considerar a Magallanes como el urdidor del viaje que dio la vuelta al mundo por primera vez, incluso considerándolo a él mismo como el primero en realizarlo.”²³

Tales errores se deben probablemente a que, como indica Comellas, “más de la mitad de los relatos de la primera vuelta al mundo son intencionalmente biografías de Magallanes”²⁴. Como es sabido, el marino que decide, en medio de una gran incertidumbre, y logra la circunnavegación es Juan Sebastián Elcano. Aunque al nombre de Magallanes queda ligado, como subraya el investigador del CSIC, al descubrimiento de cuatro áreas del globo ignotas en su tiempo: el sur argentino, el estrecho que lleva su nombre, el océano Pacífico en toda su extensión y el archipiélago filipino. Por todo lo cual, no duda en calificarlo como “uno de los principales descubridores de todas las épocas”²⁵.

2.2. Una expedición española auspiciada por la Corona

El encuentro con la Corona fue un momento decisivo en la vida de Magallanes y en el devenir de la expedición. Sobre la negociación con el Rey Carlos I, para alcanzar un acuerdo que posibilitase la empresa, señala la Real Academia, que:

²² Hoy diríamos *se nacionalizó* español, como bien hacen el investigador Salvador Bernabéu y el académico de la lengua Juan Gil Fernández, aunque creemos que la expresión realmente apropiada, acorde al momento histórico, sería la de *se naturalizó*. Ciertamente, equivaldría a lo que hoy lo expresariamos, con toda propiedad, como una *nacionalización*, con todas las consecuencias jurídicas, sociales, administrativas, laborales, etc. que ello implica.

²³ BERNABÉU, S., *Ibidem*.

²⁴ COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, p. 30.

²⁵ BERNABÉU, S., *Ibidem*.

“El 18 de Marzo de 1518 Magallanes viajó a Valladolid a presentar su proyecto, el de encontrar el paso a las islas de la Especiería, al Rey Carlos I y firmó con él las Capitulaciones «...queriéndonos hacer señalado servicio, os obligáis descubrir en los términos que nos pertenecen e son nuestros en el mar océano dentro de los límites de nuestra demarcación islas y tierra firme...».”²⁶

Los acuerdos alcanzados quedaron reflejados en las denominadas *Capitulaciones de Valladolid*, de 22 de marzo de 1518, en ellas quedaban fijadas las obligaciones para ambas partes.

Lo decisivo de tal encuentro es que Magallanes convence a Carlos I de la posibilidad de alcanzar las islas de la Especiería, navegando por una nueva ruta hacia el Oeste, que supone localizar un paso marítimo hacia el entonces denominado *Mar del Sur*, tal como había sido denominado por su descubridor Nuñez de Balboa en 1513, pero, sobre todo, el marino convence al Rey de España de que las islas buscadas quedan situadas en territorio de jurisdicción española conforme a los acuerdos suscritos con Portugal.

“En el tratado de Tordesillas (1494), al estipularse en base a la bula papal de Alejandro VI la partición del planeta en dos mitades, tuvo lugar el corrimiento hacia el oeste del meridiano divisorio hasta los 370 grados con la repercusión en el hemisferio austral de que Australia quedara dividida por su parte central por una línea que hoy coincide con la separación del estado de Australia Occidental de los demás de dicho país. La aspiración de la parte española a las islas de la Especiería, supuso el planteamiento de cómo llegar a ellas, si es que resultaran situadas en el hemisferio occidental. En un principio se proyectó alcanzarlas por la vía del cabo de Buena Esperanza (recuérdese la capitulación de Juan Díaz de Solís en 1512, que no llegó a tener efecto); pero pasados varios años se impuso la idea de abordarlas por occidente, ribeteando las tierras del Nuevo Mundo y navegando por un mar de insospechadas dimensiones.”²⁷

Sin duda, la convicción de la potestad española sobre las Molucas, con arreglo a la legalidad internacional²⁸, es un factor decisivo para conseguir no solo el

²⁶ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, idem, p. 2.

²⁷ FERNÁNDEZ-SHAW, C.M., Connotaciones españolas en el Pacífico austral. En INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, *XIII Jornadas de Historia Marítima: Álvaro de Mendaña: el Pacífico y su dimensión histórica*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº26, Madrid, 1995, p. 47.

²⁸ Comellas aporta un dato muy relevante y es el convencimiento de Magallanes de que los portugueses probablemente exageraban las distancias hasta las islas de las especias para disuadir a otros de intentarlo y proteger así su monopolio: “Las cartas de Serrano y las distancias exageradas por los portugueses le permitían suponer, o conjeturar al menos, que aquellas islas caían en el

beneficio de la Corona al proyecto, sino su implicación y la implementación definitiva de la expedición.

“Ya hemos aludido a las noticias llegadas a la Corte española sobre la posibilidad de que las islas Molucas se encontrasen en la zona asignada a España y todavía no halladas por los portugueses, estimularon al Emperador Carlos a disponer la formación de una serie de expediciones exploratorias, la primera encomendada al portugués Fernando de Magallanes, quien conocía el océano Indico y había doblado el cabo de Buena Esperanza.”²⁹

Por su conocimiento sobre el terreno de los remotos lugares donde crecen las especias y sus antecedentes³⁰, bien conocidos por la Corona a través de relevantes personalidades castellanas que le avalaron³¹, Magallanes era la persona adecuada para guiar la expedición.

“A cambio, D. Carlos se comprometía a sufragar la expedición y a concederle una serie de ventajas y nombramientos, entre ellas la de nombrarlo capitán general de la Armada para lo que Magallanes debió rendirle pleito homenaje y servir siempre los intereses de la Corona de Castilla, algo que Magallanes cumplió fielmente hasta su muerte.”³²

La Corona española implementa el proyecto, abandera la expedición y otorga importantes contrapartidas en términos de reconocimientos personales y generosas concesiones al ilustre marino. La Real Academia destaca que a cambio:

“El marino se comprometía particularmente a defender hasta la muerte el estandarte real que habría de enarbolar su buque o su capitana de flota, bajo pena de muerte y nota de infamia.”³³

hemisferio español.” (COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, p. 32).

²⁹ FERNÁNDEZ-SHAW, C.M., Connotaciones españolas en el Pacífico austral. En INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, *XIII Jornadas de Historia Marítima: Álvaro de Mendaña: el Pacífico y su dimensión histórica*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº26, Madrid, 1995, p. 48.

³⁰ Magallanes había participado en la conquista de Malaca en la expedición del rey Alburquerque, en 1511, (véase nota 11), y mantenido correspondencia con su amigo Francisco Serrano, que había alcanzado la isla de Ternate, (véase nota 12). En la correspondencia Serrano le describe a su amigo Magallanes pormenorizadamente las diversas islas de la especiería, con todo lujo de detalles, distancias y localizaciones. Tales antecedentes, sin duda, resultarán muy relevantes en la negociación con la Corona.

³¹ Nos referimos a los financiadores burgaleses, Cristóbal de Haro y, el Obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, a los que nos referiremos con más detalle en el 5º epígrafe de este apartado.

³² REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *idem*, p. 2.

³³ *Ibidem*.

Magallanes corresponde con un servicio y una lealtad a España que realmente es ejemplar, al ser asumido su compromiso hasta sus últimas y trágicas consecuencias personales. No podemos obviar que fallece en acto de servicio haciendo honor a la palabra dada a la Corona y a la nación que lo acoge. Su muerte al servicio de España es la evidencia final y máxima de su adscripción a nuestra nación.

2.3. Sabotaje portugués a la expedición española

Durante la preparación de la expedición lo que sí está contrastado son los diversos intentos del Rey de Portugal por frenar y boicotear la expedición española que abanderaba Magallanes, desde su misma génesis, desde su misma concepción, por los representantes portugueses en nuestra nación. A este respecto subraya la Real Academia de la Historia:

“Las cinco naves de la expedición se equiparon y aderezaron en Sevilla a pesar de los muchos inconvenientes que pusieron en todo momento tanto el embajador de Portugal, Alvaro Da Costa, como el factor en Andalucía del rey portugués D. Manuel, Sebastián Álvarez, quienes intentaron por todos los medios que el viaje no se realizara porque consideraban que se había entregado a una empresa española, por lo que lo calificaban como «renegado» y «traidor» a Magallanes, y como tal ha venido siendo considerado por buena parte de la historiografía portuguesa.”³⁴

No debe sorprender esta oposición de Portugal a la empresa española si tenemos en cuenta que era una expedición que previsiblemente podía restar protagonismo e iniciativa a la primera nación ibérica y europea en alcanzar las Indias por vía marítima.

La *Ruta de la Seda*, que también lo era de las especias, por tierra atravesaba Oriente Medio y había quedado interrumpida por el Imperio Otomano en 1453. Portugal había sido capaz de abrir una ruta comercial marítima gracias a que sus grandes marinos habían conseguido llegar a las Indias Orientales navegando en dirección Este, bordeando el continente africano: Bartolomé Díaz había doblado el Cabo de Buena Esperanza, en 1488, y Vasco de Gama, 10 años después, había conseguido alcanzar la India, el 4 mayo de 1498, al llegar a Calicut, en el estado indio de Kerala, estableciendo la denominada *Ruta del Cabo*. Portugal trataba por todos los medios de impedir la disputa de esa hegemonía marítima y comercial que ostentaba y que tanto había costado encontrar y asentar.

³⁴ Ibidem.

2.4. Respeto a la legalidad internacional establecida en Tordesillas.

Al inicio de la Edad Moderna había intereses cruzados y motivos de disputa entre ambas naciones ibéricas; no podemos olvidar que, además de los intereses económicos por el monopolio del comercio de las especias por vía marítima, estaba en liza una disputa por la hegemonía política entre las dos grandes naciones peninsulares al inicio de la Edad Moderna.

En el trasfondo de la negociación resulta decisivo que Magallanes convence al Rey Carlos I de que las islas de la Especiería, a la que denominaban *Maluco* (las Molucas), pueden estar en territorios que quedarían bajo soberanía española de acuerdo con las jurisdicciones establecidas en el *Tratado de Tordesillas*³⁵, que había sido suscrito con los portugueses en Valladolid, el 7 de junio de 1494, y por el que ambas naciones ibéricas delimitaron sus respectivos ámbitos de influencia geográfica para evitar confrontaciones entre dos naciones cristianas. Tal como recordaba el rey Felipe VI, en la conmemoración del acuerdo:

“Fue una epopeya sustentada en el Derecho y en el más estricto sentido de las justas relaciones internacionales desde los parámetros contemporáneos del siglo XVI. Una epopeya regulada en todos sus extremos, desde el respeto a las convenciones internacionales, el trato con los pueblos desconocidos, o el leal acuerdo pactado entre el poder político que apadrinaba la expedición y quienes habrían de ejecutarla.”³⁶

El rey Carlos I era muy consciente de la importancia de respetar la legalidad internacional para evitar conflictos con los portugueses. De hecho, insiste en ella hasta el último momento, justo antes de partir la expedición, cuando le recuerda a Magallanes que este no le ha confirmado la distancia exacta y este le ofrece una respuesta basada en los cálculos de su amigo Serrano³⁷. No había mala voluntad en lo reportado. Acaso hay que destacar a este respecto que los cálculos técnicos que se barajaban sobre la esfericidad

³⁵ El Tratado de Tordesillas (1494), suscrito por los Reyes Católicos, Isabel I de Castilla y Fernando II de Aragón con Juan II de Portugal, constituyó la referencia fundamental de legalidad internacional de la época, al delimitar los ámbitos de potestad territorial e influencia y navegación de las naciones ibéricas hasta una línea imaginaria que distaba 370 leguas de las Islas portuguesas de Cabo Verde. El Tratado de Tordesillas tuvo vigencia durante todo el siglo XVI, y posteriormente, hasta el Tratado de Madrid de 1750. Incluso fue restaurado, durante un tiempo, por el Tratado del Prado (1761). Definitivamente se abandonó tras el Tratado de San Ildefonso (1777). El Tratado está declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO (2007).

³⁶ FELIPE VI, *Palabras de su Majestad El Rey con motivo de la conmemoración de las Capitulaciones de Valladolid*. Monasterio de Nuestra Señora de Prado. Valladolid, 22 de marzo 2018. Disponible en:

http://www.casareal.es/GL/Actividades/Paginas/actividades_discursos_detalle.aspx?data=6018

³⁷ COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, p. 50.

de la Tierra eran vagos y erróneos, porque sabemos que suponían una dimensión de la Tierra mucho menor de la real. Esta circunstancia tenía consecuencias también políticas y en las relaciones bilaterales, porque el desconocimiento de la dimensión real de la Tierra impedía realmente determinar con exactitud los grados de cada meridiano, con lo cual el Tratado podía ser interpretado de forma distinta por los navegantes de ambas naciones, como de hecho lo fue. Luego la disputa no era arbitraria, un mero conflicto de intereses, sino que tenía un fundamento legítimo *in re*.

2.5. Financiación española de la empresa

En cuanto a la financiación de la expedición, dados los altos costes de la misma, la Academia destaca la solución de la contribución mixta:

“El coste de la expedición estuvo sufragada de la siguiente manera: un 75% por la Corona castellana y el otro 25% por un grupo de comerciantes burgaleses entre los que destaca Cristóbal de Haro, importante mercader en el comercio de las especias.”³⁸

Cristóbal de Haro, era un empresario burgalés, probablemente de origen judío, que se había enriquecido con el comercio de la lana castellana hacia Flandes y había establecido una tupida red de relaciones con otras notables familias de comerciantes centro-europeos, muchas de ellas judías. De hecho, el comerciante burgalés estaba casado con una mujer flamenca, hecho que, en aquella época, además de inusual y llamativo, resultaba indicativo del tipo de relaciones y conexiones que tenía establecidas. Los Haro, aunque asentados en Burgos, de hecho, contaban con representación comercial en todas las grandes ciudades comerciales de la Europa Occidental.

Las grandes familias de comerciantes centro-europeos colaboraban con la Corona y jugaban un papel muy destacado en la financiación de sus proyectos. Cabe recordar que, en el caso concreto de Carlos I, en su elección como emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, intervinieron los Fúcar, una poderosa familia alemana que financió el costoso proceso que le condujo a ser nombrado emperador.

Este tipo de financiación mixta, precedente *mutatis mutandi* de la actual colaboración público-privada, tenía antecedentes relevantes, y además exitosos, en la propia Corona Española, en particular en la financiación de la empresa que condujo al descubrimiento de América, encabezada por Cristóbal Colón, y que

³⁸ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *idem*, p. 2

fue financiada, además de por la propia Reina Isabel I de Castilla, por el empresario valenciano Luis de Santángel Vilamarxant. Fue este comerciante el que consiguió que los Reyes Católicos volvieran a escuchar la propuesta de Colón en segunda instancia y accediesen a sus pretenciosas exigencias, reunión en la que el mismo Santángel se ofreció a colaborar en la financiación, lo cual parece que resultó decisivo para la definitiva implicación de la Corona en el proyecto.

En el caso de Cristóbal de Haro, había colaborado también con los portugueses en una etapa previa en que estos ofrecieron posibilidades de participación comercial en sus territorios de ultramar a hombres de negocios extranjeros, lo que motivó que numerosos comerciantes castellanos se trasladasen a Portugal. Cristóbal de Haro, de hecho, se desplazó a Lisboa en 1480 y colaboró en diversas expediciones lusas, como las que condujeron a la exploración del Río de la Plata, que, por la anchura del estuario, confundieron con un paso interoceánico. Cristóbal permaneció en Portugal durante 37 años y colaboró desde allí con las citadas familias europeas de los Fúcar y los Bélzar. Esta etapa es muy importante, decisiva, para la configuración financiera de la expedición española. Tal como ha subrayado la geógrafa e historiadora canadiense Huxley Barkham, experta en historia marítima:

“However, it appears that the most profitable acquaintanceship that Cristóbal made in Lisbon was with Fernando de Magallanes –Magellan, as we call him. When Magellan left Portugal for Spain in 1517, it is clear that Cristóbal de Haro took a considerable interest in him and in his project. Haro became one of the principal investors, along with the Bishop of Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, in the voyage that set out from Seville in 1519 and made the first circumnavigation of the globe.”³⁹

Cuando los portugueses cambiaron su política y desincentivaron la participación de extranjeros en la financiación de sus empresas, Cristóbal de Haro volvió a centrar su actividad e intereses en España. El comerciante burgalés ya había conocido en Lisboa a Magallanes y se había interesado por su proyecto, por lo que, cuando el marino se muda a España en 1517, el comerciante burgalés le sigue la pista y se interesa por participar en la financiación del viaje. Lo que finalmente hará, junto al Obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca⁴⁰.

³⁹ HUXLEY BARKHAM, S., «The Mentality of the men behind the sixteenth-century Spanish Voyage to Terranova». En WARKENTIN, G.; PODRUCHNY, C. *Decentring the Renaissance: Canada and Europe in Multidisciplinary Perspective, 1500-1700*. University of Toronto Press, Toronto, 2001, p. 115

⁴⁰ Eclesiástico humanista, científico y mecenas, proveniente de una ilustre familia castellana, que ejerció funciones diplomáticas para los Reyes Católicos y colaboró con ellos en la organiza-

La participación de la financiación privada, con el respaldo de personalidades tan relevantes y buenas conocedoras de los antecedentes del proyecto, seguramente fue percibida por la Corona española como una importante garantía adicional. De ahí el respaldo al proyecto y el beneplácito final a la expedición.

La implicación de la Corona española, no se limitó a la financiación, sino que se hizo visible también en el cuadro de mandos que capitaneaban las diversas naves y los oficiales que conformaron la expedición. Tal como subraya la RAH:

“Carlos I nombró capitán de otras naves a destacados castellanos de su confianza, como Juan de Cartagena, capitán de la nao *San Antonio* o la *Concepción*, que capitaneaba Gaspar de Quesada.”⁴¹

La Corona coloca así a personas de su confianza en los puestos clave de la misma, en parte para asegurar la lealtad a la Corona, pero en parte también para garantizarse el cumplimiento de los fines previstos.

Para la organización de la expedición se dispuso una armada compuesta por 5 naves, todas ellas con nombres religiosos: *Trinidad* (Magallanes), *San Antonio* (Juan de Cartagena), *Concepción* (Gaspar de Quesada), *Santiago* (Juan Serrano) y *Victoria* (Luis de Mendoza).

La travesía solo sería completada por la nao *Victoria*, finalmente capitaneada por Juan Sebastian Elcano. Se trataba de una nave construida en los astilleros de Zarautz (País Vasco), aunque su bautismo fue realmente andaluz. Su nombre hace honor a Santa María de la Victoria de Triana, en Sevilla, donde Magallanes juró servir a Carlos I. Construcción vasca, financiación burgalesa, implementación sevillana... Cabe apreciar aquí la colaboración entre las distintas zonas de España en una empresa colectiva que suponía todo un desafío en todos los sentidos: técnico, logístico, náutico, humano y espiritual. Solo el aprovisionamiento de la expedición supuso tanto dinero como el coste de las 5 naves:

“Está documentado el costo del avituallamiento de las cinco navíos y los 234 tripulantes para dos años de navegación: en total 1.252.909 maravedíes, casi tanto como el costo total de los cinco buques”⁴²

ción de la política castellana en América, obteniendo numeroso cargos y altas responsabilidades derivadas de su servicio a la Corona.

⁴¹ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *idem*, p. 2

⁴² HIGUERAS RODRÍGUEZ, MD., La dieta de vuelta al mundo. Alimentos básicos a bordo en el siglo XVI, en volumen monográfico «El viaje de los alimentos. Expediciones, descubrimientos y conquistas que produjeron el intercambio de alimentos entre distintos continentes»,

Como se aprecia por el coste del avituallamiento, que equivalía casi al coste de las naves, ya anticipaban, al menos hasta cierto punto, la larga travesía que les esperaba.

3. CRÓNICA DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DE LA TIERRA

3.1. Partida desde Sevilla el 10 de agosto de 1519.

El primer hecho significativo en la cronología de la expedición, una vez referenciados los antecedentes, la negociación y los intereses en liza con Portugal, acaso sea el de su partida, que la RAH refiere en los siguientes términos:

“La flota partió de Sevilla el día 10 de Agosto de 1519 hacia Sanlúcar, donde se incorporó Magallanes después de hacer testamento en el Alcázar de Sevilla, donde había vivido los dos años anteriores.”⁴³

El 10 de agosto parte finalmente la expedición compuesta por cinco naves y un total de 239 hombres⁴⁴, entre oficiales, tropa y marinería. Magallanes se incorpora a su paso por Sanlúcar de Barrameda, asume el mando, y tras unos días de avituallamiento y de preparativos finales en que va y vuelve a tierra, y tras testamentar, finalmente se hacen a la mar y se adentran en el Océano Atlántico en dirección sur.

La primera escala tendrá lugar en Tenerife, en las Islas Canarias, para continuar navegando hacia el sur, pasando frente a las costas de África a la altura de Senegal, a las que se aproximan para evitar las Islas de Cabo Verde que pertenecían a Portugal.

A la altura de Guinea y Sierra Leona ya toman rumbo marcadamente sudoeste y se adentran en la travesía oceánica, donde sufrirán tempestades y presenciarn fenómenos metero-ígneos como el *Fuego de San Telmo*⁴⁵. Los marineros interpretan el resplandor luminoso del fenómeno atmosférico que ilumina las naves como una señal de protección divina, aunque la intensidad que alcanza la radiación les ciega durante horas.

Sociedad Geográfica Española, n.º 62, enero-abril, 2019, p. 37. Respecto al número de expedicionarios ya se ha señalado que hay leves discrepancias, según las fuentes.

⁴³ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *idem*, p. 3

⁴⁴ Algunas fuentes (Fernández Navarrete) sitúan el número inicial de expedicionarios en 265. El dato de 239 que nosotros reflejamos lo tomamos de V Centenario de la I Vuelta al Mundo, disponible en <http://vcentenario.es/>

⁴⁵ Fenómeno metero-ígneo que genera una corona electroluminiscente por efecto de la ionización de las masas de aire, se genera por un elevado diferencial de potencial eléctrico en la atmósfera y suele estar asociado a fuertes tormentas eléctricas. El proceso eléctrico genera un resplandor visible de color blanco-azulado.

En la travesía oceánica Juan de Cartagena será relevado del mando de la nao San Antonio por arrogarse potestades indebidas y saludar incorrectamente a Magallanes.

A los cuatro meses de su partida de España, la flota arribará a las costas americanas. El 13 de diciembre de 1419 llegan a las costas brasileñas en la zona de Río de Janeiro. Continúan bordeando la costa americana en dirección sur y comienzan a buscar un paso hacia el entonces denominado *Mar del Sur*. Lo creen encontrar en el amplio estuario que forma el Río de la Plata, en su desembocadura, en la actual frontera entre Uruguay y Argentina, pero tras 15 días de navegación infructuosa por la zona se dan cuenta de que realmente no tiene salida. Se trata de un gran estuario, de hecho, es el mayor del mundo, pero no el canal que desesperadamente buscan en una región desconocida.⁴⁶

3.2. Descubrimiento del Estrecho de Magallanes

Uno de los objetivos principales de la expedición consistía en encontrar ese paso desde Océano Atlántico hacia el Mar del Sur, al que ellos rebautizarían como *Pacífico*. No había evidencia de su existencia. De hecho, ya había sido buscado, antes que ellos, por los portugueses en el estuario del Río de la Plata, y todavía antes, por los españoles, por Juan Díaz de Solís, que a finales de 1515 inspeccionó la zona y en enero de 1516 descubrió el amplio estuario de agua dulce. Antonio Pigafetta, cronista no oficial de la expedición, alude a estas tentativas precedentes:

“Anteriormente se había creído que esa agua no era la de un río sino un canal por el cual se pasaba al Mar del Sur; pero se vio bien pronto que no era sino un río que tiene diecisiete leguas de ancho en su desembocadura.”⁴⁷

La expedición siguió navegando hacia el sur. El 31 de marzo de 1520, encontrándose ya a escasas jornadas de la Antártida y sin haber localizado aún el paso, Magallanes hubo de limitar las raciones de comida a la espera de poder hallarlo. Las duras condiciones climáticas, las tempestades, el intenso frío y el racionamiento, sumados a la no evidencia de su existencia,

⁴⁶ Comellas pone de relieve el hecho de que, según se dirigen hacia el sur, se adentran en un escenario absolutamente desconocido, porque: “Al estuario del Plata habían llegado Juan Díaz de Solís. Posiblemente también Sebastián Caboto y Américo Vespucci, ambos al servicio de España. Pero al Sur de Punta Piedras no había navegado jamás barco de vela alguno, ni español, ni europeo ni ninguna otra parte del mundo.” (COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, p. 64).

⁴⁷ PIGAFETTA, A., *Primer viaje alrededor del globo. La crónica en vivo de la expedición de Magallanes-Elcano 1519-1522*, Civilliter, Sevilla, 2012, p. 19

hicieron cundir el desánimo y provocaron que finalmente algunos capitanes y oficiales se sublevaran en un episodio que se conoce como la rebelión del Puerto de San Julián.

Los capitanes Gaspar de Quesada y Luis de Mendoza, junto con Antonio de Coca y Juan de Cartagena, se amotinaron contra el almirante de la flota por desacuerdo con el mando. También Juan Sebastián Elcano figuró entre los que se amotinaron, si bien, como apunta Comellas, que califica el amotinamiento como *sedición*⁴⁸, “no tuvo una participación directa en los hechos”⁴⁹.

La insurrección fue reprimida por Magallanes con la muerte de Mendoza, capitán de la nao *Victoria*. Además condenó a muerte a Quesada, que fue ejecutado, y desterró en aquellas gélidas tierras a Juan de Cartagena y al clérigo Pedro Sánchez de la Reina. Al resto los indultó por ser necesarios para la continuidad de la expedición.⁵⁰

La situación se agravó aún más cuando el 3 de mayo, inspeccionando las costas de la zona de San Julián, la nave *Santiago* se estrelló contra unas rocas en la desembocadura del río Santa Cruz, quedando impracticable. Su tripulación hubo de ser realojada en las otras naves y el mando reorganizado. Juan Serrano fue puesto al mando de la *Concepción* y Duarte Barbosa de la *Victoria*.

En octubre de 1520 la *San Antonio*, tras explorar una bahía que todavía hoy se llama *Bahía Inútil*, y tras no lograr contactar con las otras naves, finalmente, desertó de la expedición y regresó a Sevilla.

En medio de la contrariedad y la desolación, el ansiado paso interoceánico, un estrecho canal que comunica el Océano Atlántico con el Pacífico finalmente fue localizado en la región más austral de Chile. Magallanes lo denominó *De Todos los Santos* porque fue hallado el 1 de noviembre de 1520, festividad de todos los santos según el santoral de la Iglesia Católica. La tripulación respiró aliviada.

⁴⁸ La sedición, como es sabido, supone un alzamiento público y tumultuario contra la autoridad, el orden público o la autoridad militar, pero sin alcanzar la gravedad ni de la rebelión ni de la traición. Colón o los hermanos Pinzón, en el caso de España, o Francis Drake, en el mismo s. XVI, y Cook, ya en el siglo XVIII, también las sufrieron, como bien recoge Comellas. Era un delito muy común en las largas travesías marítimas debido a las duras condiciones de la navegación y la vida a bordo, la amplia duración de las travesías y la incertidumbre de las rutas.

⁴⁹ COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *Idem*, p. 75.

⁵⁰ Comellas se refiere al mismo de la siguiente forma: “Fue uno de los acontecimientos más dramáticos de aquellos enloquecedores tres años, y para algunos de sus protagonistas habría de terminar trágicamente. También se le puede considerar un paréntesis triste, nada heroico por demás, en que se manifestaron algunas de las debilidades de la naturaleza humana, la desconfianza, la doblez, la traición, la crueldad. Los héroes tienen defectos como todos los seres humanos, y en este sentido la rebelión del Puerto de San Julián es uno de los ejemplos de que los protagonistas de la primera vuelta al mundo, a pesar de su decisión, de su capacidad de sufrimiento, de su arrojo casi sobrehumano, demostraron ser hombres al fin y al cabo.” (COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, pp. 71 -72).

El enclave se trata de un estrecho canal natural en una región cuajada de islas e islotes, que forman un auténtico laberinto, en una zona de corrientes cambiantes, fuerte oleaje y obstáculos que hacen muy compleja y arriesgada la navegación. La gran aglomeración de islas todavía hace más complicada la navegación si tenemos en cuenta que se realizaba a vela, como apunta Comellas.⁵¹

Este importante hallazgo cartográfico para la navegación náutica en la región más austral del planeta suponía la culminación de uno de los objetivos principales de la expedición. La RAH lo destaca sin omitir las dificultades que supuso y la situación de desesperanza y contrariedad en que se hallaba la tripulación:

“Fernando de Magallanes, tras una serie de contratiempos y motines entre la tripulación, logró encontrar el paso al Océano Pacífico por el Estrecho que lleva su nombre y una vez cruzado este océano, con solo tres navíos, murió en Mactán, una isla del archipiélago de las Filipinas.”⁵²

Podemos suponer el alivio que sentiría la expedición al encontrar ese estrecho paso que hoy lleva el nombre de Magallanes. Al mar que le precede, según el sentido de navegación de la expedición, lo denominó el mismo marino *De las Once mil Vírgenes*, por ser el día de Santa Úrsula, de nuevo un nombre religioso acorde al santoral católico, tal como refiere Alonso Cabellos: “al ser esa la fecha en que la Iglesia las consagraba”⁵³. El cabo atlántico principal, que da acceso al Estrecho, todavía conserva el nombre asignado por el capitán de la expedición española⁵⁴.

3.3. Bautismo del Mar del Sur como Pacífico por condiciones meteorológicas inusuales.

El tercer hecho significativo es que una vez cumplido este objetivo cartográfico y náutico, de localización del estrecho, se adentran en el -hasta entonces- deno-

⁵¹ COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *Idem*, p. 100. Por ello añade Comellas, que solo navegaban de día, permaneciendo anclados durante la noche, en una época del año en que “las noches solo duran solo 4 ó 5 horas y los días casi 20.” (Ibidem).

⁵² REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *idem*, p. 3

⁵³ ALONSO CABELLOS, A., *Magallanes y Elcano: Primus circumdediste me*, Sevilla, 2016, p. 209.

⁵⁴ En la actualidad se denomina de forma abreviada Cabo *De las Vírgenes* o, directamente, en su forma más usual, Cabo *Virgenes*. Con coordenadas: 52° 19' 59.88" S, 68° 21' 0" W (Fuente: GeoHack. Disponible en: https://tools.wmflabs.org/geohack/geohack.php?language=es&pagename=Cabo_V%C3%ADrgenes¶ms=-52.3333_N_-68.35_E_type:landmark).

Se ha considerado el punto biooceánico de contacto entre el océano Atlántico y el Estrecho de Magallanes durante casi todo el siglo XX, aunque en la actualidad Chile y Argentina han acordado situarlo en la *Punta Dungeness*, ya dentro del estrecho.

minado *Mar del Sur* y del que constatan que realmente se trata, por su dimensión, de un océano. De hecho, el Pacífico es, por su extensión, el mayor océano del mundo. Como es sabido, había sido descubierto por Vasco Núñez de Balboa, en 1513, tras cruzar Panamá por tierra, aunque el explorador de Jerez de los Caballeros tomó posesión del mismo para la Corona de España pensando que se trataba de un mar. Por ello lo bautizó como *Mar del Sur*.

Por ello, recordaba el geógrafo O.H.K Spate, exdirector de la Escuela de Investigación en Estudios sobre el Pacífico de Australia, citando a Christopher Marlowe⁵⁵:

“Strictly speaking, there was no such a thing as the Pacific until in 1520 – I Fernao de Magalhais, better known as Magellan traversed the huge expanse of waters, which then received its name.”

Magallanes no fue enviado al océano Pacífico porque, en rigor, antes de la expedición, no se tenía constancia de la existencia del *Pacífico* como un océano, sino como un mar, del que se desconocía su extensión, su topografía y su navegación. Dada la calma que los marinos españoles encontraron al aventurarse en sus aguas lo rebautizaron como *Pacífico*.

Si a alguien le sorprende el nombre de *Pacífico* asignado al mayor océano del mundo, que suele tener frecuentes tempestades, con tifones, huracanes y una subyacente actividad sísmica que ocasiona incluso maremotos, con destructivos *tsunamis*, conviene recordar y subrayar las excepcionales condiciones climáticas que concurrieron en esas fechas e hicieron posible la inusual calma que los expedicionarios españoles encontraron en esa región.

Al parecer, está constado que, en aquel año de 1521 en que la expedición se adentró en el océano Pacífico, se dieron dos fenómenos de «El Niño»⁵⁶ seguidos, dos eventos climatológicos excepcionales, de forma consecutiva. Un factor climatológico durante mucho tiempo desconocido, y no considerado por la historiografía, como bien apunta José Luis Comellas, en la introducción a su relevante estudio, un fenómeno que debe su nombre al nacimiento del Niño Jesús, porque generalmente se inicia en Navidades⁵⁷. Acaso fue una muestra de la acción de la Providencia en la que los navegantes tanto confiaban.

⁵⁵ MARLOWE, C., *The First Part of Tamburlaine the Great*, 1590, IV. Iv, tomado de SPATE, O.H.K., *The Spanish Lake*, (original, 1979), The Australian National University, Canberra, 2004, p. 1

⁵⁶ Fenómeno climatológico también conocido como *Oscilación del Sur* ó ENSO (por sus siglas en inglés: *El Niño Southern Oscillation*). Se trata de una variación climática temporal, un patrón climático cíclico, pero no periódico, no regular, que hace que las aguas superficiales del Océano Pacífico sean más cálidas y tranquilas de lo habitual.

⁵⁷ COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012,

Entre las muchas anécdotas del viaje, en la travesía del Pacífico, es de reseñar que, encontrándose gravemente enfermo Juan Sebastián Elcano, decidió hacer testamento en medio del Pacífico, al que todavía denomina *mar*. En su testamento el marino afirma:

“En la nao Vitoria en el mar Pacífico, á un grado de la línea equinoccial á veinte é seis días del mes de julio año del Señor de mil é quinientos é veinte é seis, en presencia de mí Iñigo Ortés de Perea contador de la dicha nao Capitana por sus Majestades, el capitan Juan Sebastian del Cano vecino de Guetaria, estando enfermo en la cama de su cuerpo, é sano de su juicio é entendimiento natural, tal cual nuestro Señor plugo de le dar, temiéndose de la muerte ques cosa natural, estando presentes los testigos infrascriptos, presentó esta escritura cerrada y sellada que dijo ser su testamento y última voluntad, el cual dijo que otorgaba é otorgó por su postrimera é última voluntad, é mandaba é mandó que se guardase é cumpliese é efectuase todo lo que en él contenido é cada una cosa é parte de ellos.”⁵⁸

A continuación, se cita a todos los testigos que estaban presentes: Martín García Carguizano, Andrés de Gorostiaga, Martín de Uriarte, Joanes Zabala, Hernando de Guevara, Andrés Aleche, Andrés de Urdaneta, todos los cuales firmaron el testamento en medio de la travesía del Pacífico.

“In Dei nomime amen. Sepan cuantos esta carta de testamento vieren que yo el capitan Juan Sebastian del Cano vecino de la villa de Guetaria, estando enfermo persona, é sano de mi entendimiento é juicio natural, tal cual Dios nuestro Señor me quiso dar, é sabiendo que la vida del hombre es mortal, é la muerte muy é la hora muy incierta, é para ello cualquier católico cristiano ha de estar aparejado como fiel cristiano para quando fuese la voluntad de Dios; porende yo creyendo firmemente todo lo que la Santa madre iglesia cree fue verdaderamente, ordeno é fago mi testamento é postrimera voluntad en la forma siguiente:

p. 8. El propio historiador aclara que “Realmente, El Niño no es un fenómeno de hoy, porque se ha operado, según los paleoclimatólogos, desde hace mucho tiempo, tal vez desde hace milenios. El nombre se lo pusieron los pescadores peruanos tal vez desde hace ciento cincuenta años, porque se inicia con las Navidades, es decir, con las fiestas del Niño Jesús.” (Ibidem, pp. 106-107). Comellas recoge la excepcionalidad de esa sucesión de fenómenos cíclicos, que no suele darse de forma consecutiva, y sobre el que, sin embargo, apunta el historiador: “se sabe que en los cambios de año 1519-1520 y 1520-21 se registraron dos episodios consecutivos de El Niño” (Ibidem, p. 108).

⁵⁸ Testamento de Juan Sebastián Elcano, copiado del original que existe en el Archivo General de Indias en Sevilla, remitido autorizado por el archivero D. Jose de la Higuera Lara, tomado de FERNÁNDEZ NAVARRETE, M., SALVÁ, M. y SAINZ DE BARANDA, P. (Miembros de la Academia de Historia), *Colección de documentos inéditos para la historia de España*. Vol. I: Documentos relativos a Juan Sebastián del Cano, De la Viuda, Madrid, 1942, p. 252-253. (Reproducido con los errores ortográficos y erratas del documento original).

Primeramente mando mi ánima á Dios que la crió é me redimió por su preciosa sangre en la Santa cruz é ruego é suplico á su bendita madre Señora Santa María, nuestra Señora, que ella sea mi abogada delante de su precioso hijo, que me quiera alcanzar perdón de mis pecados é me lleve á su gloria santa.”⁵⁹

Elcano dispone ser enterrado en la villa de Guetaria, en la Iglesia del Salvador, donde descansan los restos de su padre y sus antepasados y a la que dispone le sean donados seis ducados de oro, y otros tantos a la Iglesia de San Martín, y sigue haciendo donativos a otras iglesias y santuarios de la Virgen: a la de San Prudencio, a la de la Magdalena, a los pobres de San Lázaro, a la Iglesia de San Antón, a la de San Pedro, etc.

Sobre la travesía por el Pacífico, es de reseñar que fue mucho más larga de lo que habían estimado. Los cálculos sobre la dimensión de la Tierra de la época suponían un tamaño mucho menor de la esfera terráquea, en consecuencia, la travesía por el desconocido e inexplorado océano resultó considerablemente más larga de todas las posibles estimaciones y la incertidumbre mucho mayor de lo imaginable.

De hecho, navegaron por el Pacífico durante unos 4 meses sin tocar contacto con tierra firme, lo cual equivalía a recorrer toda la extensión del mundo conocido hasta entonces.⁶⁰ Añádase a ello el desconocimiento de la travesía, la ubicación y la posición exacta en que se encontraban, para apercibirse de la incertidumbre que soportaron durante la travesía.

De hecho, la primera tierra firme que se encuentran, tras más de 100 días de navegación por el desconocido océano y en condiciones extremas, son las islas de Guam, cerca de la región de las Marianas, donde además no son bien recibidos. Así lo refiere Pigaffeta:

“Quiso el comandante en jefe detenerse en la más grande para tomar refrescos y provisiones; pero esto no nos fue posible porque los isleños venían a bordo y se robaban ya una cosa ya otra, sin que nos fuese posible evitarlo.”⁶¹

De hecho, las denominan *Islas de los Ladrones*⁶², porque sus habitantes les intentan robar todo lo que llevaban, hasta el esquife de la Trinidad, que tuvieron que acudir a tierra para recuperarlo.

⁵⁹ Ibidem, pp. 253-254. (Reproducido con los errores ortográficos y erratas del documento original).

⁶⁰ Dato náutico tomado de V Centenario de la I Vuelta al Mundo, disponible en <http://vcentenario.es/> Como es sabido, el Océano Pacífico es el mayor de los 5 océanos del planeta, con una longitud (norte-sur) de 15.000 Km y una anchura (este-oeste) de casi 20.000 Km, cubriendo un área total de 155.557.000 km², la cual supone 1/3 de la dimensión total de la superficie de la Tierra.

⁶¹ PIGAFETTA, A., Idem, p. 38.

⁶² Ibidem, p. 40.

Mejor suerte y recibimiento tienen en Filipinas. Son los primeros europeos que contemplan estas islas en las antípodas del globo y a las que Magallanes bautiza como *Islas de San Lázaro*. En Filipinas los españoles ponen especial interés en dispensarles un buen trato para incorporar estas islas a la soberanía española. Los españoles llevan a un nativo que les hace de intérprete, lo cual facilita mucho el entendimiento y las buenas relaciones.

También son bien recibidos en Massana (Limassawa), a donde llegan el 25 de marzo de 1521, donde los españoles también consiguen establecer una buena relación con los isleños e incluso celebrar una misa con ellos en la festividad del *Domingo de Pascua*. Después realizan numerosos bautismos y una evangelización de los nativos, comenzando por los jefes, que se muestran interesados y receptivos a la enseñanzas cristianas.⁶³

El 7 de abril de 1521 llegan a Zubú (Cebú), donde también podrán disfrutar de una estancia pacífica y una convivencia tranquila con los nativos, gracias a que Magallanes y el rey Zubú intercambian regalos y traban buenas relaciones. El capitán de la expedición española les ofrece la protección de la Corona de Castilla y la conversión a la fe cristiana que los españoles profesan y portan. También los nativos se muestran receptivos a la fe y se realizan nuevas conversiones y bautismos.⁶⁴

3.4. Muerte de Fernando de Magallanes, en Mactán, en 1521.

El 16 de marzo de 1521 llegaron a Samar, una isla cercana a Cebú. A su llegada los españoles descubren que los indígenas de las distintas islas son diferentes como lo es su recibimiento y su hospitalidad hacia la expedición. Pese a que los españoles tratan de confraternizar y relacionarse pacíficamente con todas las tribus locales, no son bien recibidos por el jefe Cilapulapu, que no acepta al monarca al que los españoles representan, ni acepta su protección, ni le quieren ofrecer tributos, ni siquiera hospitalidad. Al final, se ven abocados a un enfrentamiento con el que Magallanes piensa que les puede someter.

Pese a la inferioridad numérica de los españoles, Magallanes está convencido de poder derrotar a los nativos sin grandes dificultades. Tan seguro está de la victoria que no solicita la ayuda de las restantes naves españolas. Así, el 27 de abril encabeza a un grupo de unos 50 españoles que se enfrentan a más de 1.000 guerreros del clan de Cilapulapu, en las playas de Mactán. No están claras las razones de la derrota española. Se baraja que la marea baja obligó a los españo-

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ Ibidem.

les a dejar los barcos muy lejos de la costa y a tener que prescindir de los cañones, su principal arma pesada, por no poder desembarcarlos. Ello, unido a la distancia de 1 km, que los hombres tuvieron que recorrer, desde la zona de desembarco hasta el lugar del enfrentamiento, caminando por el agua y armados, pudo hacer que llegasen agotados al enfrentamiento. Ya en el combate, la distancia a las naves también dificultaría el reaprovisionamiento de municiones, y en el desenlace final, en el combate cuerpo a cuerpo, el propio Magallanes fue alcanzado por una lanza, cayendo herido al suelo. Una vez caído el jefe de la expedición española fue lanceado por los nativos.

Magallanes fallecía así a escasas jornadas de alcanzar la isla de la Especiería. Su sucesor, Duarte Barbosa, cuñado del propio capitán, moría también poco después, junto a otros 30 españoles, al verse sorprendidos en una trampa en la isla de Cebú. A toda prisa la expedición hubo de partir y alejarse apresuradamente de Cebú.

En esos momentos, quedaban 115 hombres de los 239 que partieron de Sevilla, solo dos años antes, y ya solo disponen de 3 de los 5 navíos de la expedición. Es decir, ha fallecido más de un 50% de los miembros de la expedición, además del promotor de la misma.

En la isla de Bohol deciden quemar la *Concepción*, que era la que se encontraba en peor estado de las naves restantes y reubican a los hombres en las dos naos restantes⁶⁵. Con lo cual ya solo les quedan 2 naves. Podemos hacernos una idea de en qué situación de desesperanza se encontraría el centenar de supervivientes. En tales circunstancias extremas, en las antípodas del globo, la expedición hubo de reorganizarse para continuar la ruta. Tal como refiere la RAH:

“Después de la desaparición de Magallanes, se hicieron cargo de los dos navíos que quedaban una vez que llegaron a las Molucas, Juan Sebastián Elcano de la *Victoria* y Gonzalo Gómez de Espinosa de la *Trinidad*.”⁶⁶

El mando de la expedición lo asumió en primera instancia Gonzalo Gómez de Espinosa, mientras Juan Sebastián quedaba al mando de la nao *Victoria*.

Tras la estancia en Bohol, harán escala en Butuán, donde son bien recibidos y donde pueden reavituallarse. Buscando la isla de Maluco (Molucas) hacen escala en otras islas de la región: Palawan, en junio de 1521, Cavite, en octubre, Burne (Borneo), el 9 de octubre de 1521. Deambulan por una serie de islas, hasta que deciden tomar por la fuerza a dos guías que les conduzcan hasta ellas.

⁶⁵ Ibidem.

⁶⁶ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, idem, p. 3

3.5. Asunción del mando por Juan Sebastián Elcano

El 6 de noviembre de 1521 por fin llegan a la isla de Maluco (Molucas), la tierra donde crece el jengibre, la canela, el clavo, las preciadas especias que condimentan, preservan y realzan el sabor de los alimentos y que eran valoradas y buscadas como el oro en aquel tiempo. A continuación las dos naves, *Trinidad* y *Victoria* parten y se dirigen hacia Tidore (Todore), la mayor isla de la Especiería en la región de las Molucas, la cual alcanzan el 8 de noviembre de 1521. Tal como refiere la RAH:

“Después de cargados los navíos, pusieron rumbo a Tidore, desde donde Elcano a bordo de la *Victoria* partió para el viaje de vuelta, decidiendo hacerlo por el Cabo de Buena Esperanza, y Gómez de Espinosa, que pensaba volver por la ruta contraria, tuvo que detenerse a reparar la *Trinidad*. ”⁶⁷

Cargaron sobre todo clavo, porque, tal como apunta Comellas, “el clavo tiene sobre otras especias una ventaja clara: es la de que, a igualdad de peso, ocupa menos espacio”⁶⁸. Por lo que permanecen una semana cargando las naves, e inclusive dejan una parte de la carga en tierra para ser recogida en una futura expedición. Alcanzado el objetivo en las islas de la Especiería y bien cargadas las naves, el 8 de diciembre, ambas naos parten con rumbo sur, rodeadas por “una flotilla de piraguas, que deseaban prolongar la despedida”.⁶⁹

Posteriormente ambas naves hubieron de separarse porque la *Trinidad* hacía agua y debía ser reparada antes de proseguir la navegación. En ese momento, la última nave, la *Victoria*, capitaneada por Juan Sebastián Elcano, decide retornar por Oriente, para tratar de completar el objetivo no menos complejo de conseguir retornar con el preciado cargamento, completando la circunnavegación del globo. No era una empresa nada fácil, ni exenta de muchos y nuevos peligros para la expedición española:

“Según los cronistas, el viaje de vuelta por el Índico, huyendo de los portugueses e intentando no aproximarse a sus enclaves, fue el más peligroso de toda la inmensa travesía, tanto por los fenómenos naturales como por la necesidad de evitar las aguas portuguesas.”⁷⁰

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, p. 147.

⁶⁹ Ibidem.

⁷⁰ Ibidem.

En la isla de Burú, en diciembre de 1521, realizan el penúltimo repostaje de la nao Victoria, antes de afrontar la peligrosa ruta que les espera.⁷¹

En enero de 1522 temiéndose poder estar bajo *orden de busca y captura* por la Corona de Portugal, deciden arriesgarse a hacer el último aprovisionamiento en la Isla de Timor, para iniciar una ruta ya sin escalas y a la desesperada hasta su destino en Sanlúcar de Barrameda.⁷²

En el viaje de vuelta por la ruta oriental, navegan con rumbo sud-oeste, transitando por mitad del Océano Índico, muy alejados en todo momento de las costas continentales de Asia y África, durante otra larguísima travesía, sin posibilidad de contacto con tierra firme, ni de aprovisionamiento, ni de descanso, siempre temerosos de encontrarse con los portugueses.

El 6 de abril de 1522, cuando alcanzan el Cabo de Buena Esperanza, “apenas les quedan víveres, ni agua”⁷³. Se ven obligados a permanecer durante nueve semanas frente al Cabo, a la espera de vientos favorables que les permitan proseguir, con las velas plegadas para no ser descubiertos, soportando tempestades y dando muestra de su gran pericia marinera.

3.6. Captura en Cabo Verde

Durante la travesía atlántica, mueren de escorbuto⁷⁴ e inanición, casi a razón de uno al día⁷⁵. Elcano decide jugársela y hacer escala en Cabo Verde, aun a riesgo de ser descubiertos y apresados. El 9 de julio de 1522 llegan a Cabo Verde. Pese a que omiten su procedencia y el nombre de la expedición, son descubiertos al pagar con especias los víveres que precisan. En la huida 18 hombres son capturados. Sobre ellos afirma la RAH:

“Los tripulantes de la *Trinidad*, apresados por los portugueses, no pudieron regresar hasta varios años después, cuando fueron liberados al pactar las coronas de Castilla y Portugal un acuerdo sobre la posesión de las Molucas.”⁷⁶

En Cabo Verde, preguntan la fecha y descubren el desajuste del calendario con el que cuentan los días, han ganado 24 horas, lo cual constituye la

⁷¹ Cronología tomada de V Centenario de la I Vuelta al Mundo, disponible en <http://vcentenario.es/>

⁷² Ibidem.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ Enfermedad causada por avitaminosis C al no ingerir alimentos frescos durante mucho tiempo.

⁷⁵ Cronología y datos tomados de V Centenario de la I Vuelta al Mundo, disponible en <http://vcentenario.es/>

⁷⁶ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, idem, p. 3

prueba cronológica irrefutable de la efectiva circunnavegación del globo que han realizado.

Finalmente, el 6 de septiembre de 1522, 18 hombres famélicos y enfermos entran en la bahía de Sanlúcar de Barrameda, después de recorrer 14.460 leguas de navegación⁷⁷, unos 80.000 km.⁷⁸

3.7. Culminación de la gesta: «*Primus circumdediste me*»

La expedición culminó el objetivo de alcanzar la isla de Maluco (Molucas) y traer al menos una embarcación cargada de especias. Es la evidencia del logro de la expedición en su objetivo comercial y económico.

“Cuando Juan Sebastián Elcano llegó a Sanlúcar de Barrameda, lo primero que hizo fue escribir una carta a Carlos I, resaltando no las penalidades, ni el camino recorrido, ni el encuentro con las islas de la Especiería, sino el hecho de haber conseguido circunnavegar la tierra por primera vez en nombre del Rey Emperador.”⁷⁹

Carlos I recibió a los supervivientes en Valladolid y concedió a Elcano y a sus hombres pensiones vitalicias y escudos de armas.

En enero de 1523, Carlos I reconoce los méritos y el buen servicio a Juan Sebastián Elcano como capitán que ha conseguido hallar la citada Isla de la Especiería y traer de vuelta una nave y su cargamento. El rey le reconoce las fatigas sufridas y ordena sea pagado:

“Nos el Rey Emperador semper augusto, Rey de Romanos; la Reina su madre y el mismo Rey su hijo. Hacemos saber á vos los nuestros oficiales de la nuestra casa de la contratación de la especería, que acatando lo que Juan Sebastian del Cano capitán de la nao Victoria, una de las cinco naos de la armada que enviamos al descubrimiento de la especería, de que fué por Capitan General Fernando de Magallanes ya difunto, nos ha servido en el dicho descubrimiento de la dicha especería, y á los muchos y grandes trabajos que en él ha pasado y en traer la dicha nao Victoria con su buena industria y trabajo cargada de especería, y con ser el primero que descubrió el trato de la dicha especería de estos nuestros reinos, y enmienda y gratificacion dello, nuestra merced y voluntad es que haya y tenga de Nos por merced asentados en esa casa para en toda su vida qui-

⁷⁷ Cronología y datos tomados de V Centenario de la I Vuelta al Mundo, disponible en <http://vcentenario.es/>.

⁷⁸ España Ilustrada. Primera vuelta al mundo de Magallanes y Elcano. Disponible en <http://spainillustrated.blogspot.com/2012/02/primera-vuelta-al-mundo-por-magallanes.html>

⁷⁹ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, idem, p. 3

nientos ducados de oro en cada un año. Por ende Nos vos mandamos que lo pongades y asentades así en los nuestros libros y nóminas de las mercedes y asiento. (...) Fecha en Valladolid a 23 días del mes de enero del nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo de 1523 años.—Yo el Rey.—Yo Francisco de los Cobos secretario de sus cesáreas y católicas Majestades lo fice escribir por su mandado. »⁸⁰

El rey Carlos I concede una renta vitalicia anual de 500 ducados de oro a Juan Sebastián Elcano como retribución por su buen servicio y como compensación por todas las penalidades que ha padecido, pero además le concede un escudo de armas, coronado por un globo terrestre con la leyenda “Primus circumdediste me”⁸¹.

La ampliación de los confines del mundo conocido y del horizonte de influencia de nuestra nación quedaba recogida también en los propios emblemas de la Monarquía Hispánica y en el escudo de España, tal como refiere González Fernández:

“El emblema Plus Ultra lo adoptó Carlos como divisa del Toisón de Oro desde su subida al Trono de la Monarquía Española. La vela mayor del barco Real que llevaba a Don Carlos a los Reinos españoles estaba pintada de la siguiente manera: se veía a Cristo en la cruz entre la Virgen María y San Juan Evangelista, todo ello flanqueado por las dos columnas de Hércules. El emblema y la divisa fueron pensadas para Carlos por el humanista milanés Luigi Marliano, amigo de Pedro Mártir de Anglería. Con el tiempo, la divisa Plus Ultra llegó a ser considerada como símbolo de la extensión de la Monarquía Española en el Nuevo Mundo.”⁸²

Con la decisiva ampliación del mundo conocido, protagonizado por nuestra nación al inicio de la Edad Moderna, hubo de suprimirse en el escudo de España la leyenda del *Non Plus Ultra*, de origen romano, que venía a significar *No hay tierra más allá*⁸³, por la leyenda que todavía figura en el escudo de España, *Plus Ultra*, como explica González Fernández:

⁸⁰ FERNÁNDEZ NAVARRETE, M., SALVÁ, M. y SAINZ DE BARANDA, P., Idem, p. 248-249.

⁸¹ Expresión latina, en español: “El primero que me rodeaste”.

⁸² GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, E, *Filosofía política de la corona en Indias. La Monarquía Española y América*. Fundación Ignacio Larramendi, 3ª ed., Fundación Ignacio Larramendi, Madrid, 2010, p. 113.

⁸³ Los límites de la Península Ibérica, concretamente, *Finisterre*, marcaban los confines del mundo conocido hacia el Oeste en la época romana. *Finibusterre*, proviene, según la RAE, del latín *finibus terrae*; literalmente “en los confines de la tierra”. DRAE, disponible en <https://dle.rae.es/?id=Hy1MuSI>

“Las legendarias columnas de Hércules fijaban los límites occidentales del Orbe con la inscripción *Non Plus Ultra*. Según la leyenda, ya no había más tierras al Oeste de aquella última frontera. Pero la Corona Española hizo trocar el negativo y estrecho lema por el afirmativo y amplísimo *Plus Ultra*: Más Allá. Las dos columnas de Hércules pasarían a formar parte del escudo de España, una a cada lado, de plata su fuste, de oro su basa y su capitel, liadas con una lista de gules, cargada con la divisa PLUS (en la columna diestra) y ULTRA (en la siniestra), surmontada cada una, respectivamente, de Corona Imperial y de Corona Real. Las dos columnas aparecen representadas en ese escudo sobre el agua del mar que abrió el camino del Nuevo Mundo a la comunicación con el Antiguo, como aludiendo al concepto filosófico-político de la Universitas Christiana.”⁸⁴

Es significativo este cambio en los emblemas de la Monarquía Hispánica conforme se ampliaban los espacios de proyección geográfica y los ámbitos de influencia política de nuestra nación merced a las grandes expediciones marítimas, como reflejo de una nueva mentalidad de la Corona Española.

4. PRINCIPALES DESCUBRIMIENTOS Y SIGNIFICACIÓN DE LA EXPEDICIÓN

4.1. Constatación de la esfericidad de la Tierra.

El viaje de circunnavegación de la Tierra supone un evento científico de primer orden al suponer la primera verificación empírica de la esfericidad terrestre que durante siglos había sido negada y cuestionada. Aunque la esfericidad de la Tierra se había sostenido ya en la astronomía griega, por parte de filósofos-matemáticos como Pitágoras⁸⁵, Platón⁸⁶, su discípulo Eudoxo⁸⁷, y su colaborador, Calipo⁸⁸, o, ya con una base científica-observacional, por Aristóteles⁸⁹, sin

⁸⁴ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, *Ibidem*.

⁸⁵ Diógenes Laercio afirma que Pitágoras (569 – 475 a C.) fue el primer pensador griego en sostener la esfericidad de la Tierra. En realidad, no solo de la Tierra, sino de todos los astros que se contemplan en el firmamento. Como es sabido, Aristocles, alias «Platón» tuvo contacto con la escuela pitagórica en sus viajes a Sicilia, a la que viajó, al menos en dos ocasiones, como queda reflejado en la *Carta VII*, dejando un rastro evidente en su concepción filosófica y cosmológica.

⁸⁶ Platón sostuvo la esfericidad de la Tierra en diversos diálogos, en el *Timeo* o el *Fedón*, pero su concepción permaneció en el ámbito de la especulación filosófica, al no aducir razones observacionales o científicas.

⁸⁷ Su discípulo Eudoxo de Cnidos (390 – 337 a C.), matemático y astrónomo, fue el primero en plantear un modelo planetario basado en un sistema matemático de esferas homocéntricas, aunque precisaba de correcciones que permitiesen explicar las retrogradaciones para solventar las deficiencias observacionales del modelo, o *salvar las apariencias*, según la célebre expresión de Galileo Galilei. Con Eudoxo de Cnidos colaboró, precisamente en las correcciones de su modelo astronómico, su discípulo Calipo.

⁸⁸ Calipo de Cícico (370 – 310 a C.) revisó el sistema de Eudoxo y amplió el número de

embargo la concepción esférica permaneció, durante siglos, en el ámbito de la especulación filosófica característica del pensamiento helénico.

Al inicio de la Edad Moderna no existía la certeza, ni la evidencia científica de su esfericidad. Tienen razón los epistemólogos, como Thomas S. Kuhn o Gustavo Bueno, al apuntar, frente a muchos historiadores, que la circunnavegación no se trató de una mera verificación empírica sin más. De hecho, los cálculos que se realizaban sobre las dimensiones de la Tierra eran vagos y erróneos, como bien pudieron constatar los expedicionarios españoles en su travesía por el Pacífico con las penalidades, fatiga e incertidumbre que navegar por un océano que ocupa un tercio de la superficie terrestre les supuso. Hasta ese momento se sabía de su existencia, pero se conceptualizaba como un mar, no había sido explorado y se ignoraba su dimensión real, que se comprobó sobre el terreno que excedía todos los cálculos previstos y previsibles.

En el ámbito científico, hay que hacer notar que entre las muchas y notables contribuciones que España ha realizado a la ciencia universal, la de la primera circunnavegación de la Tierra probablemente sea la más decisiva respecto a su momento histórico y la posteridad, porque supuso la primera demostración empírica de que la Tierra era redonda.

esferas hasta 33. Un cráter lunar lleva precisamente el nombre de *Calippus* en reconocimiento a su aportación a la investigación astronómica. Calipo de Cíclico colaboró, a su vez, con Aristóteles en Atenas.

⁸⁹ Aristóteles conoció el modelo astronómico de Eudoxo y Calipo, aunque lo contempló con un valor real que difería del valor instrumental con que al parecer estos astrónomos defendieron su sistema matemático-geométrico. Es característico del pensamiento aristotélico hacer una revisión crítica de todo el pensamiento precedente. En su concepción astronómica, Aristóteles replanteó el modelo de Eudoxo y Calipo, ampliándolo hasta 55 esferas, y, a diferencia de Platón, el de Stagira sí ofreció argumentos físicos y observacionales directos para sustentar una concepción esférica de la Tierra, particularmente en sus obras *Sobre el Cielo* y *Meteorología*. Aristóteles adujo tres argumentos distintos, todos ellos derivados de fenómenos observables: 1) en los eclipses lunares la sombra que proyecta la Tierra sobre el astro lunar es curvada, 2) las estrellas parecen variar su altura en el horizonte cuando cambia la posición del observador en la Tierra, concretamente la posición observada de la Estrella Polar al ser contemplada desde Grecia y desde Egipto, hecho que solo puede explicarse si la superficie terrestre es curvada y no plana como se suponía (ello le permitió incluso hacer una estimación aproximada, aunque errónea, de su tamaño que cifró en 400.000 estadios) y 3) el hecho de que cuando se aproxima un barco a tierra, en un día despejado y con buena visibilidad, primero se observan las velas y luego el casco. La teoría aristotélica fue completada e integrada en el sistema de Ptolomeo, ya en el siglo II, conformando un sistema astronómico de *epíclicos* y *deferentes* que perduró hasta la revolución heliocéntrica, llevada a cabo por Copérnico, Kepler y Galileo Galilei, durante el siglo XVII. Como es sabido, la revolución heliocéntrica se inicia en el siglo XVI, con el *De revolutionibus orbium coelestium*, obra redactada en la misma época de la expedición circunnavegadora de Magallanes y Elcano, entre 1503-1531, aunque es publicada póstumamente en 1543, dando comienzo a una revolución astronómica y científica, que de nuevo es postulada en sus inicios con un valor instrumental por parte del monje-astrónomo alemán Nicolás Copérnico, que releyó las tesis pitagóricas, pero no se atrevió a dar valor de realidad a su modelo astronómico.

El epistemólogo Thomas S. Kuhn en su obra sobre la revolución copernicana deja constancia de la relevancia científica de estos viajes de Colón, primero, y de Magallanes y Elcano, después:

“Columbus’ voyages and the subsequent travels of Magellan and others provided observational evidence for beliefs that had previously been derived solely from theory, and they supplied science with many unanticipated observations besides. The voyages would not have been undertaken, and the novel observations would not have accrued to the sciences, if a conceptual scheme had not pointed the way”⁹⁰

Los viajes de Colón, así como los ulteriores de Magallanes y Elcano, y de otros navegantes españoles que les siguieron, proporcionaron evidencias observacionales a convicciones que hasta entonces solo se recogían en un esquema teórico, no evidente, no intuitivo. Por ello, estos marinos enriquecieron el edificio científico con una serie de observaciones absolutamente novedosas e insospechadas. Tales travesías nunca hubieran sido concebidas y emprendidas, ni las nuevas observaciones que de ellas se derivaron, habrían enriquecido las ciencias, sin un esquema conceptual que mostrara previamente el camino a seguir, la posibilidad efectiva de su realización. Para el autor de la *Estructura de las revoluciones científicas*⁹¹, tales viajes no serían posibles sin un esquema teórico previo que las hicieran conceptualmente viables, aunque subrayaba expresamente el enriquecimiento y la aportación a la ciencia que -en sí mismas- supusieron para la ciencia y la cosmovisión de la época.

En la misma línea, el filósofo y epistemólogo español, Gustavo Bueno, destacaba específicamente la relevancia científica de estas travesías, que tienen como trasfondo necesario un potente desarrollo epistemológico y de liderazgo en la innovación técnica de nuestra nación al inicio de la Edad Moderna⁹² y que

⁹⁰ KUHN, T.S., *The Copernican Revolution. Planetary Astronomy in the Development of Western Thought* (1962), Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, 1995, p. 40. (Hay traducción española: *La revolución copernicana. La astronomía planetaria en el desarrollo del pensamiento occidental*) Harvard University Press, Cambridge, 1971).

⁹¹ KUHN, T.S., *The Structure of Scientific Revolutions* (1962), International Encyclopedia of Unified Science, Editor-in-Chief: Otto Neurath, Associate Editors: Rudolf Carnap & Charles Morris. The University of Chicago Press, Chicago, 1970. (con traducción española: *La estructura de las revoluciones científicas*, FCE, México DF., 1971).

⁹² Sobre los medios y el instrumental de navegación, Comellas recoge los diversos avances, empezando por los medios de transporte: las ágiles carabelas, luego las naos, más grandes y resistentes, más apropiadas para las largas travesías oceánicas; sobre el instrumental: la quilla y el timón de codaste, que mejoraron la maniobrabilidad de las embarcaciones, los mapas portulanos, más detallados y precisos, la brújula y la rosa de los vientos, que permitían orientarse sobre los mapas, el astrolabio y el cuadrante, para establecer la posición en relación con los astros, pero, con todo, concluye el historiador esta referencia a los medios, aludiendo a un factor más decisivo: “Pero todo este instrumental no hubiera servido más que para navegaciones convencionales, si no

van a dar como resultado la hegemonía española de los siglos siguientes. Ésta vendrá como resultado de un afán descubridor, propio del hombre renacentista, que encarnan Colón o Magallanes, pero también de una nueva mentalidad expansiva, organizada y sistemática, promovida por la Corona Española a la que no es ajena la universalidad del mensaje cristiano y la finalidad evangelizadora.

El filósofo asturiano situaba este acontecimiento en el marco de un proyecto político sistemático, un *plan de Estado*⁹³ organizado, de ampliación de los ámbitos de influencia de la Monarquía Hispánica al inicio de la Edad Moderna⁹⁴. Se trataba de un plan sistemático, concebido y trazado por los Reyes Católicos, motivado e impulsado por la universalidad de su cosmovisión cristiana, aunque su realización y culminación tuviera lugar ya tras su muerte. Así lo explicaba el difunto filósofo:

“Este objetivo en realidad se cumplió, ya desaparecidos los Reyes Católicos, con el viaje de Juan Sebastián Elcano, quién muerto Magallanes a manos de los malayos y capitaneando la nave «Victoria», pudo desembarcar en las Molucas (8 de noviembre de 1521), en donde fue recibido nada menos que por el sultán Almanzor: se había, por tanto, conseguido el objetivo de tomar contacto con los musulmanes navegando constantemente hacia el Poniente; la «Victoria», cargada de especias, y tras pasar el Cabo de Buena Esperanza, volvió a Sanlúcar el 7 de septiembre de 1522. El concepto práctico de la esfe-

hubieran existido otros motivos de fondo que condujeron a la realización de la aventura de buscar aquello de lo que aún no tenían noticia. Uno de esos motivos fue la curiosidad del hombre renacentista, deseoso de llegar más allá, «plus ultra», de buscar para conocer. El mismo Colón explicaba a las Reyes Católicos que «el afán de conocer el mundo es el que lleva al hombre a descubrir nuevas tierras.» (COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, p. 14).

⁹³ BUENO G., *La teoría de la Esfera y el Descubrimiento de América*, disponible en <http://www.filosofia.org/rev/bas/bas20101.htm>

⁹⁴ Julián Marías, aunque subraya la participación y la cooperación entre la Corona y la Iglesia en las expediciones ultramarinas españolas, enfatiza la limitación de los recursos y la participación de la iniciativa privada en unas empresas, cuya finalidad nunca fue exclusivamente económica, sino también descubridora y evangelizadora:

“Toda la dilatación transoceánica de España presenta una estructura social y política de extrema originalidad. Se trata casi siempre de iniciativas privadas, de individuos o pequeños grupos con recursos inverosímilmente limitados (desde las tres naves de Colón, la mayor de 140 toneladas, hasta los 450 hombres con que Hernán Cortés vence al imperio azteca y, con los otros pueblos mexicanos, construye ese gran país que se llamó el Reino de la Nueva España). No se trata de grandes expediciones oficiales, de escuadras y ejércitos mandados por el Estado; tampoco de grandes compañías de carácter primariamente económico.

Pero descubridores, exploradores, conquistadores, pobladores fundadores están ligados desde el comienzo a la Corona y a la Iglesia, que a su vez actúan en estrecha relación. La bula pontificia que señala límites entre España y Portugal es una división de la misión evangelizadora, condición de toda la empresa ultramarina. Al mismo tiempo, todo se hace en nombre de los Reyes (o del Rey posteriormente). Se entiende, de la Corona de Castilla, que es la que emprende los descubrimientos y sus consecuencias.” (MARIAS, J., *España inteligible. Razón histórica de las Españas*, Alianza Editorial, Madrid, 2014, p. 179).

ricidad de la Tierra, que había abierto teóricamente la posibilidad del descubrimiento de América, se realizó, de modo ejercido, de la única manera posible, es decir, llevándolo a cabo operatoriamente, por Juan Sebastián Elcano, y de ello fueron plenamente conscientes quienes inspiraron la leyenda que figuró en el globo que Carlos V le dio como cimera: «Primum circumdedisti me».⁹⁵

En realidad, para Bueno, también hay una continuidad política, porque en tiempos de Carlos I de España se consuma el proyecto trazado por los Reyes Católicos. Es decir, en el siglo XVI asistimos a una renovación de un impulso que se puede rastrear ya antes de Fernando e Isabel, en el tiempo de la Reconquista.

“Será preciso desbordar los límites peninsulares, seguir acorralando a los mahometanos en África y aun tratar de cogerlos por la espalda en la ruta del Poniente hacia las Indias, que Colón venía proponiendo a los Reyes Católicos por aquellos años. No puede olvidarse, sin incurrir en anacronismo, que esta razón estratégica es la que movió a los Reyes Católicos para apoyar el proyecto de Colón.”⁹⁶

El filósofo recordaba que detrás del apoyo de los Reyes Católicos al proyecto de Colón hay también una razón estratégica. Los Reyes Católicos, que se encontraban consumando la unificación territorial de la Península, en una confrontación militar directa con los musulmanes, ofrecen su apoyo a Colón por razones estratégicas. Se puede discutir que fuera solo por tales razones, pero no obviar, que también estaban presentes.

Para Bueno el impulso expansionista del origen de la Reconquista, en el siglo VIII, se renueva en el siglo XVI, bajo unas nuevas coordenadas políticas durante el reinado de Carlos I:

“De hecho, y tras el inesperado descubrimiento de América (que Colón seguirá confundiendo con las Indias orientales, con la China o con el Japón), la vuelta al globo terráqueo pudo darse por primera vez, y Elcano pudo recibir de Carlos I una divisa, en la que figuraba la Tierra con la leyenda *Primus circumdedisti me*. Fue desde España, por tanto, desde donde partió la primera globalización, y en su sentido más literal, si recordamos que globo es, según nos dice Cicerón, la traducción latina del término griego *sphairos* (esfera).”

⁹⁵ BUENO G., *La teoría de la Esfera y el Descubrimiento de América*, disponible en <http://www.filosofia.org/rev/bas/bas20101.htm>

⁹⁶ BUENO, G., *España no es un mito. Claves para una defensa razonada*, Temas de Hoy, Madrid, 2005, pp. 74-75.

El Descubrimiento de América realmente es inesperado, hasta para el propio protagonista, Cristóbal Colón, que vive y muere convencido de haber alcanzado las Indias, como también refiere Spate⁹⁷. Lo que plantea Bueno es que «América» no existía antes de la llegada de los españoles, como supone un cierto realismo ingenuo o vulgar. No se presuponía su existencia y se descubrió. Sin embargo, tampoco es una mera *invención*⁹⁸. Bueno considera que, desde una perspectiva epistemológica, estamos ante un *descubrimiento constitutivo*⁹⁹, que no es meramente des-velador, des-cubridor en el sentido de la *aletheia* griega. No es un simple hallazgo o descubrimiento *manifestativo*¹⁰⁰, en la terminología de Bueno, sino constitutivo de una novedad que es lograda a partir de una maduración de la *concepción esférica del mundo*¹⁰¹ que se produce en los siglos XV y XVI.

Es interesante la reflexión que hace Gustavo Bueno poniendo de relevancia que ambos eventos asumen la posibilidad efectiva de la navegación hacia el Oeste y el presupuesto gnoseológico de la esfericidad de la Tierra, bien sea con una motivación estratégica, para «coger por detrás a los árabes», en tiempo de los Reyes Católicos, como buscará la empresa de Colón, que finalmente llegará a América (aunque carezca de conciencia de su descubrimiento); o bien sea para alcanzar las islas de la Especiería, ya en la época de Carlos I, como pretenderá la expedición de Magallanes-Elcano y que, *de facto*, circunvalará por vez primera la Tierra.

El presupuesto gnoseológico de la empresa de Colón en tiempo de los Reyes Católicos, tal como subraya Bueno, es verdaderamente realizado por Elcano ya en tiempos de Carlos I. Por lo tanto, ambos eventos, Descubrimiento de América y Primera Circunvalación de la Tierra, se hallan vinculados no solo por participar de un mismo proyecto político, cultural y religioso, trazado por los Reyes Católicos, sino de un mismo presupuesto gnoseológico que, con distintas finalidades en cada momento histórico, posibilitó estas expediciones españolas.

No deja de ser llamativo que un filósofo como Bueno, militante en el materialismo ateo, que no participaba de la fe cristiana, identifique de forma tan clara los elementos espirituales y religiosos motivadores y conductores del proceso. Resulta particularmente sorprendente y lúcida la relevancia que otorga a la pujanza de la cosmovisión cristiana que, procedente de la Reconquista, se afianza al inicio de la

⁹⁷ Spate afirma que Colón confunde *sus propias Indias* con las de *Cathay*. Como es sabido, *Cathay* es la denominación histórica alternativa para China en lengua inglesa. Cfr. SPATE, O.H.K., *The Spanish Lake*, (1979), The Australian National University, Canberra, 2004, p.2.

⁹⁸ BUENO G., *La teoría de la Esfera y el Descubrimiento de América*, disponible en <http://www.filosofia.org/rev/bas/bas20101.htm>

⁹⁹ *Ibidem*.

¹⁰⁰ *Ibidem*.

¹⁰¹ *Ibidem*.

Edad Moderna y la torna católica y universal. Se trata de un proceso de expansión de unos referentes colectivos, conformados en el Medioevo, durante el proceso de Reconquista, y que, reasumidos por nuestra nación al inicio de la Edad Moderna, propiciaron su universalización y otorgaron a España, en un sorprendente corto plazo de tiempo, no solo el protagonismo del ensanchamiento geográfico del mundo conocido, sino también la hegemonía del mismo.

Algunos consideran que el éxito de tales expediciones fue o pudo ser una casualidad del destino, en la que también confluyó la buena suerte.¹⁰² No parece que la apelación a la casualidad, aunque no pueda descartarse, pueda ser mantenida como un elemento sustantivo de explicaciones que resulten racionalmente satisfactorias, científicamente modélicas, ni históricamente verosímiles. También la casualidad y la buena suerte operan bajo un presupuesto gnoseológico general que puede ser acertado o erróneo, y dos tentativas, como la de Colón y

¹⁰² Sobre la casualidad en la travesía del Pacífico, José Luis Comellas García-Llera, por ejemplo, expone que: “Es una casualidad que Magallanes no se haya tropezado con grandes tormentas en el tramo final del Estrecho, donde son enormemente frecuentes; ni una tempestad del Oeste en el largo trayecto frente a la costa austral de Chile, cuando allí lo normal es que las tempestades lleguen una y otra vez del lado del mar; fue otra casualidad que la corriente de Humboldt le haya llevado tan tempranamente hacia el centro del océano, en lugar de empujarle hacia Perú o las Galápagos, pero así ocurrió. También fue una casualidad que al atravesar la línea equinoccial no se haya eternizado en las zonas ecuatoriales, pero no se encontró con las calmas. Fue una casualidad que el desplazamiento de la línea de convergencia intertropical no le haya sorprendido con lluvias y tormentas eléctricas, pero la verdad es que no ocurrió así. Como también es una casualidad que el error difícilmente explicable de pasarse al hemisferio norte le haya premiado con unos alisios más intensos que los del sur, que le permitieron navegar a casi doble de velocidad que en el otro hemisferio. Cualquiera de estas casualidades es perfectamente posible. Pero que se hayan registrado todas ellas a la vez resulta sorprendentemente inverosímil.” (COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, p. 106). Y añade el catedrático que, tanta coincidencia, tantas casualidades seguidas y favorables, obligan a buscar algún tipo de explicación.

También apunta Comellas, en otro punto, que “la ruta elegida por Elcano fue, desde un punto de vista de la geometría esférica, absolutamente perfecta. (Y añade) Sin duda lo fue por casualidad. Un navegante desprovisto de esfera no hubiera podido adivinarlo, ni tampoco la esfera – inspirada en Behaim o en cualquier otro-, que llevaba Magallanes le hubiera servido de gran cosa, puesto que ignoraba la existencia del Pacífico y de gran parte del Índico” (COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *idem*, p. 161). La casualidad en este sentido debe ser entendida como la fortuna puntual al escoger una ruta adecuada, que, hallándose sumidos en una situación de total incertidumbre y desconocimiento, resultó acertada. Se podría considerar que, en la expedición de Colón, 30 años antes, hubo mala fortuna al no alcanzar las Indias, tal como pretendía. En todo caso, lo que no pudo ser casualidad era el presupuesto conceptual bajo el que ambas expediciones fueron ideadas, trazadas y realizadas y eso es lo que dos relevantes epistemólogos, como Thomas S. Kuhn, brevemente, y G. Bueno, con todo detalle, ponen de relieve, que ambas expediciones (y otras posteriores) operan bajo un mismo presupuesto gnoseológico, que Kuhn denomina *conceptual scheme* y Bueno, un presupuesto gnoseológico logrado *a partir de una maduración de la concepción esférica del mundo*, un esquema general que es acertado con independencia de que el resultado fuera afortunado o no, exitoso o no. La buena suerte es, en todo caso, un imponderable dentro de un esquema conceptual general o un presupuesto epistemológico común, que podía ser correcto o incorrecto, y que, en el caso de Elcano, ciertamente, resultó, además de correcto, afortunado y exitoso.

Magallanes, operaron bajo tal presupuesto epistemológico. No creemos necesario recordar que en ambas expediciones se ponía en riesgo, además del capital invertido por la Corona, la Iglesia y los inversores privados burgaleses, además del prestigio de nuestra nación y de la misma Corona, numerosas vidas humanas (como fatalmente hubo de lamentarse).

En todo caso, hay que hacer notar que, en lo que ambos epistemólogos, Thomas S. Kuhn y Gustavo Bueno, coinciden, es en que, a los dos eventos históricos capitales que acontecen al inicio de la Edad Moderna, Descubrimiento de América (1492) y Primera Circunnavegación de la Tierra (1522), subyace una misma concepción teórica, que es ajena al sentido común, no evidente, no intuitiva y no corroborada científicamente hasta entonces, de la esfericidad de la Tierra. Sin tal concepción subyacente, estos viajes no serían posibles, ni viables, ni concebibles, ni siquiera susceptibles de ser planteados con mínimas garantías a la Corona. Este dato no es historia de la expedición, ciertamente, pero sí condición científica necesaria de su misma posibilidad, presupuesto epistemológico imprescindible de su planteamiento y de su realización efectiva.

Desde un punto de vista histórico, no parece muy verosímil sostener que dos eventos de tal trascendencia, que acaban ampliando decisivamente el mundo conocido, universalizando la fe cristiana y otorgando a España la hegemonía mundial al inicio de la Edad Moderna, tienen lugar por mera fortuna, por una suerte de casualidad del destino, incluso aunque en ambos casos las dificultades y las adversidades, de todo tipo, pudieran haberlos frustrado. Más razonable parece pensar que tuvieron que confluír otros factores posibilitadores, subyacentes y patentes, aunque la fortuna, ciertamente, pudiera no ser adversa. Trataremos de identificar otros elementos adicionales.

4.2. Descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

El hallazgo de un paso entre el océano Atlántico y el océano Pacífico constituye un descubrimiento geográfico y cartográfico de primer orden con una relevancia máxima para la navegación náutica durante siglos. De hecho, constituirá el único paso entre ambos océanos, desde el siglo XVI al menos hasta la construcción del Canal de Panamá, ya en el siglo XX (1914).

Es importante para la navegación náutica porque se trata de un estrecho canal natural en medio de un laberinto de islas e islotes, en una región de navegación muy compleja, caracterizada por la sinuosa orografía, el intenso oleaje, las fuertes corrientes y el alto riesgo de impacto contra las rocas. De hecho, ya en la aproximación a esa región la expedición pierde la nave *Santiago*.

Se sospechaba de la existencia de tal paso transoceánico, los españoles y los

portugueses lo habían buscado en diversas expediciones precedentes¹⁰³, los lusos incluso excediéndose de sus jurisdicciones territoriales en América¹⁰⁴. La expedición de Magallanes - Elcano lo localizará finalmente, navegando mucho más al sur de lo inicialmente estimado.¹⁰⁵

4.3. Apertura de una nueva ruta hacia las especias, el oro de la época.

Las especias constituían el principal objetivo comercial de la expedición y se vio culminado no solo por alcanzar el lugar de producción de las mismas en Maluco (Molucas), en sus diversas islas, sino traer de vuelta un cargamento, como muestra efectiva de su consecución. Hay que hacer notar que este objetivo perdió importancia con el tiempo, porque el incremento del comercio con las islas de la Especiería hizo descender los precios de estas.

Se abrieron nuevas rutas mundiales de comunicación y de comercio. Desde entonces, además de la peligrosa y larga *Ruta de la Seda*, que atravesaba Oriente Medio, y de la *Ruta del Cabo*, que bordeaba el continente africano y que navegando hacia el este, había sido abierta por los portugueses, tras la expedición de Magallanes-Elcano, queda referenciada una nueva vía hacia las Indias Orientales a través del Pacífico, que será precisada y cartografiada por los marinos españoles del siglo XVI y posteriores. Tal exploración, hará que al Océano Pacífico, el mayor del mundo, se le denomine el *Lago español*, *The Spanish Lake* en la obra homónima de O.H.K Spate¹⁰⁶, según la célebre expresión acuñada por el historiador francés Lucien Febvre en su obra *Séville et l'Atlantique*.

¹⁰³ Por parte española, lo habían buscado, además de Juan Díaz de Solís, como señala Comellas, “posiblemente también Sebastián Caboto y Américo Vespucci, ambos al servicio de España”. (COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, p. 64). Véase nota 46.

¹⁰⁴ El propio Pigafetta alude a esas expediciones precedentes en PIGAFETTA, A., *Primer viaje alrededor del globo. La crónica en vivo de la expedición de Magallanes-Elcano 1519-1522*, Civilliter, Sevilla, 2012, p. 19

¹⁰⁵ El fin del continente americano por el sur, no está muy lejos del Estrecho de Magallanes, como pudo comprobar, solo cinco años después de la expedición circunnavegadora, el español Francisco de Hoces, quien descubrirá el Cabo de Hornos, que demarca el fin de América por el sur. (Véase COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, pp. 87-88).

¹⁰⁶ SPATE, O.H.K., *The Spanish Lake*, (original, 1979), The Australian National University, Camberra, 2004. La obra del que fuera director de la Escuela de Investigación en Estudios sobre el Pacífico de Australia entre 1967 y 1972, se inicia precisamente rememorando y elogiando el libro *Séville et l'Atlantique* (*Sevilla y el Atlántico*) de Lucien Febvre, uno de los más grandes historiadores franceses, que es el que acuña esta expresión para poner de relevancia la labor exploradora de los españoles en el Pacífico. En el primer volumen de la obra de Spate que lleva por título *The Pacific since Magellan*, el geógrafo dedica un capítulo a la relación entre Sevilla y el Pacífico, parafraseando a Febvre, en su *Séville et l'Atlantique*, bajo el epígrafe *Seville and the Pacific*.

4.4. Descubrimientos etnográficos de nuevas islas y poblaciones

Realizan numerosos descubrimientos etnográficos a lo largo de de la ruta, en diferentes latitudes. Desde su llegada a la región de la Patagonia, a cuyos habitantes denominan *patagones* por el gran tamaño de sus pies, a las poblaciones autóctonas de numerosas islas e islotes del Pacífico que descubren.

Sobre los pueblos que habitan el cono sur americano, en el viaje de ida, refiere Pigafetta lo siguiente:

“Estos pueblos se visten, como lo he indicado ya, de la piel de un animal, y con la misma cubren sus cabañas, que transportan donde más les conviene, careciendo de morada fija, pero yendo, como los bohemios, a establecerse ya en un sitio ya en otro. Se alimentan de ordinario de carne cruda y de una raíz dulce que llaman *capac*. Son grandes comedores: los dos que habíamos cogido se comían cada uno en el día una cesta llena de bizcochos y se bebían de un resuello un medio cubo de agua. Devoraban los ratones crudos y aun con piel. Nuestro capitán dio a este pueblo el nombre de patagones.”¹⁰⁷

Como vemos, el cronista se sorprende de las costumbres nómadas de estos pueblos, de que comen la carne sin cocinar, de la variedad de maíz que se da en esas latitudes, etc.

Sobre las poblaciones autóctonas de la Isla de Guam, que habitan cerca de la Fosa de las Marianas, el punto más profundo del océano Pacífico y del planeta, refiere Pigafetta:

“Estos pueblos no conocían ley alguna, siguiendo solo su propia voluntad; no hay entre ellos ni rey ni jefe; no adoran nada; andan desnudos; algunos llevan una barba larga y cabellos negros atados sobre la frente y que les descenden hasta la cintura. Usan también pequeños sombreros de palma. Son grandes y bien hechos; su tez es de un color oliváceo, habiéndose dicho que nacían blancos, pero que con la edad cambiaban de color. Poseen el arte de pintarse los dientes de rojo y negro, lo que pasa entre ellos por una belleza.”¹⁰⁸

Como vemos, el cronista refiere no solo las características relativas a la fisonomía de los pueblos nativos, sino su sistema de organización social o tribal, sus creencias, sus costumbres, sus gustos estéticos, su forma de vestir, etc.

Descubren numerosas poblaciones y grupos étnicos hasta entonces desconocidos, especialmente en los archipiélagos de la región de Asia-Pacífico, con algunos de los cuales conviven durante meses, intercambian obsequios,

¹⁰⁷ PIGAFETTA, A., *Idem*, p. 27

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 39

experiencias vitales y religiosas, y cuyas formas de vida quedan descritas y referenciadas en las propias crónicas de Pigaffeta. Algunos de ellos irán en el viaje de vuelta hacia España de la expedición formando parte de la tripulación.

4.5. Primera globalización del mundo con una tripulación de procedencia diversa.

Por medio de la expedición circunnavegadora se establecieron vínculos entre pueblos muy diversos, tal como recordaba el Rey Felipe VI, en la conmemoración de las Capitulaciones de Valladolid:

“Pueblos de África, América, Asia, Europa y Oceanía, de todos los mares y latitudes, se ligaron a través de vínculos personales, culturales, económicos, políticos y sociales. Incluso las tierras antárticas del sexto continente fueron avistadas entonces por naves hispanas.”¹⁰⁹

Las consecuencias de la expedición se pueden cifrar en distintos ámbitos. Acaso una de las principales fue la aparición de una primera red de intercambios a escala mundial. Tal como manifestaba el académico de la historia, Martínez Shaw:

“Las consecuencias más inmediatas de la primera vuelta al mundo (que puede considerarse como la culminación de toda una serie de expediciones anteriores, especialmente llevadas a cabo por Cristóbal Colón, Vasco de Gama y Vasco Núñez de Balboa) fueron la inauguración de una red de intercambios intercontinentales, que fueron humanos, biológicos, agropecuarios, culturales y económicos, los cuales incluyeron la creación de redes comerciales entre los diversos continentes y la integración de los mismos en un sistema económico mundial. Este proceso, que implicó a todos los mundos, generó, paradójicamente, la aparición de un solo mundo y la posibilidad de concebir por primera vez una historia universal.”¹¹⁰

Se posibilita una primera conciencia de la unidad del globo, en medio de la constatación de la riqueza y diversidad del mundo en su sentido más literal, como bien recordaba G. Bueno:

¹⁰⁹ FELIPE VI, *Palabras de su Majestad El Rey con motivo de la conmemoración de las Capitulaciones de Valladolid*. Monasterio de Nuestra Señora de Prado. Valladolid, 22 de marzo 2018. Disponible en:

http://www.casareal.es/GL/Actividades/Paginas/actividades_discursos_detalle.aspx?data=6018

¹¹⁰ MARTÍNEZ SHAW, C., *Después del Cano. Repercusiones de la primera circunnavegación*. En web V Centenario de la I Vuelta al Mundo, disponible en <http://vcentenario.es/>

“Fue desde España, por tanto, desde donde partió la primera globalización, y en su sentido más literal, si recordamos que «globo» es, según nos dice Cicerón, la traducción latina del término griego *sphairos* (esfera)”¹¹¹

La esfera era, para los griegos, la figura geométrica perfecta, paradigmática, por su armonía intrínseca, que era constatable también en los astros del firmamento. La esfera es el símbolo de la universalidad y de la globalidad.

Globalidad implica también diversidad. En la misma expedición de bandera española iban castellanos, aragoneses, vascos y de otras zonas de España, pero también de los diversos territorios italianos, además de portugueses, con lo cual constituye en sí misma un primer grupo humano de procedencia diversa, aunque circunscrito al ámbito de influencia de lo que abarcaba la monarquía hispánica en aquella época. Se ha hablado de una primera globalización realizada *per ibéricos*, tal como recordaba el catedrático y académico de la historia, Carlos Martínez Shaw, sobre la significación de la empresa:

“La primera vuelta al mundo fue la pieza clave, o más aún, la clave de bóveda para que hoy podamos hablar de una primera globalización o de una primera mundialización. Una globalización que se hizo «per Ibericos», es decir, traduciendo la frase latina, por la mediación de las naciones ibéricas, por lo que el historiador francés Pierre Chaunu pudo titular un famoso libro «Les Philippines et le Pacifique des Ibériques», ya que Felipe II pudo establecer su soberanía sobre esas Islas Filipinas, que servirían para extender la influencia española por todo Extremo Oriente y por la Micronesia.”¹¹²

Filipinas se convertirá en un importante nudo de conexión transpacífico entre China y América, al tiempo que España continuará con la exploración del inmenso Pacífico, principalmente en busca de la *Terra Australis*, que la expedición bordeó sin apercibirse de su proximidad.

4.6. Descubrimientos astronómicos de las constelaciones de Magallanes

Observan fenómenos astronómicos hasta entonces inobservados como nuevas galaxias, muy próximas a la Tierra, pero que no pueden ser observadas desde latitudes mediterráneas o próximas a ellas, en ninguna época del año, por lo que

¹¹¹ BUENO, G., *España no es un mito. Claves para una defensa razonada*, Temas de Hoy, Madrid, 2005, p. 75

¹¹² MARTÍNEZ SHAW, C., *Después del Cano. Repercusiones de la primera circunnavegación*. En la web del V Centenario de la I Vuelta al Mundo, disponible en <http://vcentenario.es/>

no pudieron ser referenciadas por la astronomía clásica, ni siquiera por la ciencia de la época con mejor instrumental.

La denominada *Gran Nube de Magallanes*, referenciada en astronomía por el acrónimo LMC, que alude a sus iniciales en inglés *Large Magellanic Cloud*, debe su nombre a que el capitán de la expedición española fue el primero en observar, referenciar y poner en conocimiento de occidente la existencia de esta nueva galaxia.

La peculiar posición de la galaxia LMC en relación a la Tierra, que hace que solo sea observable desde la posición sur de la elíptica solar, hizo que este relevante descubrimiento científico no pudiera llevarse a cabo hasta ser observado desde latitudes y posiciones que quedaban en las antípodas del mundo conocido.

4.7. Descubrimientos de fauna y flora en distintas latitudes

Dado que navegan desde regiones meridionales y tropicales hasta latitudes polares, descubren toda clase de animales y plantas hasta entonces desconocidas. Entre las especies más destacadas que identifican y caracterizan figuran las llamas, las focas, los pingüinos, los lobos marinos, así como numerosas clases de peces y aves. Sobre la fauna antártica, refiere Pigafetta la siguiente descripción de la misma:

“Costeando siempre esta tierra hacia el polo Antártico, nos detuvimos en dos islas que solo encontramos pobladas por pingüinos y lobos marinos. Los primeros existen en tal abundancia y son tan mansos que en una hora cogimos provisión abundante para las tripulaciones de las cinco naves. Son negros y parece que tienen todo el cuerpo cubierto de plumas pequeñas, y las alas desprovistas de las necesarias para volar, como en efecto no vuelan: se alimentan de pescados y son tan gordos que para desplumarlos nos vimos obligados a quitarles la piel. Su pico se asemeja a un cuerno.

Los lobos marinos son de diferentes colores y más o menos del tamaño de un becerro, a los que se parecen también en la cabeza. Tienen las orejas cortas y redondas y los dientes muy largos; carecen de piernas, y sus patas, que están pegadas al cuerpo, se asemejan bastante a nuestras manos, con uñas pequeñas, aunque son palmípedos, esto es, que tienen los dedos unidos entre sí por una membrana, como las nadaderas de un pato. Si estos animales pudieran correr serían bien temibles porque manifestaron ser muy feroces. Nadan rápidamente y solo viven de pescado.”¹¹³

¹¹³ PIGAFETTA, A., *Idem*, p. 20

Como vemos, hacen una descripción minuciosa de sus características anatómicas, de sus hábitats y de las formas de vida y alimentación que siguen las especies que habitan en la región antártica.

Sobre los animales que encuentran en otras latitudes, por ejemplo, los loros que habitan en las Molucas, afirma Pigafetta:

“Hay también mucha variedad de loros, entre otros algunos blancos que llaman *catara*, y unos rojos que se conocen con el nombre de *nori*, que son los más estimados, no solo por la belleza de su plumaje, sino también porque pronuncian más distintamente que los otros las palabras que se les enseñan.”¹¹⁴

Como se aprecia describe incluso las diversas variedades de loros que habitan las Islas de la Especiería referenciando sus llamativos plumajes y la posibilidad de domesticación y de condicionamiento para emitir sonidos similares a las palabras.

4.8. Descubrimiento de nuevas enfermedades como el escorbuto

Las condiciones de vida de la tripulación durante la travesía fueron muy duras. Tal como refiere Higuera Rodríguez, en una reciente aportación a un monográfico de la Sociedad Geográfica Española, sobre la dieta de la primera vuelta al mundo:

“Las condiciones de vida de la tripulación, durante las largas navegaciones sin proximidad de tierra, eran realmente penosas. Muy especialmente debido a la dureza de su precaria alimentación, una dieta marcada por la escasez de agua y la falta de alimentos frescos”¹¹⁵

Esta carencia en la dieta de alimentos frescos, frutas y verduras, mantenida durante meses de travesías oceánicas sin escalas, determinó la aparición de nuevas enfermedades, como el escorbuto, que se produce por una deficiencia de vitamina C en la dieta. El propio Pigafetta, cronista de la expedición, refiere así esta circunstancia en la travesía del Pacífico:

“Miércoles 28 de noviembre, desembocamos por el Estrecho para entrar en el gran mar, al que dimos en seguida el nombre de *Pacífico*, y en el cual

¹¹⁴ Ibidem, p. 129

¹¹⁵ HIGUERAS RODRÍGUEZ, MD., La dieta de vuelta al mundo. Alimentos básicos a bordo en el siglo XVI, en volumen monográfico «El viaje de los alimentos. Expediciones, descubrimientos y conquistas que produjeron el intercambio de alimentos entre distintos continentes», *Sociedad Geográfica Española*, n° 62, enero-abril, 2019, p. 31

navegamos durante el espacio de tres meses y veinte días, sin probar ni un alimento fresco. El bizcocho que comíamos ya no era pan, sino un polvo mezclado de gusanos que habían devorado toda su sustancia, y que además tenía un hedor insoportable por hallarse impregnado de orines de rata.”¹¹⁶

Tampoco el agua que ingerían era limpia, ni de buen sabor. A veces para poder beberla la diluían en vino o se tapaban la nariz para poder tomarla. Durante las largas travesías, la poca agua de que disponían la solían recoger de la lluvia y más bien la empleaban para poder reblandecer el cuero que ingerían para paliar el hambre. Continúa narrando Pigafetta:

“El agua que nos veíamos obligados a beber estaba igualmente podrida y hedionda. Para no morirnos de hambre, nos vimos aun obligados a comer pedazos de cuero de vaca con que se había forrado la gran verga para evitar que la madera destruyera las cuerdas. Este cuero, siempre expuesto al agua, al sol y a los vientos, estaba tan duro que era necesario sumergirlo durante cuatro o cinco días en el mar para ablandarlo un poco; para comerlo lo poníamos en seguida sobre las brasas. A menudo aun estábamos reducidos a alimentarnos de serrín, y hasta las ratas, tan repelentes para el hombre, habían llegado a ser un alimento tan delicado que se pagaba medio ducado por cada una.”¹¹⁷

Los jugos estomacales son tan fuertes que cuando el ser humano pasa hambre prefiere ingerir incluso alimentos no comestibles, que dañan la salud, antes que soportar la acción de estos jugos gástricos corrosivos en el estómago vacío. Tal como hemos publicado sobre el problema del hambre en otro ámbito de investigación, este no se limita solo a mera deficiencia calórica, “no es solo desnutrición, sino malnutrición y falta de seguridad alimentaria que genera enfermedades.”¹¹⁸

¹¹⁶ PIGAFETTA, A., *Idem*, p. 35

¹¹⁷ *Ibidem*.

¹¹⁸ SÁNCHEZ GARCÍA JL, Compromiso con la superación del hambre en el mundo: por una nueva humanidad. Presentación del volumen. En SÁNCHEZ GARCÍA, JL. (dir. y coord.) *Superación del hambre en el mundo: Por una Nueva Humanidad. Estudio Interdisciplinar*, Thomson-Reuters Aranzadi, Pamplona, 2017, p. 17. En esta colaboración sobre el problema del hambre en nuestro tiempo, que forma parte de una línea de investigación multidisciplinar en que colaboran prestigiosos expertos y premios Nobel de distintas universidades de todo el mundo, referenciábamos que dietas que carecen de determinados micronutrientes (proteínas, calorías, vitaminas o minerales) no solo debilitan, sino que “condicionan, limitan y hasta imposibilitan el pleno desarrollo humano, dando lugar a enfermedades, carencias, retrasos, incapacidades o incluso la muerte” (*ibidem*). Tal sintomatología fue mostrada por muchos miembros de la expedición circunnavegadora, tal como refiere el propio Pigafetta, algunos de ellos hasta en sus últimas y fatales consecuencias. Muchos miembros de la expedición española no solo padecieron muchos de los síntomas de cansancio, debilidad, incapacidad, sino que padecieron enfermedades como el escorbuto e inclusive la muerte por el agravamiento de esta u otras enfermedades o por pura inanición.

5. LA FE Y LA EVANGELIZACIÓN, CLAVES DE LA VOCACIÓN CIVILIZADORA ESPAÑOLA

5.1. Dimensión evangelizadora con origen en los Reyes Católicos y el reino godo.

La finalidad de la evangelización constituye una de las grandes motivaciones de la expedición española, pero también de su misma posibilidad y de su realización efectiva. En general, es difícil prescindir de la finalidad evangelizadora en las empresas descubridoras españolas al inicio de la Edad Moderna, si queremos verdaderamente poder comprender su sentido y sus motivaciones más profundas que deben rastrearse en la misma configuración cristiana de nuestra nación, no ya en su génesis moderna, en la época de los Reyes Católicos, sino del reino Godo cuando asumió la catolicidad como referente de su unidad política.

En el caso particular del tema que nos ocupa, la empresa circunnavegadora de Magallanes-Elcano, la fe y la evangelización constituyen referentes necesarios y condiciones *sine qua non* no solo de su posibilidad y de su motivación, sino de su misma realización efectiva, por la dureza de la travesía.

5.2. Relevancia de la fe en la expedición: *En el nombre del Señor.*

Hoy en día, en el contexto de una sociedad postmoderna, descreída y agnóstica como la actual, nos puede costar apercibirnos del influjo y del poder que pueden llegar a ejercer las convicciones y las creencias profundas en las motivaciones y las realizaciones de las personas; pero su influjo es realmente muy poderoso y va más allá de lo que probablemente estamos dispuestos a aceptar. Esta relevancia se hace particularmente visible y constatable especialmente en circunstancias extremas como las que se dieron y se vivieron en la arriesgada e incierta empresa circunnavegadora.

Si no resulta fácil comprender el significado que tenía la fe en la vida de estas personas desde nuestras coordenadas culturales, mucho más complejo resulta poder comprender el significado que los españoles del s. XVI otorgaban al sentido del honor, en toda su relevancia personal, familiar, social, incluso trascendente. Cuando a Magallanes se le exige desde la Corona defender “hasta la muerte el estandarte real que habría de enarbolar su buque o su capitana de flota¹¹⁹, bajo pena de muerte y nota de infamia”¹²⁰ se está apelando a unos códigos que escapan a las escalas de valores actuales.

¹¹⁹ En la terminología de la marina, se denomina *capitana* a la nave en la que se arbola la insignia del almirante, comandante o jefe de grupo. Si en la escuadra estuviese presente el rey, o fuese a bordo de alguna nave, a la misma se la denomina *capitana real* y visualmente se la identifica por arbolar el real estandarte.

Ciertamente, hoy en día, desde la distancia mental con aquella época, se hace difícil poder apercibirse del sentido que se le asignaba al honor en el universo referencial simbólico y social del siglo XVI, que, por su vigencia, relevancia y trascendencia, excedía con mucho lo que hoy *mutatis mutandi* podríamos referir como el *derecho al buen nombre*, puesto que incluiría aspectos como el respeto social, la fama, el crédito o incluso el riesgo reputacional, pero no en un sentido individual, como lo entenderíamos hoy día, puesto que también se extendía al linaje familiar. Por otra parte, también tenía un sentido trascendente, la dignidad personal del hombre ante la eternidad, ante Dios.

Desde luego el sentido del honor estaba presente y operaba en la vida de estas personas, y tenía profundas repercusiones en sus escalas de valores y en sus comportamientos tanto en servicio como en privado. En muchos casos se concretaba en virtudes o actitudes exigibles como la de la lealtad, el decoro o el sacrificio personal, todas ellas referenciadas, algunas con gran minuciosidad, en la crónica de Pigafetta. De modo análogo y no desligado de ese sentido de la existencia, sino probablemente como fundamento último del mismo, tenían presente la fe religiosa y la dimensión trascendente de sus vidas, que concebían en el marco general de una cosmovisión cristiana del mundo regido por la providencia divina sobre el conjunto del mundo y sobre sus vidas.

5.3. Momentos concretos de manifestación de la religiosidad

La fe religiosa, desde luego, está presente en toda la expedición y se constata en muchos aspectos y momentos a lo largo de la misma: desde su partida y su configuración, desde los nombres escogidos para las naves: *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Santiago* y *Victoria*. La misma nao *Victoria*, que capitaneará Elcano en el viaje de retorno y con la que finalmente culmina la expedición, que debe su nombre a *Santa María de la Victoria de Triana*, en Sevilla.

Además de en la fe de los marinos, tanto de las tripulaciones como de los oficiales, de la oración en medio de las dificultades, de los capellanes que les acompañan, la fe se hace presente en muchos signos y momentos de la expedición: desde la interpretación religiosa de los fenómenos atmosféricos que presencian, en mitad del océano, como el *Fuego de San Telmo*, a los sentimientos de temor y vulnerabilidad ante las fuerzas de la naturaleza, signo visible del respeto por lo *sobrenatural*, el respeto por el misterio, el temor de Dios, también la fe y esperanza en su Providencia; pasando por los nombres que asignan a los accidentes geográficos que descubren: al más importante Magallanes lo

¹²⁰ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *idem*, p. 3

bautiza *De todos los Santos*, conforme al santoral de la Iglesia Católica, al cabo que le precede *De las Once mil Vírgenes*¹²¹; a las Filipinas, las denomina Magallanes, *Islas de San Lázaro*; pero también la celebración de la Eucaristía con los nativos, los símbolos cristianos y cruces que dejan a su paso en lugares destacados, enclaves o pasos relevantes, lugares emblemáticos, simbólicos, el sentido del decoro que refiere Pigafetta en el trato con los nativos, la evangelización de los pueblos que realizan, las numerosas conversiones, la dispensa de los sacramentos, en especial el del Bautismo, que supone la entrada a la fe cristiana. Pero, además, hay constancia de los testimonios y los testamentos que realizan en circunstancias extremas, como el referido del propio Juan Sebastián Elcano, reafirmando su plena adscripción a la Iglesia Católica y ordenando donativos a numerosas iglesias, ermitas, santuarios de la Virgen de su tierra, monasterios y asilos para los pobres de su Guetaria natal, como expresión cristiana de su última voluntad.

Respecto a momentos emblemáticos de religiosidad, cabe destacar la celebración de la Pascua con los nativos de la isla de Masawa, en las Filipinas, sobre la que refiere Pigafetta:

“Antes que comenzase la misa, el comandante aspergió a los dos reyes con agua almezclada. En el momento de la oblación, fueron, como nosotros, a besar la cruz, pero no hicieron el ofrecimiento, y en el momento de alzar, adoraron la eucaristía con las manos juntas, imitando siempre lo que hacíamos. En este instante, las naves, habiendo visto la señal, hicieron una descarga general de artillería. Después de la misa, algunos de nosotros comulgaron, y en seguida el comandante hizo ejecutar una danza con espadas, lo que produjo mucho placer a los soberanos.”¹²²

El comandante de la expedición española les ofrece la cruz como símbolo de la protección divina, no solo ante las fuerzas naturales, sino de otras naves europeas que pudiesen llegar en un futuro a la isla. Añade el cronista:

“Después de esto, mandó traer una gran cruz adornada de clavos y de la corona de espinas, delante de la cual nos prosternamos, cosa en que también nos imitaron los isleños. Entonces el comandante, por medio del intérprete,

¹²¹ El cabo sur del Estrecho de Magallanes se denomina *Del Espíritu Santo*, porque en esa región naufragó Juan Sebastián Elcano, en 1526, capitaneando una nave que se llamaba así, *Sancti Spiritu*. Con ello, los nombres de los dos ilustres marinos de la expedición española quedaron ligados para siempre al Estrecho: *Cabo Vírgenes*, al cabo norte, tal como lo bautizó Fernando de Magallanes (hoy en suelo argentino) y *Cabo Espíritu Santo*, al cabo sur, en honor a Juan Sebastián Elcano (en territorio chileno).

¹²² PIGAFETTA, A., *Primer viaje alrededor del globo. La crónica en vivo de la expedición de Magallanes-Elcano 1519-1522*, Civiliter, Sevilla, 2012, p. 51

dijo a los reyes que esta cruz era el estandarte que le había sido confiado por el emperador para plantarla adonde quiera que abordase, y que, por lo tanto, quería levantarla en esta isla, a la cual este signo sería, por lo demás, favorable, porque todas las naves europeas que en adelante viniesen a visitarla, conocerían, al verla, que allí habíamos sido recibidos como amigos y no harían ninguna violencia ni a sus personas ni a sus propiedades; y que, aun en el caso que alguno de ellos fuese apresado, no tenía más que mostrar la cruz para que se le devolviese en el acto su libertad.”¹²³

Como se ve, la cruz es el verdadero estandarte de la expedición. La cruz como símbolo de divina protección, en un doble sentido: natural y sobrenatural. La protección natural derivaba de que la cruz servía como pararrayos en una región con fuertes tormentas eléctricas. En un sentido sobrenatural, la cruz les recordaría la fe en Cristo que nos hace hermanos e iguales ante Dios.

El cronista también refiere cómo la fe cristiana era aceptada y asumida de buen grado por los nativos. Aunque lo más sorprendente es cuando Pigafetta relata que Magallanes:

“Les hizo preguntar cuál era su religión, si eran moros o gentiles: a lo que contestaron que no adoraban ningún objeto terrestre; pero levantando las manos juntas y los ojos al cielo, dieron a entender que adoraban a un Ser Supremo, que llamaban Abba, lo que causó gran contento en nuestro comandante.”¹²⁴

Como es sabido, *Abba* es el nombre bíblico originario de Dios en lengua aramea. Es el mismo término que utilizaba Jesucristo, en su propia lengua aramea, para referirse al Padre. Es una referencia literal, teológicamente muy relevante y sorprendente.

Si alguien duda de la relevancia de la fe en las expediciones españolas, desde el inicio de la Edad Moderna, y de su referencialidad simbólica-cristiana, con una catolicidad realmente universal, no hace falta hacer grandes disquisiciones al respecto, baste recordarle que se pueden rastrear los itinerarios de las numerosas expediciones españolas por todo el mundo identificando los topónimos que, con un sentido o motivación cristiana, los españoles fueron denominando a todos los accidentes geográficos naturales que localizaron, los enclaves que descubrieron, así como las numerosas comunidades o ciudades que fundaron en los más remotos y recónditos lugares del mundo. Es una corroboración geográfica, fácilmente constatable y rastreable, que da cuenta, todavía hoy, de la relevancia de la fe, la simbología y la cosmovisión cristiana en la motivación de las

¹²³ Ibidem, pp. 51-52.

¹²⁴ Ibidem, p. 52.

expediciones españolas; presente y rastreable incluso, en un sentido personal, en las mismas vidas de muchos de los expedicionarios y descubridores españoles. El hecho de que este rastro se extienda por todo el mundo, hasta los lugares más recónditos del globo, es la huella indeleble de sus méritos humanos y de su catolicidad.

5.4. La impronta civilizadora española.

En su reflexión sobre la significación del viaje de Magallanes y Elcano, para tratar de comprender el sentido y alcance de la misma, el filósofo Julián Marías también parte, como hemos visto con Thomas S. Kuhn o Gustavo Bueno, de la conexión entre las dos grandes expediciones españolas al inicio de la Edad Moderna: el Descubrimiento de América (1492) y la Primera Circunnavegación de la Tierra (1522). Marías destaca, en primer lugar, que dos eventos tan relevantes de la historia de la humanidad, se producen en un sorprendente breve lapso de tiempo, casi concatenados:

“Exactamente treinta años después de la primera expedición de Cristóbal Colón, que llevó al descubrimiento de América, Elcano, con la pequeña nave Victoria, completó la primera vuelta al mundo. Parece difícil creerlo. Por esas fechas están descubiertos y explorados vastos territorios, en las Antillas, América Central, México, amplias penetraciones en Suramérica; y, por supuesto, fundaciones de ciudades en todas partes. A mediados del siglo XVI, los españoles dominan la mayor parte de América del Sur (salvo el Brasil), toda la América Central, la Nueva España y buena parte de lo que hoy son los Estados Unidos. Hay una ciudad americana que tiene tiempo de que a ella llegue el Gótico: Santo Domingo. La imprenta publica numerosos libros en México; en 1551, después del Estudio General de Santo Domingo, se fundan las Universidades de México y San Marcos de Lima (Harvard, 1636; Yale, 1701).”¹²⁵

Al poner en relación ambos eventos y contemplarlos en perspectiva histórica, el filósofo español pone de relieve la dificultad de quien trata de comprenderlos como dos eventos aislados, azarosos, fruto de una mera casualidad histórica. Si verdaderamente queremos comprender su sentido y cifrar su alcance debemos indagar en las condiciones de inteligibilidad de estos hechos, en las trayectorias que los posibilitaron y los conformaron, y en las motivaciones que portaba la civilización española al inicio de la Edad Moderna y que el filósofo

¹²⁵ MARÍAS, J., *España inteligible. Razón histórica de las Españas*, Alianza Editorial, Madrid, 2014, pp.177-8.

cifra, entre otros, fundamentalmente en su fe católica y su afán civilizador conforme a la cosmovisión cristiana.

Lo interesante del ejercicio que hace Marías, es que, al concatenar todos estos grandes acontecimientos, y contemplarlos en conexión diacrónica, trazando los elementos de inteligibilidad de las trayectorias, como también hemos visto que hacen Gustavo Bueno, ó Thomas S. Kuhn, aunque este último sea para incidir en su relevancia científica, el filósofo de Valladolid esclarece el horizonte de sentido que posibilita la comprensión de los mismos en su significación cultural, permitiendo realmente apercibirse de su relevancia histórica y comprender su significado y el marcado alcance evangelizador y civilizador de las expediciones españolas, que constituye un elemento característico y diferenciador de las empresas españolas frente a otro tipo de expediciones que realizarán otras naciones europeas de la época y posteriormente.

Ese afán evangelizador y civilizador característico de los españoles al inicio de la Edad Moderna se constata, por ejemplo, en la temprana introducción de los dos factores promotores del saber por excelencia en aquel tiempo, como son, la universidad y la imprenta en América. Este dato es muy relevante. ¿Por qué los españoles del siglo XVI llevan a las tierras recién descubiertas los factores más innovadores de promoción del saber y la cultura de su tiempo? ¿Acaso no iban allí en busca de riquezas naturales con una mentalidad meramente extractiva y expoliadora de sus recursos, sin querer incidir para nada en el desarrollo autóctono de los pueblos?

Creemos que la presencia de la universidad y la imprenta, tan temprana en los territorios americanos, las primeras datan de tan solo 50 años después del descubrimiento, solo pueden encontrar justificación en que realmente no eran consideradas colonias, territorios donde solo se pretendía una explotación de los recursos naturales, sino territorios y reinos españoles de ultramar. Por eso, los españoles llevan a esos lejanos territorios, que también consideran españoles, la universidad, la imprenta, y, en definitiva, la civilización. Ciertamente, también los males y problemas que la civilización entraña. Resulta muy complicado llevar lo bueno, sin llevar lo malo. Toda opción necesariamente limita y posibilita. Con todo, podemos concluir que la expansión espiritual y cultural que llevan a cabo los españoles al inicio de la Edad Moderna es civilizadora porque es religiosa y evangelizadora. También es geográfica, cartográfica y descubridora. Prosigue Marías:

“Descubierto el Pacífico por Núñez de Balboa (1513), seis años después lo navega Magallanes desde el Sur, muere en la Filipinas, prosiguen los descubrimientos, y Elcano continúa hasta dar la vuelta al mundo (la segunda cir-

cunnavegación, la de Francis Drake, se hará esperar cincuenta y ocho años, hasta 1580). América se llena de ciudades construidas por los españoles, de iglesias, palacios, obras de arte (se calculan en 600.000 los cuadros pintados por la Escuela Cuzqueña en tres siglos de Virreinato). Se estudian las lenguas indígenas, se componen vocabularios de ellas, se estudia minuciosamente la geografía, la fauna, la flora, la minería.”¹²⁶

El filósofo destaca la vocación descubridora de los españoles en relación con su labor civilizadora y promotora del saber y del arte, realmente sorprendente para su época. También refiere el interés por el estudio de las peculiaridades etnográficas, lingüísticas, botánicas y de recursos naturales de las nuevas tierras. Pero, con todo, prevalece su afán descubridor. Afirma Marías:

“Prosigue la exploración del Pacífico: Islas Marquesas, Salomón, Nuevas Hébridas, Nueva Guinea, Australia. Las Filipinas, Marianas, Carolinas, Palaos quedarán unidas a la Corona hasta fines del siglo XIX.”¹²⁷

Todos estos territorios quedan ligados a la Corona española durante siglos¹²⁸. Hay una vocación de permanencia en ellos, se establecen unos vínculos que son humanos, afectivos, incluso familiares, como bien refleja el fenómeno del *mez-tizaje*, otro rasgo característico y distintivo de la civilización española.

Muchas de las expediciones del Pacífico, partirán ya desde los territorios españoles en América. Es muy pertinente recordar, como hace Marías, que, a las expediciones de Colón, de Magallanes y de Elcano, siguieron otras muchas expediciones, acaso menos conocidas, pero no menos relevantes y exitosas, en la exploración del Océano Pacífico. Son muy relevantes las llevadas a cabo por Álvaro de Mendaña, partiendo ya de Lima, la capital del Virreinato del Perú que alcanzó en su primera expedición oceánica las islas Salomón y las Marshall (1568) y lo hizo en unas embarcaciones que llevaban los significativos nombres de *Los Reyes* y *Todos los Santos*, de nuevo las referencias monárquica y católica.

En su segunda expedición por el Pacífico, Mendaña, alcanzó las Islas Marquesas (1595), las de San Bernardo (actuales Islas Cook), de nuevo, las Salomon (1595), la isla de Guam (1596) y Manila (1596). Fue una accidentada travesía que, tras un motín, e incluso el fallecimiento por enfermedad del propio Mendaña, hubo de ser culminada por su esposa, Isabel de Barreto. Es una gesta

¹²⁶ MARÍAS, J., *España inteligible. Razón histórica de las Españas*, Alianza Editorial, Madrid, 2014, pp.177-8

¹²⁷ Ibidem.

¹²⁸ Quizá la única excepción sea Australia, porque, aunque la buscan, la referencian y pasan muy cerca de ella, los españoles no consiguen localizarla.

histórica liderada por una mujer que es poco conocida en España, no así en el extranjero, merced, sobre todo, a la exitosa obra novelada *Las islas de la imprudencia*¹²⁹, que le dedicó el erudito escritor británico Robert Graves, autor entre otros del célebre *Yo, Claudio*¹³⁰.

Es un proceso descubridor y explorador que Marías no duda en calificar de “absolutamente inverosímil”¹³¹, cuanto más se estudia y más se profundiza en el mismo, “menos se entiende”¹³². Una demostración increíble de eficacia. Ello le lleva al filósofo a preguntarse:

“¿Qué ha ocurrido para que se dispare en breve tiempo tal suma de eficacia? Es uno de los conceptos favoritos de la época moderna, que se expresa con diferentes palabras (performance, Leistung, rendimiento). El elemento renacentista de la España de los Reyes Católicos y, por supuesto, de Carlos V, se manifiesta en este despliegue sin comparación de eficacia.”¹³³

Marías se apercebe de que no tiene punto de comparación con las culturas precedentes, salvo acaso con Roma, o con las restantes naciones del momento, salvo acaso con Portugal:

“Solamente Portugal, una vez más, resulta equivalente en la expansión descubridora; pero ni siquiera Portugal representa algo parecido en profundidad de penetración, transformación de los territorios y las sociedades indígenas, edificación de ciudades, establecimiento de nuevos países.”¹³⁴

La exploración portuguesa no comportó un factor civilizador tan intenso como el que sí exhibió la española. Por todo ello, concluye Marías:

“La acción española desde fines del siglo XV hasta mediados o fines del XVI es rigurosamente incomprensible si la medimos con la eficacia de la misma España hasta entonces o con la de cualquier otro país europeo (y tal vez su conjunto si tomamos la Península Ibérica íntegra). Solamente el reconocimiento de esa ininteligibilidad puede permitir superarla, si hacemos intervenir otros factores, específicamente humanos e históricos, es decir, los proyectos como algo capaz de alumbrar fuentes de energía que sin ellos no

¹²⁹ GRAVES, R., *The isles of Unwisdom*, Doubleday, New York, 1949 (edición americana) *The Isles of Unwisdom*.: Cassell, London, 1950 (edición británica). Traducido al español bajo el título *Las islas de la imprudencia*.

¹³⁰ Idem, *I, Claudius*, Arthur Barker, Londres, 1934.

¹³¹ MARÍAS, J., *España inteligible. Razón histórica de las Españas*, Alianza Editorial, Madrid, 2014, p.178.

¹³² Ibidem.

¹³³ Ibidem.

¹³⁴ Ibidem.

existirían. Lo irreal, lo imaginado y deseado, resulta inesperadamente el factor capital de la realidad humana, y por tanto de la historia.”

Marías pone de relieve que la acción exploradora y descubridora española, al inicio de la Edad Moderna, resulta tanto más sorprendente e increíble cuando uno se apercibe de los medios dispuestos, pero, sobre todo, de los medios *disponibles*. Se hace todavía más difícil comprender la grandeza de lo realizado cuando se profundiza realmente en las circunstancias, los medios y las posibilidades desde las que se realizó. Luego, la ininteligibilidad forma parte, necesaria y paradójicamente, de las condiciones de inteligibilidad de lo realizado.

6. CONCLUSIONES

Como resumen de todo lo expuesto, creemos poder concluir que por todos los datos disponibles que obran sobre la vida de Magallanes en las fuentes acreditadas de nuestra nación, sintetizadas y avaladas por la Real Academia de la Historia, Fernando de Magallanes es un marino, nacido en Sabrosa, natural de Portugal, que se desplaza a España con una finalidad de instalación en nuestra nación. Esta circunstancia se ve refrendada y avalada por los hechos de contraer matrimonio en Sevilla, tener descendencia en Castilla, castellanizar su nombre y apellido, otorgar testamento en Sevilla en favor de su hijo Rodrigo y su futura descendencia castellana, y por contraer un compromiso de servicio a la Corona Española, estipulado y recogido en las Capitulaciones de Valladolid, que cumple rigurosamente hasta sus últimas y fatales consecuencias. Por lo tanto, podemos afirmar que Magallanes es un *naturalizado* español -lo que hoy denominamos un nacionalizado español-, que, instalado en nuestra nación y comprometido con ella, la sirve con lealtad hasta los últimos momentos de vida. Parece fundado y de justicia con su persona, reconocerle esta circunstancia y los méritos aparejados, máxime en una persona que sirvió a nuestra nación con honor, hasta las últimas y fatales consecuencias, al margen de los intereses políticos del momento o las controversias interesadas.

La expedición que realiza la primera circunnavegación de la Tierra es una empresa española, auspiciada y financiada por la Corona Española, mediante un procedimiento de financiación mixto que combina capital privado, representado en la persona de Cristóbal de Haro, y de la Iglesia, en la persona del Obispo de Burgos, D. Juan Rodríguez de Fonseca, pero también de la Corona Española que corre con la mayor parte de los gastos de la expedición y la retribución de sus protagonistas.

La negociación para obtener la financiación constituye un momento clave para conseguir el patrocinio de la Corona a la empresa circunnavegadora. En ella parece decisiva la presencia e implicación de los financiadores burgaleses: Cristóbal de Haro que conoce perfectamente el bagaje personal y profesional de Magallanes al servicio de la Corona de Portugal, al que sigue desde su estancia en Lisboa durante 37 años; y del Obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, que también respalda, participa y avala el proyecto. La presencia y el respaldo de la Iglesia es fundamental para conseguir el beneplácito de la Corona y la implementación de la expedición.

En el apoyo de la Corona resulta decisivo el hecho de que Magallanes convence al Rey Carlos I de que las islas de la Especiería, a la que denominaban *Maluco* (las Molucas), pueden estar en territorios que quedarían bajo soberanía española de acuerdo con las jurisdicciones establecidas en el *Tratado de Tordesillas*. La Corona exige respeto a la legalidad internacional vigente en la época, y la expedición la asume y la cumple, como bien ha recordado Felipe VI en la reciente conmemoración del V Centenario.

Portugal trata de sabotear e impedir la expedición desde su mismo origen. El propio Magallanes llega a España contrariado y repudiado desde Portugal, algunos lo consideran un exiliado, y se asienta en España que le acoge y le brinda trabajo y la oportunidad de realizar el proyecto de su vida al servicio de la Corona española.

Portugal intenta boicotear la expedición desde el conocimiento mismo de su concepción, en suelo español a través de altos representantes lusos en nuestra nación, tanto el embajador de Portugal, D. Alvaro Da Costa, como el factor en Andalucía del rey portugués, D. Manuel, Sebastián Álvarez. La nación lusa actúa en defensa de sus legítimos intereses, como España lo hace en defensa de los suyos. Ambas naciones rivalizan, aunque respetan la legalidad internacional de la época, establecida en el Tratado de Tordesillas.

Magallanes además argumenta la legitimidad de la pretensión de la empresa, asegura a Carlos I que la Isla de la Especiería queda bajo soberanía española con estricto respeto a la legalidad internacional fijada en Tordesillas. Creemos que estos tres factores: el interés e implicación del bien relacionado negociante Cristóbal de Haro, el aval de la Iglesia, representada por el Obispo de Burgos, y el convencimiento de Magallanes de que las Islas de las Especias se encuentren situadas en territorios de potestad española de acuerdo con la legalidad internacional, son factores decisivos del respaldo de la Corona a la empresa.

La expedición realizó importantísimos descubrimientos como la demostración efectiva de la esfericidad de la Tierra, de la que muchos todavía dudaban al inicio de la Edad Moderna. Es la constatación de una evidencia no

intuitiva como bien han destacado epistemólogos como Thomas S. Kuhn o Gustavo Bueno. Con ello la expedición reconfiguró la imagen del mundo, ya en su época, y, sobre todo, para la posteridad. Además, realizaron descubrimientos geográficos, cartográficos y náuticos decisivos como el Estrecho de Magallanes que comunica el Océano Atlántico con el Pacífico, hito cartográfico fundamental para la navegación transoceánica hasta la construcción del Canal de Panamá ya en 1914.

Descubrieron la condición oceánica del *Mar del Sur*, al que rebautizaron como *Pacífico* por las inusuales condiciones climatológicas que encontraron, realmente excepcionales, en una travesía oceánica que fue mucho más larga de cualquier posible previsión. Abrieron nuevas rutas de comunicación y comercio hacia las Indias, con rumbo Oeste, que vinieron a sumarse a las ya existentes: la tradicional *Ruta de la Seda* por Oriente Medio y la *Ruta del Cabo* bordeando África abierta por los portugueses.

Descubrieron nuevos pueblos y nuevas culturas hasta entonces desconocidos, con los que convivieron y cooperaron pacíficamente, salvo contadas excepciones, como en Mactán, donde encontró la muerte Magallanes. Realizaron importantes descubrimientos de astronomía como la galaxia que lleva su nombre, la *Gran Nube de Magallanes*, que no pudo ser referenciada antes por la astronomía clásica o la ciencia de la época, al no resultar observable desde latitudes mediterráneas. También referenciaron nuevas especies de animales y plantas entonces desconocidos, fauna y flora novedosa y de diversas latitudes, que referenciaron y describieron.

Muy a su pesar, descubrieron también nuevas enfermedades, algunas derivadas de carencias dietéticas y nutricionales como el escorbuto, una forma de avitaminosis C, por no consumir alimentos frescos durante periodos prolongados, enfermedad que padecieron y referenciaron en toda su sintomatología.

Por último, pero no menos importante, llevaron la fe y la esperanza cristiana a pueblos y culturas de todo el mundo, haciendo del mensaje cristiano un acontecimiento universal, realmente *católico* en el más amplio y riguroso sentido de la expresión. Si la impronta de la civilización española al inicio de la Edad Moderna tuvo un carácter expansivo y civilizador, como bien precisó Julián Marías, fue porque era católica y evangelizadora.

La expedición constituye, además, una gesta humana, por los medios con que contaron, las penalidades que hubieron de padecer y las dificultades a las que hubieron de sobreponerse. Resulta ininteligible, dados los limitados medios con que contaban, sin hacer referencia a la dimensión religiosa y a la escala de valores de sus protagonistas. Creemos que son factores relevantes en muchos aspectos que hoy pueden resultar incomprensibles para muchos: el sentido del

honor, la lealtad, la vulnerabilidad y el temor ante las fuerzas naturales, el compromiso con la palabra dada, el sentido del decoro, el respeto por los seres humanos diferentes en razón de su filiación divina, el sentido de la trascendencia de la propia vida, el sacrificio personal al servicio de una causa mayor, el temor de Dios, la confianza y el abandono en su Providencia. Por más que tuvieran momentos de debilidad, de enfermedad, incluso de rebelión ante circunstancias extremas, que también fueron reflejados por el propio cronista Pigafetta, esta escala de valores estuvo presente, imperó y, como tal, quedó referida. Creemos que es un factor importante, desde luego presente y constatable, pero, además, relevante en la determinación y resistencia humana que mostró la tripulación y que permitió la culminación de la empresa.

La realización de la expedición también precisó de una superación de los mitos y relatos fantásticos que dominaban el imaginario colectivo de la época, especialmente entre el vulgo y la tripulación, y en ello la fe cristiana, que anuncia al Dios del Logos frente a las supersticiones y los mitos, una fe abierta a la esperanza y a la confianza en la Providencia divina, con un sentido trascendente de la propia vida, en el marco referencial de una cosmovisión cristiana, fueron factores relevantes, seguramente decisivos, en el éxito de la expedición.

Creemos que la Primera Circunnavegación de la Tierra constituye una gran gesta de la humanidad protagonizada por nuestra nación al inicio de la Edad Moderna, que solo se comprende en toda su dimensión y significado desde las condiciones políticas, económicas, científicas, culturales y religiosas que la hicieron posible, desde las trayectorias históricas en que se produjeron los hechos acontecidos y sus amplias repercusiones. Aunque, como bien constata Julián Marías, cuánto más se profundiza en ellos, y en el horizonte cultural y civilizador que ellos abrieron, más sorprendentes e inverosímiles resultan. En todo caso, ya nunca será posible un hito igual, no solo porque ya no podrá darse, sino porque la trascendencia y repercusión que tuvieron, que significó una reconfiguración de la imagen del mundo, ya en su época y para la posteridad, siempre será irreplicable: «Primus circumdediste me».

7. BIBLIOGRAFÍA

7.1. Bibliografía empleada

- ALONSO CABELLOS, A., *Magallanes y Elcano: Primus circumdediste me*, Sevilla, 2016.
- BERNABÉU, S., “Magallanes: Retrato de un hombre”. En YUSTE LÓPEZ, C.; PINZÓN RÍOS, G., *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016. Disponible en http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/hallazgo_pacifico/novohispana.html
- BUENO G., *La teoría de la Esfera y el Descubrimiento de América*, disponible en <http://www.filosofia.org/rev/bas/bas20101.htm>
- BUENO, G., *España no es un mito. Claves para una defensa razonada*, Temas de Hoy, Madrid, 2005.
- COMELLAS GARCÍA-LLERA, JL, *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012.
- DE BRY T., *América, 1590-1634*, prólogo de John H. Elliott, Madrid, Siruela, 1992.
- FELIPE VI, *Palabras de su Majestad El Rey con motivo de la conmemoración de las Capitulaciones de Valladolid*. Monasterio de Nuestra Señora de Prado. Valladolid, 22 de marzo 2018. Disponible en: http://www.casareal.es/GL/Actividades/Paginas/actividades_discursos_detalle.aspx?data=6018
- FERNÁNDEZ NAVARRETE, M., SALVÁ, M. y SAINZ DE BARANDA, P. (Miembros de la Academia de Historia), *Colección de documentos inéditos para la historia de España*. (Vol. I), Documentos relativos a Juan Sebastián del Cano, De la Viuda, Madrid, 1942.
- FERNÁNDEZ-SHAW, C.M., Connotaciones españolas en el Pacífico austral. En INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, *XIII Jornadas de Historia Marítima: Álvaro de Mendaña: el Pacífico y su dimensión histórica*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº26, Madrid, 1995
- GIL FERÁNDEZ, J., *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*. Sevilla, Fundación Cajazol, 2009.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, E, *Filosofía política de la corona en Indias. La Monarquía Española y América*. Fundación Ignacio Larramendi, 3ª ed., Fundación Ignacio Larramendi, Madrid, 2010
- GRAVES, R., *I, Claudius*, Arthur Barker, Londres, 1934.
- GRAVES, R., *The isles of Unwisdom*, Doubleday, New York, 1949.
- HIGUERAS RODRÍGUEZ, MD., La dieta de vuelta al mundo. Alimentos básicos a bordo en el siglo XVI, en volumen monográfico «El viaje de los alimentos. Expediciones, descubrimientos y conquistas que produjeron el intercambio de

- alimentos entre distintos continentes», *Sociedad Geográfica Española*, n° 62, enero-abril, 2019.
- HUXLEY BARKHAM, S., «The Mentality of the men behind the sixteenth-century Spanish Voyage to Terranova». En WARKENTIN, G.; PODRUCHNY, C. *Decentring the Renaissance: Canada and Europe in Multidisciplinary Perspective, 1500-1700*. University of Toronto Press, Toronto, 2001.
- KUHN, T.S., *The Structure of Scientific Revolutions* (1962) International Encyclopedia of Unified Science, Editor-in-Chief: Otto Neurath, Associate Editors: Rudolf Carnap Charles Morris. The University of Chicago Press, Chicago, 1970.
- MARÍAS, J., *España inteligible. Razón histórica de las Españas* (1985), Alianza Editorial, Madrid, 2014.
- MARTÍNEZ SHAW, C., *Después del Cano. Repercusiones de la primera circunnavegación*. En web V Centenario de la I Vuelta al Mundo, disponible en <http://vcentenario.es/>
- PIGAFETTA, A., *Primer viaje alrededor del globo. La crónica en vivo de la expedición de Magallanes-Elcano 1519-1522*, Civiliter, Sevilla, 2012.
- REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, Informe sobre la Primera Circunnavegación a la tierra, 10 de marzo de 2109. Disponible en <http://www.rah.es/informe-de-la-real-academia-de-la-historia-sobre-la-primera-circunnavegacion-a-la-tierra/>
- SÁNCHEZ GARCÍA JL, Compromiso con la superación del hambre en el mundo: por una nueva humanidad. Presentación del volumen. En
- SÁNCHEZ GARCÍA, JL. (dir. y coord.) *Superación del hambre en el mundo: Por una Nueva Humanidad. Estudio Interdisciplinar*, Thomson-Reuters Aranzadi, Pamplona, 2017.
- SÁNCHEZ GARCÍA, JL., DÍEZ SANZ, JM., y PÉREZ RUIZ, S., “La discapacidad capacita, proyecto y tarea: el desarrollo de las capacidades humanas”. En IBÁÑEZ MARTÍN, J.A., y FUENTES, J.L., (edit.) *Educación y capacidades. Hacia un nuevo enfoque del desarrollo humano*. Ed. Dykinson, Madrid, 2017.
- SPATE, O.H.K., *The Spanish Lake*, The Australian National University, Canberra, 2004.

7.2. Bibliografía consultada

- ALVAR, A., *Juan Sebastián Elcano (1476?-1526)*, La Trébere, Madrid, 2016.
- ANDAYA, L. Y., “Los primeros contactos de los españoles con el mundo de las Molucas en las Islas de las Especies”. *Revista de Estudios del Pacífico*, 11, 1992, pp. 61-84.
- ARGENSOLA, B. L., *Conquista de las islas Molucas*, Miraguano, Madrid, 2009.
- BAERT, A., “Itinerario de la Vuelta al Mundo de Magallanes y Elcano”, en CRIADO DE VAL, M. (dir.): *Atlas de Caminería Hispánica, II*. Fundación de la Asociación Española de Carreteras, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 2011, pp. 92-97.

- BECCO, H., *Crónicas de los Patagones*, Fundación Biblioteca Ayacucho, Buenos Aires, 2003.
- BERNABÉU ALBERT, S., *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Lunwerg, Barcelona, 2000.
- CASTRO, X. de; Hamon, J.; Thomaz, L. F. (eds.) (): *Le Voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*, Chandeigne, Paris, 2007.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV.*, Atlas, Madrid, 1964.
- FERNÁNDEZ VIAL, I.; FERNÁNDEZ MORENTE, G., *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*, Muñoz Moya ed., Sevilla, 2001.
- FERNÁNDEZ CHAVES M.F.; PÉREZ GARCÍA R.M., La penetración económica portuguesa en la Sevilla del siglo XVI, UNED. Espacio, Tiempo y Forma, Serie IV, Historia Moderna, t. 25, 2012, pp. 199 – 222.
- FIRBAS, P. (): “Fracaso, derrota y épica: las poblaciones del estrecho de Magallanes (1584-1587)”. *Iberomania*, n. 58, 2003, pp. 126-137.
- GARCIA, J. M., *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Presença, Lisboa, 2007.
- GIL FERNÁNDEZ, J., “De Sevilla a Lisboa: Aspectos de una relación secular”, *Portuguese Studies*, 8 (Londres, 1992): 40/56.
- IGNACIO FERNÁNDEZ VIDAL Y G. FERNÁNDEZ MORENTE. *La primera vuelta al mundo, La Nao Victoria*. Sevilla, 2001.
- J. LYNCH. *Los Austrias 1516-1700*. Crítica, Barcelona, 2000.
- KELSEY, H., *Sir Francis Drake. The Queen's Pirate*. Yale University Press, New Haven/ London, 1998.
- MARTINIC, M., *Historia del estrecho de Magallanes*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello, 1977.
- PERÉZ-MALLAÍNA, P. E., *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Diputación provincial de Sevilla, Sevilla, 1992.
- PIGAFETTA, A.; DE RIQUER, I. (ed.), *El primer viaje alrededor del mundo. Relato de la expedición de Magallanes y Elcano*, Ediciones B. Yuste López, C., Barcelona, 1999.
- PINZÓN RÍOS, G. (coord.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016.
- SÁNCHEZ, A., *La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598*, Madrid, CSIC, 2013.
- STEFAN ZWEIG. *Magallanes: El hombre y su gesta*. Editorial Debate, Madrid, 2005.
- TEMPÈRE, D., *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Pups, París, 2009.
- TEXEIRA DA MOTA, A., *A viagem de Fernão de Magalhães e as questão das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.
- VV.AA., *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. 3 tomos. Madrid: Fundación Museo Naval, 2018-2019.

LOS ORÍGENES DE UN MUNDO GLOBAL. MARCO HISTÓRICO DEL VIAJE DE MAGALLANES Y ELCANO EN EL CONTEXTO DE LA CELEBRACIÓN DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN

LUCAS MONTOJO SÁNCHEZ

Profesor de la Universidad Francisco de Vitoria

RESUMEN

En este artículo se analizan los principales acontecimientos de los siglos XV y XVI que influyeron en el viaje de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano.

Se establece el marco histórico necesario para la correcta contextualización de la primera vuelta al mundo –1519-1521–.

Palabras clave:

Magallanes, Elcano, quinto centenario, expedición, vuelta al mundo, América, contexto

ABSTRACT

The origins of a Global World. Historical framework of the journey of Magellan and Elcano in the context of the fifth centenary anniversary of the first circumnavigation.

This article analyzes the main events of the 15th and 16th centuries that influenced the voyage of Ferdinand Magellan and Juan Sebastián Elcano.

It establishes the necessary historical framework for the correct contextualization of the first round the world -1519-1521-.

Key words:

Magellan, Elcano, fifth centenary anniversary, expedition, round the world, América, context

1. INTRODUCCIÓN

Es indiscutible que la historia de España está jalonada de acontecimientos épicos o heroicos llevados a cabo por figuras que, por este motivo, son hoy consideradas ilustres. De igual manera, no se puede discutir que estas figuras y sus hazañas han sido, a lo largo de los siglos, el tema utilizado por pintores, escultores, ilustradores o escritores en sus obras, existiendo en la actualidad una gran cantidad de obras de carácter histórico que reivindican, de alguna manera, la importancia de hechos pasados y de sus actores.

La batalla de Covadonga y don Pelayo, la toma de Toledo y Alfonso VI, las conquistas de Córdoba y de Sevilla y Fernando III, la rendición de Granada y los Reyes Católicos, el descubrimiento de América y Cristóbal Colón o las conquistas del imperio Mexica y del imperio Inca y Hernán Cortés y Francisco Pizarro, son algunos de los acontecimientos y personajes que mayor atención han merecido. Una atención totalmente justificada. No obstante, la historia de España cuenta con dos figuras que han despertado un interés “discreto” y de forma discontinua: Juan Sebastián Elcano y Fernando de Magallanes.

Elcano y Magallanes, protagonistas de una de las empresas más relevantes de la historia y que mayor repercusión ha conllevado, paradójicamente, no han merecido una atención suficiente si se considera la importancia y repercusión de su empresa. Sin embargo, este año, en el contexto de la celebración del V centenario de la primera circunnavegación del globo (1519-1522), parece haber aumentado el interés por estos dos personajes y por su hazaña. Buena prueba de ello es la publicación de este monográfico. Justo homenaje en el que académicos de diferentes disciplinas queremos subrayar la gran transcendencia que tuvo, tiene y tendrá en la historia la expedición de Magallanes y Elcano.

Con el presente artículo se pretende contextualizar la travesía referida con la intencionalidad de clarificar su correcta comprensión. Para ello se analizarán de manera general la España los siglos XV y XVI en relación con la expansión española de ultramar.

1.1. Los primeros descubrimientos

Antes de que el siglo XVI comenzara, Cristóbal Colón ya había recorrido la ruta del Oeste, a través del Atlántico, sin ser consciente de que había descubierto un nuevo continente, y Vasco de Gama había llegado a Calcuta, India, por la ruta del Cabo de Buena Esperanza, al sur del continente africano.

En el siglo XVI se producirá la exploración y colonización de los territorios de ultramar y se configurarán, poco a poco, los mapas de los imperios.

1.1.1. Las motivaciones

Es importante establecer las motivaciones que llevaron a los Estados a salir de sus fronteras. Éstas fueron principalmente dos: económicas y políticas¹.

a. Las motivaciones económicas

Las motivaciones económicas tuvieron una gran importancia. Se buscaron nuevos campos de acción y fuentes de beneficios; aumentó el interés en alcanzar las fuentes de oro del continente africano y de especias de oriente. El oro, necesario para las transacciones fue, sin duda, el objetivo principal. El continente europeo, deficitario en metales nobles, trató de buscar oro en su lugar de origen.

También se buscaron productos suntuarios como telas preciosas o perfumes y otros bienes de consumo como azúcar o especias mediante el comercio con puertos mediterráneos como Alejandría, Antioquía o Esmirna, adonde llegaban a través de las rutas comerciales que conectaban estos puntos con oriente.

Además, es preciso hacer referencia a la demanda de esclavos que se daba especialmente en Italia y España y que debían ser importados desde el continente africano².

b. Las motivaciones políticas

Por otro lado, las causas políticas pueden explicar el excepcional papel desempeñado por Portugal y por la España de los Reyes Católicos, territorios constituidos políticamente en lucha contra los poderes islámicos. Esta característica les convertía en conocedores de la amenaza que podía representar para su existencia el Estado islámico del norte de África y, por otro lado, el imperio turco en expansión por el Mediterráneo. Además, el final de la Reconquista proporcionó a los países nuevas ambiciones y medios que les permitían lograr nuevas y gloriosas victorias con las que la autoridad creciente del Estado quedaba reforzada.

Además del empuje en esta dirección de los soberanos portugueses de la casa de Avís, habría que destacar el del príncipe Enrique el Navegante (1394-1460) quien impulsó con decisión la empresa africana. Por su parte Castilla, tras

¹B. BENNASSAR; J. JACQUART; F. LEBRUN; M. DENIS y N. BLAYAU, *Historia Moderna*, Madrid, Akal, 2005, p. 22.

²*Ibidem*, p. 23 y Enrique MARTÍNEZ RUIZ, *Introducción a la Historia Moderna*, Madrid, Istmo, 2000, p. 83 y ss.

la toma del último reducto musulmán en la península, Granada, accedió a la propuesta de Cristóbal Colón de llegar a las Indias mediante la navegación hacia el Oeste³.

Mediante estos movimientos se pone de manifiesto la intención de alejar al musulmán, e incluso de rodearlo entrando en contacto con Estados de Asia oriental y Persia, que podían verse amenazados. Se soñó con una ofensiva común tomando como blanco el mundo islámico.

En relación con las motivaciones políticas están las de índole religioso y psicológico. El hacer retroceder al islam y ganar nuevas tierras para la fe verdadera. Asimismo, los sabios y humanistas de la época precisaban de la confirmación constatable del saber antiguo, que será comprobado por hombres de acción ávidos de aventura, tentados por la novedad, el peligro y la posibilidad de obtener fama y fortuna.

1.1.2. Los medios técnicos

Los medios empleados para la consecución de las empresas mencionadas fueron rudimentarios a pesar de los perfeccionamientos nacidos de la experiencia.

Las embarcaciones fueron adaptándose al Atlántico desde el siglo XIII, comprobándose que las galeras resultaban ineficaces en la navegación por dicho mar debido a su escaso calado. El navío fue la embarcación adecuada para surcar el Atlántico por su borda alta, formas redondeadas y vigorosas velas, pero con el inconveniente de su lentitud debido a su gran peso.

La exploración será tarea de la carabela, aparecida en torno a 1440. Se trataba de una embarcación alargada y pequeña con un velamen que permitía una fácil maniobrabilidad y velocidad considerable para la época.

Respecto a la técnica de navegar se plantearon algunos problemas nuevos que fueron solventados. La cuestión del rumbo sin referencias de costa se solventó en el siglo XIII con la brújula, que permite la identificación constante de la posición de los puntos cardinales. La brújula y su uso se combinaba con el de las cartas de marear, cartas náuticas en las que se representaba el mundo conocido con una gran cantidad de detalles. La navegación atlántica, se llevó a cabo mediante una navegación de estima o a ciegas, en la que se seguía un rumbo hasta que se avistara tierra, pues era un mar desconocido o ignoto. En este tipo de navegación se produjeron errores, a veces considerables y fatales para los navegantes.

La navegación astronómica se encontraba en un periodo prematuro en el que no se conocían con total exactitud la longitud y la latitud. La longitud no se

³ B. BENNASSAR; J. JACQUART; F. LEBRUN; M. DENIS y N. BLAYAU, *Historia Moderna*, Madrid, Akal, 2005, p. 23.

determinó hasta el siglo XVIII, mientras que la latitud se pudo conocer mediante el uso del astrolabio.

La navegación portuguesa por algunas islas atlánticas y por las costas africanas fue de mayor precisión que la española. Colón y quienes siguieron sus pasos tuvieron que fiarse más de su intuición y de la experiencia⁴.

1.2. Las nuevas rutas oceánicas

Los genoveses y catalanes serán los primeros en cruzar el estrecho de Gibraltar, en torno al año 1300, y explorar el Atlántico más allá de las tradicionales rutas costeras. Incluyendo en el contexto europeo las Canarias, las Azores y Madeira.

La exploración de las costas africanas fue llevada a cabo por los portugueses. Comenzó con la toma de Ceuta en 1415. Desde el continente africano los portugueses saltaron al asiático con llegada de Vasco de Gama a Calcuta en 1498.

El descubrimiento del Nuevo Mundo, por su parte, será el resultado del error de Cristóbal Colón, de su convicción de que el globo terráqueo era de una dimensión menor a la real y de que el continente euro-asiático tenía dimensiones mayores y, en consecuencia, la idea de que la ruta del oeste era mucho más corta y directa que el lento rodeo al continente africano⁵.

1.2.1. Los "otros mundos"

Saliendo de una perspectiva eurocéntrica, es interesante atender a las culturas y civilizaciones con las que navegantes y comerciantes, en primer lugar, y colonos y misioneros, en segundo, se encontraron.

Antes de la llegada del español, América era un territorio culturalmente joven, pues parece que el hombre no estuvo presente en dicho continente más allá de los 35.000 años. Un mundo fragmentado por sus características geográficas en el que era sencillo que culturas vecinas se desconocieran mutuamente. Un territorio de contrastes en el que nada tenían que ver las culturas caribeñas o amazónicas con las avanzadas civilizaciones azteca, maya e inca.

En África los portugueses se encontraron con el Islam, viejo enemigo cuyas costumbres, creencias, y jefes políticos y religiosos conocían bien y desde hacía mucho tiempo. Más al sur de Egipto y Marruecos comenzaba el desconocido continente negro. Grupos tribales coexistían con grandes Estados como Gao, Benin, Congo o Monomotapa, pero ninguno de ellos estaba en situación de resistir el choque con la civilización occidental, era solamen-

⁴ *Ibidem*, pp. 24 y 25.

⁵ *Ibidem*, p. 25.

te su situación geográfica, en el interior de un continente, lo que les permitió sobrevivir.

Asia no estaba libre del contacto con el mundo occidental. Los productos de lujo exportados desde Asia hasta Europa acrecentaban la idea de su extraordinaria riqueza, pero la realidad era muy diferente. El continente estaba más densamente poblado que Europa (entre 200 y 300 millones de personas), pero su población estaba concentrada en tres áreas: India, China y Japón, habiendo grandes territorios despoblados. Sucediéndose enfrentamientos de las civilizaciones de la península indochina con la China de los Ming, el Japón de los Ashikaga o los reinos indios⁶.

1.2.2. *La navegación española*

No obstante, ha de tenerse en cuenta que España tuvo con un destacado papel en las exploraciones y los descubrimientos geográficos, expediciones que han contribuido de manera rotunda en el “ensanchamiento del mundo” y en los avances científicos. Estos resultados y beneficios fueron posibles gracias a la implementación de una fórmula de sufragio mixto donde el capital era, al mismo tiempo, de origen público y privado. En el caso del primer viaje de Cristóbal Colón, por ejemplo, la Corona y Martín Alonso fungieron como socios, invirtiendo el segundo la cantidad de medio millón de maravedís, la tercera parte de los gastos de la expedición⁷.

En el siglo XVI, tras los cuatro viajes de Cristóbal Colón, expediciones como la de Magallanes y Elcano contribuyeron a la ampliación de las fronteras de España mediante la conexión de los océanos Atlántico y Pacífico, lo que posibilitaba su exploración evitando utilizar la ruta portuguesa y que bordeaba el continente africano.

Asimismo, la hazaña Magallánica abría la puerta a la exploración de áreas hasta el momento inexploradas y, por tanto, al conocimiento.

La apertura de las nuevas rutas comerciales y los acercamientos a países con las materias primas más demandadas de la época, se continuó con el mecanismo de financiación mencionado y que se afianzó gracias al capital público procedente de la Corona y el capital privado que venía de la inversión que hacían los mercaderes castellanos a cambio de rédito.

⁶ *Ibidem*, pp. 25-31.

⁷ Cesareo FERNÁNDEZ DURO, «Pinzón, en el descubrimiento de las Indias.». *La ilustración española y americana. Año XXXVI, Núm. III. Madrid 22 de enero de 1892*. Consultado el 09/09/2019 y Bartolomé DE LAS CASAS, *Historia de las Indias*. Madrid: Imprenta de Miguel Ginesta, 1875. Edición del Marqués de la Fuensanta del Valle, pp. 256.

1.3. La creación del Estado moderno

Los Reyes Católicos no fundan la unidad nacional en España, sino la unidad política de los Reinos peninsulares bajo unos soberanos comunes. Lo que da comienzo desde la subida al trono de doña Isabel y el advenimiento de su esposo don Fernando al trono de Aragón es una mera unión personal. Las dos coronas seguían siendo independientes a pesar de estar reunidas en la persona de sus respectivos soberanos. En el futuro, las conquistas pasarán a integrarse a una u otra corona: Granada, las Indias y Navarra formarán parte de la corona de Castilla, y Nápoles de la corona de Aragón. Así, las dos coronas no se encontraban totalmente equiparadas; existía un desequilibrio claro a favor de Castilla, que era más extensa y poblada que Aragón⁸ y, además, se encontraba en un periodo de desarrollo, mientras que Aragón adolecía de un colapso prolongado⁹.

Durante su reinado, doña Isabel y don Fernando trataron de otorgar a la institución monárquica un prestigio y una autoridad que la situaran muy por encima de las demás fuerzas sociales de la nación –nobleza, Iglesia, Cortes–. Sin crear un Estado absoluto, crean uno autoritario en el que el soberano es la fuente del poder. Sin embargo, la amenaza más seria para la monarquía no la representaban las Cortes, sino la aristocracia feudal que, en el siglo XV había sido la causante de las crisis políticas, incluso del pleito sucesorio para satisfacer ambiciones de mando e intereses económicos. Para contrarrestar el poder de la nobleza, los Reyes Católicos procuraron recuperar parte del patrimonio real embargado por los señores y combatir la excesiva influencia que venían teniendo en la vida política¹⁰.

Los maestrazgos de las órdenes militares, por los recursos enormes que proporcionaban, venían constituyendo un arma poderosa en manos de la aristocracia feudal. Los Reyes Católicos trataron de evitar que estos cargos supusieran una amenaza para el Reino, siendo don Fernando nombrado maestre de Santiago, Calatrava y Alcántara y más tarde su nieto, Felipe II, se haría con el maestrazgo de la levantina orden de Montesa¹¹.

⁸ Castilla contaba a finales del siglo XV con cuatro millones y medio de habitantes. Véase Manuel FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, *Carlos V, el César y el hombre*, Madrid, Espasa, 1999, p. 24.

⁹ Sobre este particular, es difícil de superar la gran obra de Américo CASTRO, *La Realidad Histórica de España*, Ciudad de México, Porrúa, 1959. En cuyos tres primeros capítulos habla con gran erudición del surgimiento del concepto de España en la Edad Moderna.

¹⁰ Julio VALDEÓN; Joseph PÉREZ y Julia SANTOS, *Historia de España*, Madrid, Gran Austral, 2009, pp. 181-193.

¹¹ José FERNÁNDEZ LLAMAZARES, *Historia compendiada de las cuatro Órdenes Militares de Santiago, Calatrava, Alcántara y Montesa*, Madrid, Alhambra, 1862, pp. 321 y 406. Sobre esta particular véase también el libro de: Carlos AYALA DE MARTÍNEZ, *Las órdenes militares hispánicas en la Edad Media*, Madrid, Marcial Pons, 2007.

Todo ello no significaba una ofensiva general contra el estamento nobiliario. La nobleza seguía ostentando un poder económico considerable y gran influencia social¹². Los Reyes contribuyeron incluso a favorecerla al enajenar tierras del patrimonio real para compensar a determinados servidores, como los Cabrera, elevados a la dignidad de condes de Chinchón. En este sentido, las Leyes de Toro de 1505 vienen a consolidar y a perpetuar la fortuna territorial y la influencia de los nobles al generalizar la institución del mayorazgo¹³.

Los Reyes Católicos trataron evitar la intromisión de la aristocracia en los asuntos políticos, perdiendo el estamento nobiliario toda influencia determinante en el Reino; quedando subordinado éste al poder real¹⁴.

1.3.1. Política exterior

Respecto a política exterior, los Reyes Católicos desarrollaron una diplomacia dinámica que puede resumirse en tres puntos esenciales: (i) buenas relaciones con Portugal, (ii) conflictos con Francia en Italia y Navarra y (iii) expansión americana. El desarrollo de esta actividad exigía el fin de la Reconquista y la expulsión definitiva del islam de la Península. Ésta fue la primera tarea importante que realizaron los Reyes, después de asegurar su trono en el conflicto sucesorio¹⁵.

Desde el siglo XIV la Reconquista se había ralentizado; las crisis económicas, sociales y políticas que sufrieron entonces los reinos cristianos les impidieron dedicarse a la empresa secular de la lucha contra el infiel, subsistiendo así, en torno a Granada, el Reino Nazarí, reino feudatario de los reyes de Castilla.

Las hostilidades se reanudaron cuando los musulmanes, a finales de 1481, ocuparon por sorpresa la ciudad fronteriza de Zahara, dando comienzo así a un periodo bélico de algo más de diez años, que acabó con la capitulación de la ciudad de Granada el 25 de noviembre de 1491 y la solemne entrada de los Reyes Católicos en dicha ciudad el 2 de enero de 1492. Fueron entonces los encargados del nuevo territorio ganado, don Íñigo López de Mendoza, conde de Tendilla, como alcalde y capitán general, y Fray Hernando de Talavera, como arzobispo¹⁶.

¹² Joseph PÉREZ, *Isabel y Fernando, los Reyes Católicos*, Hondarribia, Nerea, 1988, pp. 118 y ss.

¹³ Institución de antiguo derecho castellano por medio de la cual los bienes podían vincularse entre sí y de manera indisoluble ser heredados normalmente por el hijo mayor de los propietarios de dichos bienes. Imprescindible para conocer el mayorazgo es la obra clásica de Juan SEMPERE Y GUARINOS, *Historia de los vínculos y mayorazgos*, Madrid, Sancha, 1805.

¹⁴ Lucas RODRÍGUEZ y José Luis MARTÍN, *Historia de España. La España de los Reyes Católicos*, Madrid, Espasa Calpe, 2004, pp. 291-323.

¹⁵ Joseph PÉREZ, *Isabel y Fernando...*, *Op. Cit.*, pp. 151 y ss.

¹⁶ Joaquín DURÁN Y LERCHUNDI, *La toma de Granada y caballeros que concurrieron a ella*, Madrid, Imprenta y Litografía de los Huérfanos, 1893, pp. 222 y ss.

1.4. Expansión y esplendor

1.4.1. Las Indias

No fue en Europa únicamente donde los Reyes Católicos fraguaron la futura grandeza de España. Durante su reinado se descubre un mundo desconocido y se crean las condiciones favorables para la conquista y la explotación de nuevas tierras¹⁷. A finales de la Edad Media ya se habían inventado los medios técnicos necesarios para los descubrimientos de ultramar como, por ejemplo, la brújula, el astrolabio o la carabela¹⁸. Además, la expansión demográfica y la búsqueda de riquezas, la experiencia de los marinos vascos, cántabros y andaluces y la proximidad de los vientos alisios, hacen del sur de la península Ibérica un lugar propicio para comenzar a navegar por el océano Atlántico. Castellanos y portugueses se repartirán entonces las Canarias, Azores y Madeira¹⁹.

Pronto Portugal tomó la delantera, descendiendo a lo largo de las costas africanas con el fin de llegar al océano Índico y a Asia²⁰. Cuando Colón presentó a la corte lisboeta su proyecto de llegar a Asia navegando hacia el oeste a través del Atlántico, los portugueses estaban cercanos a alcanzar su objetivo bordeando el continente africano. Castilla, sin embargo, dudó acerca de la propuesta de Cristóbal Colón durante seis años (1486-1492) pero, tras la rendición de Granada, los Reyes Católicos se encontraron dispuestos a aceptar el proyecto de Colón y firmaron, con el marino genovés, las Capitulaciones de Santa Fe que le permitieron hacerse a la mar en agosto de 1492 y descubrir, tras dos largos meses de navegación, las primeras islas del mar Caribe. A partir del segundo viaje de Cristóbal Colón, se pasa del descubrimiento a la conquista y exploración en la isla Española²¹, Puerto Rico y, por último, en Cuba²².

Deseosos de reservarse el monopolio de la colonización, los reyes llegaron a un acuerdo con Portugal. Tras el trato favorable para Castilla dado por las bulas del Papa Alejandro VI, el Tratado de Tordesillas de 1494 introduce rectificaciones importantes: España se reservaba todos los territorios descubiertos o por

¹⁷ José Luis SÁNCHEZ GARCÍA, “Una aproximación a las raíces de Hispanoamérica”, *Cuadernos de Investigación Histórica* 32 (2015), pp. 33-46.

¹⁸ Gustavo BUENO, “La teoría de la esfera y el Descubrimiento de América”, *El Basilisco* 1 (1989), pp. 3-32 y Carlos PEREYRA, *La conquista de las rutas oceánicas*, Madrid, Aguilar, 1929, pp. 3-23.

¹⁹ *Idem* y Julio VALDEÓN; Joseph PÉREZ y Santos JULIA: *Historia de...*, *Op. Cit.*, pp. 196-197.

²⁰ Portugal se vio obligada a acceder a los productos de Oriente por otras rutas puesto que el Mediterráneo en este momento, con la amenaza del turco, se había vuelto impracticable. En *Idem*.

²¹ Conocida actualmente como Santo Domingo.

²² Carlos PEREYRA, *Las huellas de los conquistadores*, Madrid, Consejo de la Hispanidad, 1942, pp. 9-26 y Lucas RODRÍGUEZ y José Luis MARTÍN, *Historia de España...*, *Op. Cit.*, pp. 693-699.

descubrir al Oeste de una línea imaginaria, trazada de polo a polo, a trescientas leguas de la isla de Cabo Verde mientras que Portugal tenía libertad de actuación al Este de la misma línea. Esta división supondrá el germen de los futuros imperios coloniales: el de Castilla y el de Portugal²³.

Se suele afirmar que la Casa de Austria²⁴ empieza a reinar en España en 1516 con el advenimiento de Carlos I pero, en realidad, el primer soberano de dicha Casa fue Felipe I, –El Hermoso–. Su reinado oficial duró menos de dos años, desde la muerte de Isabel la Católica, madre de su esposa doña Juana, acaecida el 25 de septiembre de 1506²⁵. La figura de Felipe el Hermoso es una de las más controvertidas de la modernidad, aún desconocida en muchos aspectos para los historiadores y falta de un verdadero estudio crítico.

En rigor, después del fallecimiento de Isabel la Católica el rey titular de Castilla no es en exclusiva Felipe I, sino que según lo acordado en la Concordia de Salamanca en 1505 da inicio un reinado compartido entre Fernando el Católico –como gobernador perpetuo– y doña Juana y Felipe –como reyes propietarios–.

Una serie de desgracias familiares hicieron que la herencia de los Reyes Católicos recayera en ella, su tercera hija, nacida en 1479 y desposada desde 1496 con el Archiduque Felipe de Habsburgo, hijo del Emperador Maximiliano. El carácter de doña Juana se tornó melancólico y con tendencia a la depresión a raíz del viaje que emprendió entonces para reunirse con su marido, características que fueron agravándose cuando su esposo comenzó a alejarse de ella y a prestarse a las relaciones extramaritales²⁶.

Esta situación no dejó de preocupar a sus padres, puntualmente informados por los embajadores y por el propio Felipe I, quien envió a Castilla información detallada en la que hace referencia, por primera vez, a la salud mental de doña Juana y opina que su esposa debería estar recluida en alguna fortaleza²⁷. Estas circunstancias explicarían la cláusula del testamento de Isabel la Católica, otorgado el 12 de octubre de 1504, un mes y medio antes de morir, en la que instituía a doña Juana heredera del trono de Castilla, pero con la limitación de que si la reina no pudiera o quisiera atender la gobernación, el rey don Fernando que-

²³ *Ibidem*, pp. 699-705.

²⁴ A lo largo de este trabajo se utilizarán los términos Austria y Habsburgo como sinónimos para referirnos tanto a la Casa que lleva dicho nombre como al apellido.

²⁵ José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *Felipe el Hermoso*, Madrid, Espasa Calpe, 2001, pp. 8 y ss.

²⁶ Manuel FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, *Juana la Loca, la cautiva de Tordesillas*, Madrid, Alfabuara, 2000 y María del Carmen OÑATE ESPAÑOL, *Doña Juana de Castilla: de Toledo a Tordesillas*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 2016, pp. 131 y ss.

²⁷ José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *Felipe el...*, *Op. Cit.*, pp. 8 y ss.

daría encargado de hacerlo hasta que el hijo de doña Juana, el príncipe don Carlos, alcanzara la mayoría de edad²⁸.

La suerte de doña Juana una vez hubo fallecido la Reina se encontró en manos de su esposo don Felipe y de su padre, ya viudo. Radicando el interés de éste último en que se pusiera en práctica el artículo establecido por Isabel la Católica en su testamento antes de morir, que se considerara a doña Juana incapaz de reinar y fuera él quien se hiciera cargo de la regencia de Castilla. En cambio, desde Flandes Felipe el Hermoso se opone a la tesis de la locura para de esa manera, al no obedecer el testamento de Isabel la Católica, tener parte en la gobernación de Castilla junto a su esposa doña Juana²⁹.

Las Cortes, reunidas en Toro en 1505, reconocieron a doña Juana como reina de Castilla y a don Fernando *legítimo curador, administrador y gobernador de estos reinos y señoríos*³⁰. Don Fernando se convirtió a partir de aquel momento en el blanco de las críticas de los partidarios de don Felipe y pronto quedaría claro que no era posible un acuerdo entre él y su hijo político, sobre todo a partir del momento en el que el Rey de Aragón se vio abandonado por un amplio sector de la sociedad castellana. Fueron muchos, entre ellos los nobles, los que trataron saldar cuentas atrasadas aprovechando la situación. Sin embargo, el 25 de septiembre de 1506, Felipe I, tras unos días de fiebre, moría en la llamada casa del Cordón de Burgos³¹.

El breve reinado de don Felipe deja patente la fragilidad de la organización del Reino realizada por la Reina doña Isabel, conjuntamente con el Rey don Fernando. La ruptura de la unión de los dos Reinos, Castilla y Aragón, estuvo a punto de consumarse cuando por estas fechas, Fernando el Católico, para asegurarse la paz con Francia por los territorios italianos, contrajo matrimonio con la sobrina del rey Luis XII de Francia, doña Germana de Foix, aceptando que los hijos nacidos de este matrimonio heredarían los Reinos y señoríos aragoneses. Acontecimiento que, sin embargo, no ocurrió puesto que el único hijo nacido de este matrimonio, don Juan de Aragón, solo vivió unas horas, siendo don Carlos de Habsburgo, hijo de doña Juana y de Felipe I, rey de Castilla y de Aragón³².

²⁸ Considerándose la mayoría de edad los 20 años cumplidos. Véase John EDWARDS, *Isabel la Católica: poder y fama*, Madrid, Marcial Pons, 2004, pp. 162 y ss.

²⁹ *Ídem*.

³⁰ Jerónimo ZURITA, *Historia del rey don Hernando el Católico: de las empresas y ligas de Italia*, Zaragoza, Diputación General de Aragón, 1989, pp. 354-356.

³¹ José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *Felipe el...*, *Op. Cit.*, p. 174. Existen serias dudas en torno a la muerte del rey don Felipe. Si bien tradicionalmente se ha afirmado que fue una mala digestión tras beber un vaso de agua fría jugando a la pelota la causa del fallecimiento, actualmente diversos sectores de la historiografía hablan de un posible envenenamiento tolerado –si no auspiciado– por don Fernando de Aragón.

³² Lucas RODRÍGUEZ y José Luis MARTÍN, *Historia de España. La España de...*, *Op. Cit.*,

El fallecimiento de Felipe el Hermoso desencadenó una anarquía que a punto estuvo de convertirse en guerra civil. Por iniciativa del Cardenal Cisneros, los Grandes de España y otros cargos de la corte, escribieron a Fernando el Católico pidiéndole que se hiciera cargo de la situación. Don Fernando aceptó dicha petición y, en julio de 1507, regresó a Castilla para gobernarla en nombre de su hija doña Juana, que seguía siendo oficialmente reina de Castilla. El rey Católico decidió recluir a doña Juana en Tordesillas y protegerla de esta manera de cualquier amenaza³³.

Don Fernando falleció en enero de 1516³⁴ y el Cardenal Cisneros ocupó la regencia hasta la llegada de don Carlos de Habsburgo a España en noviembre de 1517. Según el testamento de doña Isabel era él quien debía hacerse cargo del gobierno siendo proclamado rey de Castilla el 14 de marzo de 1516, cuando contaba la edad de diez y seis años³⁵.

La muerte de Fernando el Católico provocó una oleada de indisciplina señorial y de agitación social. En realidad, en 1516-1517 existieron dos gobiernos: uno el de Castilla, entorno a Cisneros y otro en Flandes bajo la dirección de Guillermo de Croy, señor de Chièvres, el tutor del nuevo rey. En estas circunstancias, el gobierno quedaba prácticamente paralizado. Era urgente que se pusiera fin a la dicotomía del poder, y esto no se podía conseguir sino con la venida del rey don Carlos a España.

Cisneros, confesor de la reina doña Isabel desde 1492, Arzobispo de Toledo en 1495, inquisidor general para Castilla y Cardenal en 1507 fue, durante más de veinte años, el hombre fuerte de su tiempo. Estaba convencido de que urgía reformar la disciplina eclesiástica. Gastó parte de las rentas del arzobispado de Toledo en la fundación, en la villa de Alcalá de Henares, de la universidad que exigían los nuevos tiempos: abierta a todas las teorías y a las nuevas tendencias de las ciencias. Para él, el Estado debía velar por el bien común y situarse por encima de las facciones y los partidos. Dejó al nieto de los Reyes Católicos un Estado respetado y fuerte, pero la España con la que soñaba Cisneros habría sido muy distinta de la que posteriormente configuraría el emperador Carlos V³⁶.

pp. 705 y ss.

³³ *Ibidem*, pp. 702-710 y José Luis SÁNCHEZ GARCÍA, "Semblanza de Fernando el Católico en el 5º centenario de su muerte: notas históricas", *Cuadernos de Investigación Histórica* 33 (2016), pp. 123-139.

³⁴ Se cree que su muerte pudo deberse al consumo abusivo de cantárida, un insecto de la familia de los escarabajos que en aquellos tiempos se utilizaba como afrodisíaco, en un intento de conseguir lograr un heredero con su segunda esposa, doña Germana de Foix.

³⁵ Conjuntamente con la reina doña Juana, su madre, que desde entonces y hasta su muerte se intituló reina propietaria de Castilla.

³⁶ José FERNÁNDEZ MONTAÑA, *Rasgos principales del cardenal Cisneros arzobispo de Toledo: más otros sobre la inquisición*, Madrid, Helénica, 1921, pp. 75 y ss. Muy actualizada e

1.4.2. *El Imperio Español*

El reinado de Carlos I abre un periodo nuevo en la historia de España. Por primera vez las coronas de Castilla y Aragón se unen en una misma persona. Por otra parte, el trono recae en un soberano que, además de los Reinos peninsulares, hereda los señoríos de Flandes, derechos al ducado de Borgoña y aspiraciones al Imperio. Con la nueva dinastía se abrirán, pues, nuevas perspectivas en Europa, en el Mediterráneo y en América. Será un periodo de gloria el que empieza con la dinastía de los Habsburgo, principalmente con los dos primeros reinados: el de Carlos I –1516-1556– y el de Felipe II –1556-1598– que mantendrán en sus respectivos reinados una misma política³⁷.

El siglo XVI no supuso para España únicamente la hegemonía política en Europa, sino que además fue su momento de expansión en América. Al iniciarse la dinastía de los Habsburgo, España era ya dueña de las Antillas, sometidas a una dura explotación entre 1500 y 1515; México a partir de 1520, y el Perú, a partir de 1530.

Desde el segundo viaje de Cristóbal Colón, en 1493, se pasó del descubrimiento a la colonización. A partir de 1509 se coloniza Puerto Rico y, en 1511 Cuba. Cuando en 1516 fallece Fernando el Católico se buscaron nuevas tierras que conquistar y descubrir en tierra firme. En este contexto se comprende la expedición hacia México en la que Hernán Cortés, desoyendo las órdenes del gobernador de Cuba, Diego de Velázquez, se encamina en 1518 hacia la conquista del Imperio mexicana, mal llamado Imperio azteca, al igual que la del Imperio inca emprendida por Francisco Pizarro en 1531³⁸.

La rápida conquista de ambos territorios es debida, principalmente a:

- La superioridad técnica de los españoles, que compensa su inferioridad numérica³⁹.
- Los factores religiosos colocaban a los indígenas en una situación desfavorable respecto a los españoles. Los nativos esperaban la venida de dioses, que al principio, identificaron con los europeos. Además, espantosas epidemias diezaban la población indígena de

interesante es la biografía del cardenal: Joseph PÉREZ, *Cisneros, el cardenal de España*, Madrid, Taurus, 2014. Un clásico imprescindible sobre el cardenal toledano es el libro del obispo de Nîmes Esprit FLÉCHIER: *Historia de el señor cardenal don Francisco Ximenez de Cisneros*, Zaragoza, Pascual Bueno, 1696.

³⁷ Juan José GARCÍA GONZÁLEZ, *Historia de Castilla de Atapuerca a Fuensaldaña*, Madrid, La esfera de los libros, 2008, pp. 399-402.

³⁸ *Ídem.*

³⁹ *Ídem.*

las que sólo escapaban los europeos, algo visto por los nativos como una señal divina⁴⁰.

- Factores políticos. Los españoles casi siempre se enfrentaron con enemigos divididos en bandos adversos y supieron aprovechar las rivalidades locales, tales como el resentimiento que las élites suscitaban en las tribus que dominaban y sometían⁴¹.

La explotación del Nuevo Mundo se realizó sobre la base de dos principios: (i) el monopolio y (ii) la preferencia de las minas sobre la agricultura. La Casa de la Contratación de Sevilla⁴², fundada en 1503, era la institución encargada de fomentar y regular el comercio con los territorios de ultramar⁴³.

Los conquistadores fueron a las Indias atraídos por la creencia de que era posible un enriquecimiento rápido y fácil, el que ofrecían el oro, la plata y las piedras preciosas. De ahí la prioridad que se dio al subsuelo sobre el suelo, a las minas sobre la agricultura. Esta última, en el siglo XVI, fue relativamente descuidada. En cambio, las minas de metales preciosos que se descubrieron principalmente en México –Zacatecas– y en Perú –Potosí–, atrajeron a emigrantes, comerciantes, negociantes y aventureros, y no por casualidad fueron aquellos dos territorios los primeros virreinos⁴⁴.

La conquista y la colonización de América plantearon serios problemas a la hora de encontrar una legislación. De esta forma se plantean dos problemáticas principales:

- Un problema jurídico y político: ¿con qué derecho los españoles han conquistado y dominado las Indias? es lo que ha venido llamándose la disputa de los justos títulos.
- Un conflicto económico y moral: ¿tienen algún derecho los españoles a reducir a los indios a esclavitud o a obligarlos a trabajar? Este es el pro-

⁴⁰ *Ídem.*

⁴¹ *Ídem.*

⁴² Se estableció en Sevilla y regulaba todo el tráfico con América. Así mismo, intervenía tanto en los litigios judiciales que surgían por transacciones mercantiles, como en el patrocinio de asuntos náuticos y cosmográficos, y disponía de los productos que debían exportarse o importarse de las Indias. Fue dilatada la vida de esta institución que, trasladada de Sevilla a Cádiz, desaparecería en los albores del siglo XIX cuando el Rey Carlos IV la suprimió por Real Decreto.

⁴³ Lucas RODRÍGUEZ y José Luis MARTÍN, *Historia de España. La España de los Reyes Católicos*, Madrid, Espasa Calpe, 2004, pp. 694-700 y Acosta Rodríguez, Antonio; Adolfo GONZÁLEZ RODRÍGUEZ y Enriqueta VILA VILAR (Coords.): *La casa de la contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2003.

⁴⁴ Lucas RODRÍGUEZ y José Luis MARTÍN, *Historia de España...*, *Op. Cit.*, pp. 694-700.

blema de la esclavitud⁴⁵, del trabajo forzado y la encomienda⁴⁶.

El debate se inició con el sermón del padre dominico Fray Antonio Montesinos en la isla de La Española en 1511. Las Leyes de Burgos –1512-1513– procuraron limitar los abusos en la explotación de los indios⁴⁷, organizando la encomienda, es decir, una forma jurídica que trataba de compaginar tres objetivos:

1. Respetar el estatuto del indio, súbdito libre de la Corona⁴⁸.
2. Evangelizar, es decir, civilizar a los indios, como se dirá en

⁴⁵ Tanto en las Indias como en la Península un elevado porcentaje de esclavos negros era propiedad de la mujer. *En la relación que la mujer mantuvo con la esclavitud, se podrían diferenciar dos vertientes: en primer lugar las españolas que tuvieron a su cargo esclavos y esclavas indias, generalmente a consecuencia de haber heredado una encomienda o algún repartimiento, y en segundo lugar aquellas españolas que fueron ellas mismas llevadas como esclavas desde España al Nuevo Mundo.* En Juan Francisco MAURA, *Españolas de Ultramar en la historia y en la literatura*, Valencia, Universidad de Valencia, 2005, pp. 113-114. Por la singularidad del supuesto, se presenta a continuación el traslado de una partida de esclavos propiedad de doña María de Toledo, esposa de don Diego Colón: *Doña María de Toledo, Virreina de las Indias, otorga poder a Melchor Carrión y a Diego de Arana para que lleven a Indias 300 piezas de esclavos negros, que la otorgante tenía concedidos por virtud de cédula real.* En el Archivo AHPS, 1537, Ofic. XV, Lib. II, Escrib. Alonso de Cazalla, Fol. 1476 V. Otro documento que atestigua la actividad de la nuera del almirante Cristóbal Colón es el que se transcribe a continuación: *Doña María de Toledo, virreina de Indias, otorga poder a Fernán Sánchez Dalvo, mercader, para que lleve a las Indias 200 negros (la tercera parte hembras) que por virtud de una cédula tenía concedidos la otorgante.* En AHPS, 4 de diciembre de 1537, Ofic. XV, Lib. II, Escrib. Alonso de Cazalla, Fol. 1725 V. Véase que el mismo año doña María de Toledo mandó trasladar a las Indias al menos 500 piezas de esclavos. Según Domínguez Ortiz el número de esclavos en la Península a finales del siglo XVI era de 100.000 y su precio rondaba los cien ducados. Antonio UBIETO ARTETA; Juan REGLÁ y José María JOVER ZAMORA: *Introducción a la Historia de España*, Barcelona, Teide, 1984, p.324.

⁴⁶ Institución establecida como un derecho otorgado por el rey a favor de un súbdito, para que cobrase y recibiera para sí los tributos de determinado número de indios adscritos a una determinada tierra. Debe señalarse que desde el comienzo de la colonización de las Indias los peninsulares trasladados a los nuevos territorios acompañados por sus esposas *contaban con más privilegios que los demás a la hora de recibir mayor número de indios* en encomienda. Silvino ZAVALA: *La encomienda indiana*, México, Porrúa, 1973, p. 834. En Juan Francisco MAURA: *Españolas de Ultramar...*, *Op. Cit.*, p. 114.

⁴⁷ *Don Fernando, al comprometerse con Montesinos en remediar la situación en que se encontraban los indios, convoca una Junta, que se llamará de Burgos porque la Corte se encontraba allí.* En dicha Junta intervienen Juan Rodríguez de Fonseca, Hernando de Vega, el dominico Bernardino de Mesa, el licenciado Luis Zapata, el licenciado Móxica, el licenciado Sosa, el licenciado Santiago, el licenciado Gregorio, el doctor Palacios Rubios, el dominico Tomás Durán, el dominico Pedro de Covarrubias y el dominico Matías de Paz. Véase Enrique GONZÁLEZ FERNÁNDEZ: *Filosofía política de la Corona en Indias. La monarquía española y América*, Madrid, Fundación Ignacio Larramendi, 2011, p. 97. En 1528 el Emperador Carlos V dictó en Toledo ordenanzas que regulaban aspectos relativos al transporte de cargas y que trataban de evitar abusos. Respecto a las indias, establecía *que no tuvieran a las mujeres de los indios encomendados haciendo pan para los esclavos que trabajaban en las minas, ni en otros servicios sin darles salario.* Silvino ZAVALA, *La encomienda indiana*, México, Porrúa, 1973, p. 834. En Maura, Juan Francisco: *Españolas de Ultramar...*, *Op. Cit.*, p. 114.

⁴⁸ De forma teórica el indio encomendado no era esclavo.

el siglo XIX; son los encomenderos los que tienen que facilitar esta labor.

3. Desarrollar los territorios conquistados, utilizando la mano de obra indígena.

En este sentido, Zavala en su pormenorizado estudio sobre la encomienda asevera que el encomendero debe defender y amparar los indios y no consentir que se les maltrate. Ha de proporcionarles doctrina⁴⁹.

Así mismo, estas leyes establecen el elemento jurídico clave de la conquista de América, el llamado requerimiento. Consistía esta figura jurídica en una notificación hecha a los indios, en latín o castellano, en la que se solicitaba su sometimiento a los reyes españoles, so pena de guerra y esclavitud. Esta exigencia a los indígenas estaba basada en el derecho divino oficializado con la entrega de las tierras americanas a la monarquía española por parte del papado.

En realidad, las Leyes de Burgos se habían consagrado en derecho a una situación de hecho, legalizando el trabajo forzado de los indios. La polémica prosigue durante todo el reinado de Carlos V con las denuncias de Fray Bartolomé de Las Casas⁵⁰, las lecciones de Fray Francisco de Vitoria, la defensa de la colonización por Sepúlveda y la controversia de Valladolid. Fray Francisco de Vitoria elaboró una reflexión sobre la conquista, con sus famosas lecciones de 1539, donde examina lo que él llama los títulos ilegítimos que justificarían la conquista, frente a los cuales desarrolla otros siete títulos que sí podrían justificar la conquista. Tanto las lecciones de Vitoria como las campañas de de Las Casas acaban por convencer a los sectores influyentes de la corte del emperador. En 1542 Carlos V promulga, pues, las Leyes Nuevas de Indias, que contienen dos disposiciones de gran importancia:

⁴⁹ Silvino ZAVALA, *La encomienda...*, *Op. Cit.*, p. 834. *Se observa... ..cierto paralelismo con la tradicional estructura medieval entre el proteccionismo del amo frente al vasallaje y servicio del siervo.* En Juan Francisco MAURA, *Españolas de Ultramar...*, *Op. Cit.*, p. 114.

⁵⁰ De las Casas trató de hacer comprender en las Indias que *nunca la intención de los Reyes fue que se hiciese guerra a los indígenas.* Insiste que *ni tal jamás mandaron, porque fuera injustísima su entrada en estas tierras, ni tal intención y mando fuera digno de tales y tan Católicos Reyes, y no solo de ellos, pero ni sus sucesores, hasta estos tiempos del año de 1530, que su nieto, el Rey Don Carlos, reina, como parecerá por el discurso de esta Historia.* Bartolomé deja a parte a los Reyes y señala a las autoridades: *Sino sola la codicia y ambición de los que a estas tierras vinieron, mayormente de los gobernadores, fue la causa de inventar y mover las guerras contra estas desarmadas y pacíficas naciones, con las cuales han destruido el Nuevo Mundo.* En: Bartolomé DE LAS CASAS: *Historia de las Indias*, Lib. I. Cap. CXXXVI; Biblioteca de Autores Españoles, Tom. XCVI: *Obras escogidas de Fray Bartolomé de las Casas*, II. Madrid, Atlas, 1957, p. 336.

1. Se vuelve a proclamar oficial y solemnemente la prohibición de esclavizar a los indios.
2. Se decide que las encomiendas quedarán abolidas a la muerte de los encomenderos actuales; los indios encomendados deberán entonces ser puestos en libertad y ya no podrán concederse nuevas encomiendas.

Las Leyes Nuevas significaron una victoria de las tesis de de Las Casas, pero provocaron malestar, descontento y rebeldía entre los colonos de América. Con Felipe II se produjo un nuevo planteamiento de la política colonial. Las Ordenanzas de Segovia –1573– prohibieron el uso de la palabra *conquista*. Es un homenaje formal a de Las Casas, pero, en realidad, las ordenanzas reservan el derecho de España a proseguir su expansión colonial. La operación más importante fue la colonización de Filipinas, descubiertas durante el reinado de Carlos V y sistemáticamente ocupadas de 1565 a 1593. Al mismo tiempo se puso fin a las críticas sobre la conquista. La Junta Magna de 1568 impidió que se siguiera discutiendo sobre los justos títulos de España. En 1571 se confiscaron los documentos que de Las Casas había dejado en Valladolid y se prohibió su publicación. La política económica llevada a cabo por Felipe II en Europa exigía recursos financieros cada vez mayores, no pudiendo la Hacienda Real prescindir del oro y la plata del Nuevo Mundo. Se encomendó, pues, a las autoridades coloniales la misión de aumentar el rendimiento de las minas, lo cual implicaba el uso de la fuerza para conseguir la mano de obra necesaria. Así se comprende que el virrey del Perú, Francisco Álvarez de Toledo, volviera a poner en vigor una institución reguladora del trabajo que databa de época inca: *la mita*⁵¹.

2. CONCLUSIÓN

Sirva este artículo como aproximación panorámica a los capítulos que precede y que forman parte del monográfico dedicado a la expedición de Juan Sebastián Elcano y Magallanes. Con su publicación se pretende que el lector logre una correcta contextualización de la gesta mediante el conocimiento de los principales acontecimientos que se desarrollaron durante los siglos XV y XVI.

Tanto la primera circunnavegación como sus repercusiones serán analizadas de manera pormenorizada en los capítulos que suceden a estas páginas.

⁵¹ Sistema de trabajo obligatorio que tiene su origen en el periodo prehispánico y que fue impuesto por los españoles a los indígenas del área andina durante el periodo colonial. Éste reportaba servicios a cambio de un salario. En: Beatriz FERNÁNDEZ HERRERO: *La utopía de América: teoría, leyes, experimentos*, Madrid, Anthropos, 1992, pp. 193 y ss.

3. BIBLIOGRAFÍA

- Acosta Rodríguez, Antonio; Adolfo GONZÁLEZ RODRÍGUEZ y Enriqueta VILA VILAR (Coords.): *La casa de la contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2003.
- Américo CASTRO, *La Realidad Histórica de España*, Ciudad de México, Porrúa, 1959.
- B. BENNASSAR; J. JACQUART; F. LEBRUN; M. DENIS y N. BLAYAU, *Historia Moderna*, Madrid, Akal, 2005.
- Bartolomé DE LAS CASAS, *Historia de las Indias*. Madrid: Imprenta de Miguel Ginesta, 1875. Edición del Marqués de la Fuensanta del Valle.
- Bartolomé DE LAS CASAS: *Historia de las Indias*, Lib. I. Cap. CXXVI; Biblioteca de Autores Españoles, Tom. XCVI: *Obras escogidas de Fray Bartolomé de las Casas*, II. Madrid, Atlas, 1957.
- Beatriz FERNÁNDEZ HERRERO: *La utopía de América: teoría, leyes, experimentos*, Madrid, Anthropos, 1992.
- Carlos AYALA DE MARTÍNEZ, *Las órdenes militares hispánicas en la Edad Media*, Madrid, Marcial Pons, 2007.
- Carlos PEREYRA, *La conquista de las rutas oceánicas*, Madrid, Aguilar, 1929.
- Cesareo FERNÁNDEZ DURO, «Pinzón, en el descubrimiento de las Indias». *La ilustración española y americana*. Año XXXVI, Núm. III. Madrid 22 de enero de 1892.
- Enrique GONZÁLEZ FERNÁNDEZ: *Filosofía política de la Corona en Indias. La monarquía española y América*, Madrid, Fundación Ignacio Larramendi, 2011.
- Enrique MARTÍNEZ RUIZ, *Introducción a la Historia Moderna*, Madrid, Istmo, 2000.
- Esprit FLÉCHIER:, *Historia de el señor cardenal don Francisco Ximenez de Cisneros*, Zaragoza, Pascual Bueno, 1696.
- Gustavo BUENO, “La teoría de la esfera y el Descubrimiento de América”, *El Basilisco* 1 (1989).
- Jerónimo ZURITA, *Historia del rey don Hernando el Católico: de las empresas y ligas de Italia*, Zaragoza, Diputación General de Aragón, 1989.
- Joaquín DURÁN Y LERCHUNDI, *La toma de Granada y caballeros que concurrieron a ella*, Madrid, Imprenta y Litografía de los Huérfanos, 1893.
- John EDWARDS, *Isabel la Católica: poder y fama*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- José FERNÁNDEZ LLAMAZARES, *Historia compendiada de las cuatro Órdenes Militares de Santiago, Calatrava, Alcántara y Montesa*, Madrid, Alhambra, 1862.
- José FERNÁNDEZ MONTAÑA, *Rasgos principales del cardenal Cisneros arzobispo de Toledo: más otros sobre la inquisición*, Madrid, Helénica, 1921.
- José Luis SÁNCHEZ GARCÍA, “Semblanza de Fernando el Católico en el 5º centenario de su muerte: notas históricas”, *Cuadernos de Investigación Histórica* 33 (2016).
- José Luis SÁNCHEZ GARCÍA, “Una aproximación a las raíces de Hispanoamérica”, *Cuadernos de Investigación Histórica* 32 (2015).
- José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *Felipe el Hermoso*, Madrid, Espasa Calpe, 2001.
- Joseph PÉREZ, *Isabel y Fernando, los Reyes Católicos*, Hondarribia, Nerea, 1988.

- Juan Carlos PEREYRA, *Las huellas de los conquistadores*, Madrid, Consejo de la Hispanidad, 1942.
- Juan Francisco MAURA, *Españolas de Ultramar en la historia y en la literatura*, Valencia, Universidad de Valencia, 2005.
- Juan José GARCÍA GONZÁLEZ, *Historia de Castilla de Atapuerca a Fuensaldaña*, Madrid, La esfera de los libros, 2008.
- Juan SEMPERE Y GUARINOS, *Historia de los vínculos y mayorazgos*, Madrid, San-cha, 1805.
- Julio VALDEÓN; Joseph PÉREZ y Julia SANTOS, *Historia de España*, Madrid, Gran Austral, 2009.
- Lucas RODRÍGUEZ y José Luis MARTÍN, *Historia de España. La España de los Reyes Católicos*, Madrid, Espasa Calpe, 2004.
- Manuel FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, *Carlos V, el César y el hombre*, Madrid, Espasa, 1999.
- Manuel FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, *Juana la Loca, la cautiva de Tordesillas*, Madrid, Alfaguara, 2000.
- María del Carmen OÑATE ESPAÑOL, *Doña Juana de Castilla: de Toledo a Tordesillas*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 2016.
- Silvino ZAVALA: *La encomienda indiana*, México, Porrúa, 1973.

LA EXPEDICIÓN DE MAGALLANES-ELCANO: EL INICIO DE LA GLOBALIZACIÓN DEL DERECHO MERCANTIL

MIGUEL MARTÍNEZ MUÑOZ

*Profesor de Derecho Mercantil
Universidad Pontificia Comillas*

RESUMEN

En este artículo se pretende analizar cómo la expedición de Magallanes-Elcano, en la que se llevó a cabo la primera circunnavegación de la tierra, supuso el inicio de un cambio trascendental para el Derecho Mercantil español al ponerse en conexión diferentes territorios de Europa, América, Asia y África y establecerse diferentes rutas comerciales por mar. En efecto, si bien el Derecho Mercantil seguirá siendo un conjunto normativo eminentemente estatal, el viaje hará que comiencen a tenerse en cuenta factores externos y ellos supondrá el principio de la globalización que hoy en día rige el ámbito del Derecho Mercantil. Este primer paso en el cambio de paradigma jurídico afectará al Derecho Marítimo y posteriormente, con el paso de los siglos, repercutirá en toda la disciplina mercantil para configurarse un Derecho del Mercado en detrimento del Derecho Mercantil estatal.

Palabras clave: Circunnavegación, globalización, Derecho Mercantil, Derecho Marítimo, Derecho del Mercado, Ordenanzas, compañía mercantil.

ABSTRACT:

This paper aims to analyse how the Magallanes-Elcano expedition, in which the first circumnavigation of the earth was carried out, marked the beginning of a transcendental change for Spanish Commercial Law by connecting different territories in Europe, America, Asia and Africa and establishing different trade routes by sea. Indeed, although Commercial Law will continue to be an eminently national set of rules, the journey

will cause external factors to begin to be taken into account and they will represent the principle of globalisation that currently governs the field of Commercial Law. This first step in the change of legal paradigm will affect the Maritime Law and later, with the passage of the centuries, it will have repercussions in all the mercantile discipline to configure a Market Law in detriment of the state Commercial Law.

Key words: Circumnavigation, globalization, Commercial Law, Maritime Law, Market Law, Ordinances, company.

1. INTRODUCCIÓN

Los grandes hitos y gestas de la Humanidad, además de las consecuencias históricas y sociales, han producido sus correspondientes efectos sobre el Derecho como mecanismo regulador de la realidad social. En efecto, el Derecho, como conjunto de normas emanadas del poder, ha evolucionado a lo largo de la historia para ordenar los nuevos contextos que se iban abriendo paso a medida que la Humanidad iba avanzando. En este ámbito, ha destacado siempre la figura de los mercaderes y de sus actividades de trato, la *mercatura*, cuyo estatuto corresponde al Derecho Mercantil, rama del ordenamiento jurídico en la que centraremos el presente análisis.

Así, el mercader o comerciante ha existido siempre, si bien es en la Baja Edad Media cuando podemos hablar propiamente de un cuerpo jurídico propio destinado a regular las actividades comerciales. El mercader aparecía normalmente representado como un hombre que sujetaba en la mano derecha una balanza con un marco o pesa y, en la izquierda, con un palo o vara de medir, mientras de su cintura sobresalía una bolsa con dinero preparada para pagar a aquéllos que le pidieran prestado o cambio. Con esta representación, la imagen aludía a diversas actividades mercantiles, las más típicas de la Edad Media, en tanto la vara de medir representaba a los mercaderes de paños, la balanza a los cambistas y prestamistas y, por último, el marco y la bolsa a quiénes recibían los depósitos¹.

El Derecho Mercantil se encuentra ligado por razones históricas con la evolución del Estado y del principio de soberanía². En este sentido, se aprecia cierto

¹ Jacobo de CESSOLIS, *El juego del ajedrez o Dechado de fortuna*, Madrid: Siruela, 1991, p. 68 y ss.

² Véase Miguel MARTÍNEZ MUÑOZ, “La quiebra del principio de soberanía ante el paradigma de la globalización: una mirada desde el Derecho mercantil” en *Sovranità e Rappresentanza: Stato, Autonomia territoriali e processi di integrazione sopranazionale*, Napoli: Editoriale Scientifica, 2018, p. 123 y ss.

paralelismo entre la configuración del Derecho Mercantil y la formación del Estado moderno, toda vez que desde la Baja Edad Media se ha venido produciendo un paulatino proceso de constitución de esta disciplina jurídica a la sombra del principio de soberanía estatal.

Así, será en los siglos XVI a XVIII cuando tenga lugar la objetivación y, sobre todo, la estatalización del Derecho Mercantil, de tal suerte que el Estado reivindicará el monopolio de la función legislativa, pasando el *Ius Mercatorum* a formar parte del Derecho estatal. Fundamentalmente esta evolución afectará al sistema de fuentes y hará que las normas mercantiles dejen de tener una base consuetudinaria, es decir, que la costumbre mercantil o los usos de comercio dejarán de ser la fuente principal de esta rama del Ordenamiento y se verán desplazados por la Ley emanada de la soberanía estatal. La progresiva estatalización iniciada culminará en el siglo XIX con la Codificación, proceso en el que el Estado llevará a su máxima expresión el monopolio de la función legislativa y delimitará positivamente la materia mercantil, construyendo así un Derecho privado especial³.

No obstante, a pesar de este proceso histórico, podemos considerar que desde hace unos pocos años se viene presenciando la quiebra del principio de soberanía, asistida fundamentalmente en el ámbito del Derecho Mercantil por el fenómeno de la globalización. En efecto, el paradigma de la globalización ha dado lugar al nacimiento de una nueva *Lex Mercatoria* que excede el ámbito de la soberanía estatal, creando a este respecto regulaciones de índole regional o mundial. El progresivo proceso de integración europea en el que España está inmerso desde el año 1986 ha traído como consecuencia importantes cambios en la legislación mercantil, los cuales reflejan una tendencia hacia la unificación de esta disciplina jurídica tanto a nivel mundial como comunitario.

Si bien es cierto que la globalización se ha intensificado fuertemente desde el siglo pasado, lo cierto es que la misma no constituye un fenómeno nuevo, toda vez que tuvo su origen en un acontecimiento sin parangón que contribuyó a la conexión de Oriente y Occidente: la circunnavegación de la tierra. Esta primera globalización supuso el broche de oro de un proceso que trajo como consecuencia los llamados “descubrimientos” y que conectó una serie de continentes que hasta entonces se desconocían mutuamente⁴. La motivación inicial de

³ Carlos PETIT, *Historia del Derecho Mercantil*, Madrid: Marcial Pons, 2016, p. 35: “Un acusado proceso de “juridificación” acabó entonces con el *ius mercatorum* y engendró el naciente Derecho mercantil. El saber comercial mutó en código, la disciplina doméstica se hizo economía política y la religión pasó a ser, olvidada su vocación ordenante, simple y llana cuestión de libertad: una opción individual”.

⁴ Carlos MARTÍNEZ SHAW, “La primera globalización”, *Revista española de defensa* (361/2019), p. 8.

estos viajes no fue otra cosa que el comercio, el ánimo de lucro, alcanzándose, junto a esos fines, el descubrimiento de América por Cristóbal Colón (1492), la llegada a la India por Vasco de Gama (1498), el hallazgo del Mar del Sur por Núñez de Balboa (1513) y la vuelta al mundo iniciada por Magallanes y culminada exitosamente por Elcano (1522). Treinta años de afán mercantil que, además de permitir dibujar la parte del mapa del mundo que aún se desconocía, reveló un sinfín de territorios con los que comerciar, con los que intercambiar productos, y que permitió llevar a cabo una primera expansión del Derecho Mercantil español del que nos ocuparemos en el presente trabajo⁵.

Actualmente, el Derecho Mercantil es un *Derecho del mercado* y, en tanto el mercado, como institución central de la regulación mercantil, merece los caracteres de único, globalizado y sujeto a la libre competencia, se puede (y se debe) considerar que ha traspasado los límites de la soberanía estatal, instaurándose consecuentemente un Derecho Mercantil de corte global que supone la constatación del fin del principio de soberanía, algo que se inició en el siglo XVI tras la mundialización ibérica llevada a cabo por Magallanes y Elcano.

2. ORIGEN DEL DERECHO MERCANTIL: EL *IUS MERCATORUM*

Como hemos adelantado, se puede situar el origen del Derecho Mercantil en la Baja Edad Media (siglo XII aproximadamente) cuando se pasa de una economía agraria y feudal a otra urbana y comercial. En este contexto, se configura un *Ius Mercatorum* como Derecho autónomo o *ius proprium* y distinto del Derecho Común, en la medida en que aquél nació del tráfico mismo y para satisfacer necesidades específicas que no podía o no sabía satisfacer el *Ius Commune*⁶. Así, el Derecho Común prescinde de regular toda práctica de comercio, salvo ciertos temas de seguros, cambios y compañías, y deja la misma en manos de

⁵ MARTÍNEZ SHAW, cit., p. 9 señala convenientemente: “Las consecuencias más inmediatas de estas exploraciones fueron la inauguración de una red de intercambios intercontinentales, que fueron humanos, biológicos, agropecuarios, culturales y económicos, que incluyeron la creación de redes comerciales entre los diversos continentes y la integración de los mismos en un sistema económico mundial. Este proceso, que implicó a todos los mundos, generó paradójicamente, la aparición de un solo mundo y la posibilidad de concebir por primera vez una historia universal”, añadiendo por nuestra parte a esta afirmación como final “y un Derecho Mercantil global”. Véase *in extenso* lo que supusieron estos hitos en Amando MELÓN Y RUIZ DE GORDEJUELA, “Magallanes y la primera vuelta al mundo” en Antonio Ballesteros y Beretta (Dir.), *Historia de América y de los pueblos americanos*, tomo VI, Barcelona: Salvat Editores, 1952, p. 452 y ss.

⁶ Véase Rodrigo URÍA y Aurelio MENÉNDEZ, “El Derecho Mercantil” en *Curso de Derecho Mercantil*, tomo I, Cizur Menor: Civitas, 2006, p. 31; Alberto BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, “Notas sobre el origen del Derecho mercantil” en *Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues*, vol. 1, Madrid: Tecnos, 1971, p. 1 y ss.

cada uno de los distintos oficios y gremios, los cuáles van estableciendo sus propias normas a partir de la costumbre mercantil observada en cada lugar⁷. La expresión *Ius Mercatorum* pertenece al lenguaje jurídico culto utilizado por los glosadores Bartolo y Baldo y posee un significado especial, toda vez que no se refiere a una parte del Derecho sino a un modo particular de crear derecho. Se llama *Ius Mercatorum* porque está creado por la clase mercantil y no porque regula la actividad de los *mercatores*⁸.

Los rasgos que permiten configurar el Derecho Mercantil en esta primera etapa son varios. En primer lugar, el Derecho Mercantil es un *Derecho corporativo*, es decir, un Derecho creado por los comerciantes, agrupados en corporaciones, para regular las cuestiones comerciales que acontecían en su práctica profesional. En segundo lugar, es un *Derecho usual*, toda vez que la fuente principal de creación de este cuerpo normativo es la costumbre mercantil, formada a través de los distintos usos de comercio⁹. En tercer término, constituye un *Derecho de aplicación autónoma*, en la medida en que se crean en el seno de las corporaciones o Consulados unos tribunales específicos que configuran la jurisdicción consular, encargada de administrar justicia según los usos de comercio. En definitiva, el Derecho Mercantil constituye un *Derecho sustancialmente uniforme* a pesar de su origen conexo a las distintas corporaciones y gremios (y aparentemente disperso), toda vez que existían relaciones fluidas entre las ciudades, ferias y mercados y el tan importante tráfico mercantil, especialmente marítimo¹⁰.

Las normas mercantiles o, más bien en aquella época, los usos de comercio se recogieron por escrito en los Estatutos de los gremios y corporaciones y, en ocasiones, también en las Ordenanzas de las ciudades, las cuales recogían preceptos reguladores del comercio, como más adelante se señalará¹¹. La manifestación más acusada de este proceso histórico medieval se encuentra en el llamado Derecho estatutario italiano, en la medida en que ciertas ciudades italianas se

⁷ Francesco GALGANO, *Historia del Derecho Mercantil*, Barcelona: Laia, 1980, p. 47 establece: “*El ius mercatorum, por tanto, nace como un derecho creado directamente por la clase mercantil, sin mediación de la sociedad política; nace como un derecho impuesto en nombre de una clase, y no en nombre de la comunidad en su conjunto. Se impone a los eclesiásticos, a los nobles, a los extranjeros; el presupuesto de su aplicación es el hecho de haber entablado relación con un comerciante*”.

⁸ GALGANO, cit., p. 49.

⁹ Jesús ALFARO ÁGUILA-REAL, “El papel de los usos en el Código de Comercio (notas para una reinterpretación del art. 2 CCo)”, en *Escritos jurídicos en memoria de Luis Mateo Rodríguez*, vol. 2, Santander: Universidad de Cantabria, 1993, p. 3 y ss.

¹⁰ Rafael JIMÉNEZ DE PARGA, “Condicionamientos históricos del derecho mercantil en la fase inicial de su formación” en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje a Rodrigo Uría*, Madrid: Civitas, 1978, p. 315 y ss.

¹¹ PETIT, cit., p. 39 y ss.

configuraron como centros comerciales de primer orden y plasmaron por escrito sus usos comerciales, proceso que se extendió a Francia, Alemania y los Países Bajos¹². En el caso español, destacan las aportaciones de Valencia y, especialmente de Barcelona, donde se produjo el Libro del Consulado del Mar, que adquirió una relevancia notable en las plazas españolas y extranjeras por su recopilación de los usos marítimos medievales y contribuyó fuertemente al desarrollo del Derecho Mercantil. Igualmente, tuvieron un papel muy importante las Ordenanzas de Burgos, Bilbao y Sevilla¹³.

3. EL DERECHO MERCANTIL EN LA EDAD MODERNA

3.1. Del Derecho usual al Derecho estatal

Durante los siglos XVI a XVIII, el Derecho Mercantil iniciará un doble proceso de objetivación y, en lo que más nos interesa, de estatalización.

Por lo que respecta al proceso de objetivación, el mismo consiste en que el Derecho Mercantil no se va a aplicar en función de si la persona que interviene merece la calificación de comerciante, sino, antes bien, si tiene lugar un “acto de comercio” en el tráfico jurídico, con independencia de quiénes sean los sujetos que lo realicen, comerciantes o no. Esta objetivación produce la expansión del Derecho Mercantil, lo cual resulta acorde con el incremento de la actividad empresarial, aplicándose dicho ordenamiento jurídico a todos aquellos actos con trascendencia mercantil con independencia del actor y del lugar dentro del Imperio español en el que se realicen.

Si nos fijamos en la primera vuelta al mundo, se observa cómo las crónicas advierten que durante el viaje las naos hicieron paradas en varios puertos a lo largo del mundo para repostar y comerciar, aplicándose a todos esos negocios el Derecho Mercantil con independencia de que los actores en el proceso fueran o no comerciantes¹⁴. Además, ya se conoce que el fin último de la expedición era alcanzar la Especiería por el Oeste, es decir, las Molucas (las islas de Ternate, Moti, Makian, Bacán y Tidore) y adquirir allí para llevar a España las preciadas especias de Asia, botín que consistió finalmente en 381 sacos de clavo de la mejor calidad, el equivalente a 524 quintales cargados en la bodega de la nao

¹² URÍA y MENÉNDEZ, cit., p. 32; Gustavo VISENTINI, “Le nuove frontiere del Diritto Commerciale nella crisi economica”, *Diritto Fallimentare e delle Società Commerciali* (5/2009), p. 594-595.

¹³ Aquilino IGLESIA FERREIRÓS, “El Libro del Consulado del Mar” en *Del ius mercatorum al derecho mercantil: III Seminario de Historia del Derecho Privado, Sitges, 28-30 de mayo de 1992*, Madrid: Marcial Pons, 1997, p. 109 y ss.

¹⁴ En los propios registros de la expedición aparece que las naos no solo llevaban mercancías para el autoconsumo sino también para comerciar a lo largo de la ruta y presentes diplomáticos.

Victoria, única nave que culminó la circunnavegación, y que reportaron un beneficio directo superior a los 346.000 maravedíes¹⁵. En fin, la propia expedición de Magallanes y Elcano es Derecho Mercantil en estado puro y representa el fin de una época, la de los “descubrimientos”, en la que el afán mercantil o el interés por el comercio constituyó el motor de los españoles y portugueses para lanzarse a lo desconocido.

Además, en la Edad Moderna se va a producir la estatalización del Derecho Mercantil, momento histórico en el que el Estado reivindica para sí el monopolio de la función legislativa, pasando el Derecho Mercantil a formar parte del Derecho estatal¹⁶. En este sentido, el Derecho Mercantil deja de ser dictado por las corporaciones y gremios y pasa a ser regulado directamente por el poder central, dictándose a tales efectos las Ordenanzas estatales y no así las emanadas de las ciudades o Consulados. La estatalización produce un cambio radical en el sistema de fuentes, de tal suerte que acontece el tránsito del uso de comercio a la ley¹⁷. En este sentido, el Derecho Mercantil abandona su carácter de Derecho usual y se convierte en un Derecho legislativo al adquirir la ley el rango de fuente primera, quedando relegada la costumbre mercantil a un segundo plano.

Un ejemplo de la fuerte estatalización del Derecho Mercantil lo encontramos en la Francia de Luis XIV, cuando el Estado del Rey Sol emite dos célebres Ordenanzas: la del Comercio terrestre de 1673 y la de la Marina de 1681, las cuales tendrán una fuerte influencia en la codificación mercantil posterior. En la misma línea, en España se dan las Ordenanzas de Bilbao de 1737, que tuvieron una relevante influencia tanto en España como en la América española hasta la entrada en vigor del Código de Comercio de 1829¹⁸.

En nuestro país, los siglos XVII y XVIII serán claves para la formación del moderno Derecho Mercantil estatal, pues, además de perfeccionarse muchas instituciones mercantiles, surgirán otras nuevas, tales como las sociedades anónimas o por acciones¹⁹, la Bolsa y los negocios bancarios (Banco de San Carlos o el Real Giro). Así, señala PETIT: “del gobierno civil y político al gobierno económico; de la *iurisdictio* a la *oeconomia*. La realeza ilustrada recorrió la

¹⁵ Esther MARTÍNEZ, “De Sevilla a la Especiería, y a la Historia”, *Revista española de defensa* (361/2019), p. 19.

¹⁶ URÍA y MENÉNDEZ, cit., p. 33; VISENTINI, cit., p. 596-597.

¹⁷ Rafael GIBERT, “Fuentes del Derecho mercantil en Castilla (1494-1828)”, *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Granada* (18-19/1963), p. 1 y ss.

¹⁸ Ignacio ARROYO MARTÍNEZ, “La aportación de las ordenanzas del consulado de Bilbao al desarrollo del Derecho Marítimo”, *Anuario de Derecho Marítimo* (17/2000), p. 25 y ss.

¹⁹ Santiago HIERRO ANIBARRO, *El origen de la sociedad anónima en España*, Madrid: Tecnos, 1998.

parábola que separaba, hasta finalmente unir las, ambas posibilidades de ejercicio legítimo del poder (...) Se trataba –en expresión de José Moñino, conde de Floridablanca– de desplegar aquel *gobierno activo* que provocó una intensa intervención del poder en el espacio, antes autónomo, del *ius mercatorum*²⁰.

3.2. Los primeros visos de globalización: la Casa de Contratación de Sevilla

La Casa de Contratación de Sevilla, fundada en 1503, ostentaba el monopolio de todos los tratos mercantiles desarrollados en el tráfico con las Indias como regalía de la Corona²¹. Esta institución, entre otras funciones, tenía jurisdicción sobre las Indias y actuaba como un tribunal mercantil, razón por la que ese fenómeno de la globalización representado por la primera circunnavegación de la tierra afectó a la Casa de Contratación al convertirse, casi de forma inesperada, en el regulador y aplicador del Derecho Mercantil castellano en otros territorios occidentales y orientales en los que pudiera surgir cualquier conflicto o cuestión comercial²². En este sentido, las reglas y resoluciones emanadas de la Casa de Contratación para el control del tráfico con las Indias se convirtieron en auténticos usos mercantiles y, por ello, en fuente del Derecho Mercantil internacional, en general, y del Derecho Marítimo en particular²³.

Así, por ejemplo, la Casa de Contratación reguló la disciplina del préstamo marítimo a través de una ordenanza dictada en 1510, en virtud de la cual los oficiales de la Casa se reservaban la competencia de autorizar los créditos contraídos por los maestros de las naos y la fijación de su cuantía según el estado de las naves sobre las que se tomaba a riesgo, así como la imposición de penas por incumplimientos²⁴.

²⁰ PETIT, cit., p. 163.

²¹ Véase José de VEITIA LINAGE, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1981.

²² La Casa de Contratación ejercía la jurisdicción, pero hemos de señalar que en 1503 la jurisdicción (*iusdictio*) no significaba potestad pública de resolver previo proceso algún conflicto jurídico con aplicación de un ordenamiento jurídico concreto. La *iusdictio* significaba “decir Derecho”, es decir, realizar la justicia. En este sentido, la Casa disponía casas de gobierno, dictaba ordenanzas y enjuiciaba los pleitos. PETIT, cit., p. 55 y 133.

²³ PETIT, cit., p. 133; Ignacio ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo*, Cizur Menor: Aranzadi, 2015, p. 75.

²⁴ La Casa de Contratación fue ampliando sus funciones originales y, tal y como señala PETIT, cit., p. 139: “*Las ambigüedades de la concesión de 1503 se derivaron por tanto del contenido complejo de ese último concepto (la contratación con las Indias, asunto nunca resuelto de una vez por todas), que no de la potestad (iusdictio) de los oficiales de la Casa: en ellos depositó la Corona el gobierno de la regalía indiana y el ritmo veloz del tráfico, los viajes incesantes, los súbditos de otras razas, las incontables riquezas... la esfera indefnida de dicha contratación, en suma, fueron las circunstancias que hacían brotar ramas nuevas del tronco jurisdiccional originario*”.

Sin duda alguna, los “descubrimientos” aludidos *supra* y la circunnavegación ampliaron el ámbito de actuación de la Casa de Contratación a Asia y África, lo que influyó decisivamente en una primera globalización de un Derecho Mercantil que empezaba a estatalizarse y a liberarse de los usos y prácticas de los Consulados. Así, si bien es cierto que estos usos se convirtieron en normas estatales internas tras su paso a las Ordenanzas reales, las normas dictadas por la Casa de Contratación se extendieron a otros rincones del mundo, abriendo pues paso a esa idea de un Derecho del mercado, global y único, como existe en la actualidad.

De hecho, numerosos usos marítimos internacionales tienen su origen en esas primeras resoluciones de la Casa de Contratación y, es más, han quedado como precedentes legislativos en muchos países americanos, pudiendo verse en las resoluciones judiciales sobre asuntos marítimos que las Partidas de Alfonso X el Sabio constituían un precedente legislativo. Obviamente, las Partidas son conocidas en los países americanos porque resultaron derecho aplicable si tenemos en cuenta el orden de prelación de fuentes del Derecho castellano establecido en el Ordenamiento de Alcalá de 1348, cuerpo jurídico dictado por Alfonso XI y que resultó aplicable por la Casa de Contratación de Sevilla en sus resoluciones.

3.3. Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737

Como se ha puesto de manifiesto anteriormente, el Derecho Mercantil nace como un derecho usual, es decir, ligado a la costumbre que es aplicada por los comerciantes en el seno de sus gremios y consulados. No obstante, existen ciudades que, especialmente por motivos geográficos, han estado ligadas de forma particular con el comercio y ello ha provocado que los usos no hayan estado vinculados tanto a un gremio o consulado concretos cuanto a toda la ciudad en sí. Este ha sido el caso, por ejemplo, de las ciudades marítimas, las cuáles desarrollaron sus propios estatutos que eran de aplicación obligatoria, a diferencia de las normas consuetudinarias, y abordaban diversas materias en el campo del Derecho Marítimo (puertos, policía marítima, buques, contratos, etc)²⁵. En este sentido, dichos estatutos constituyen fuente del Derecho Mercantil en general, y del Derecho Marítimo en particular, en la medida en que han llegado hasta nuestros días como precedentes de normas en vigor. En concreto, destacan los estatutos de las italianas Trani (1063), Amalfi (1131), Pisa (1161 y 1303), Venecia (1227, 1228 y 1255), Génova (1317) y Cagliari (1318)²⁶.

²⁵ PETIT, cit., p. 145 señala que la *potestas statuendi* de las corporaciones permitió la aparición de textos normativos que regularon en cada plaza el comercio y la vida del gremio.

²⁶ ARROYO, *Curso...*, cit., p. 75.

En este sentido, destacan en España las normas emanadas de las casas de contratación o de las corporaciones de mercaderes, denominadas Ordenanzas. Así, las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona sobre fletamento de 1258, sobre policía de navegación de 1436 y sobre seguros marítimos de 1435 y otras posteriores hasta la de 1513. También, las Ordenanzas Consulares de Valencia de 1336, 1343 y 1773. Las ya conocidas Ordenanzas de la Casa de Contratación de Sevilla de 1507, 1555 (sobre seguros marítimos) y 1785. Las Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, 1766 y 1767 (sobre seguro marítimo) y las muy importantes Ordenanzas de Bilbao de 1560 y 1737, las cuales influyeron intensamente en la redacción del primer Código de Comercio de 1829²⁷.

Las Ordenanzas de Bilbao de 1737 son extraordinarias en tanto recogen el Derecho histórico precedente, así como la influencia de las ordenanzas francesas, principalmente la de la Marina de 1681. En este sentido, se puede considerar que constituyen la compilación más completa y sistemática del Derecho marítimo, regulando los aspectos privados y públicos del comercio y de la navegación marítima. Influyeron decisivamente en la redacción del Código de Comercio de 1829 y su influencia se extendió a ciudades de América como La Habana, Asunción, Buenos Aires, Caracas, Cartagena de Indias o Santiago de Chile²⁸.

La historia de las ordenanzas bilbaínas se inicia en 1511, cuando la reina doña Juana, en virtud de una pragmática, extendió a Bilbao la pragmática dictada el 21 de julio de 1494 por los Reyes Católicos que permitía a Burgos organizarse en consulado y “entender las cosas que tocaban a la Mercadería”. A partir del momento fundacional, el Consulado de Bilbao inició su andadura y a lo largo del siglo XVI emitió Ordenanzas importantes en diversas materias mercantiles. Por ejemplo, destaca la de 1517 sobre el derecho de la avería y una de 1520 en la que se viene a consagrar la práctica del infraseguro (situación en la que la suma asegurada no cubre la totalidad del valor del interés), la cual ha llegado hasta nuestros días. Además, destacan las Ordenanzas generales de 1531 y

²⁷ ARROYO, *Curso...*, cit., p. 78: “La expresión Ordenanzas se refiere en la actualidad a la potestad reglamentaria de los entes locales. Son disposiciones generales (afectan a todos y no sólo a un sujeto singular), pero locales porque su ámbito es municipal: representan la capacidad autonormativa (de darse un ordenamiento propio), aunque limitada por la Constitución y las leyes ordinarias. En contraste con esa visión actual, las Ordenanzas bilbaínas se caracterizan porque además de la capacidad normativa, incluyen la facultad jurisdiccional (...) Las Ordenanzas contienen también normas de jurisdicción y procedimiento. Significan la doble potestad legislativa y judicial”.

²⁸ ARROYO, *Curso...*, cit., p. 78 y en “La aportación...”, cit., p. 25 y ss.; PETIT, cit., p. 145 y ss. Además, véase extensamente Clotilde OLARÁN MÚGICA, “El Consulado de Bilbao y sus ordenanzas. Ordenanzas manuscritas e impresas”, *Jado. Boletín de la Academia Vasca de Derecho* (10/2011), p. 266-270.

1554²⁹. Estas Ordenanzas no tuvieron un origen directo en el fenómeno de la circunnavegación, si bien es interesante reseñarlas en la medida en que el Consulado de Bilbao sí que guardó contacto con la Casa de Contratación de Sevilla y parte de las Ordenanzas de 1737 vienen a recoger normas propias de aquélla con la consiguiente influencia puesta de manifiesto.

Por otro lado, aunque la actividad del Consulado decayó notablemente durante los reinados de Felipe III y Felipe IV en el siglo XVII, sí que se emitieron diversas Ordenanzas relevantes en el ámbito del Derecho Cambiario, como la de 1669 sobre protestos y pagamentos de letras de cambio y otra de 1675 sobre plazos de aceptación de las letras y el protesto por falta de pago de las mismas.

Toda la actividad normativa desplegada a lo largo de los siglos XVI y XVII derivó en la necesidad de ordenar y sistematizar las Ordenanzas emitidas, razón por la que el Consulado de Bilbao comenzó el siglo XVIII con ese afán y con el de reformar el Derecho consular hasta entonces emitido, surgiendo así las Ordenanzas de 1737³⁰. Si bien no existe constancia documental del trabajo de la comisión redactora, se aprecia claramente que las Ordenanzas de 1737 se vieron influidas por el Derecho local, las Ordenanzas francesas de 1673 y 1681 y la legislación general española y especial de los restantes Consulados, principalmente los de Burgos y San Sebastián y, también, la Casa de Contratación de Sevilla³¹.

Con respecto al contenido, las Ordenanzas cuentan con 29 capítulos divididos en leyes, con un total de 723. Los ocho primeros capítulos abarcan lo relativo al procedimiento mercantil y el régimen interno del Consulado. Los capítulos 9 a 18 tratan las instituciones del Derecho terrestre y del 19 al 24 las relativos al Derecho marítimo. Los cinco últimos capítulos se refieren a normas de policía relativas a la actividad portuaria³². Las Ordenanzas, con un contenido muy completo como se puede observar, traspasaron en poco tiempo su carácter local y se difundieron en la práctica comercial hispano-americana en las décadas siguientes, no solo por la realización de actos comercio con las colonias españolas sino, también, por la creación de nuevos consulados en plazas peninsulares y americanas (Alicante, La Laguna, La Coruña, Málaga, Santander, Caracas, Buenos Aires, Veracruz, Cartagena de Indias, Montevideo, Santiago de Chile, Guadalajara)³³.

²⁹ Véase extensamente PETIT, cit., p. 146-147.

³⁰ Las Ordenanzas fueron realizadas por una comisión formada por Juan Bta. de Guendica y Mendieta; Luis de Ybarra y Larrea, José Manuel de Gorordo; Antonio de Alzaga; José de Zangróniz y Emeterio de Thelitu.

³¹ Véase Jesús RUBIO, *Introducción al Derecho Mercantil*, Barcelona: Nauta, 1969, p. 296.

³² Véase ampliamente Javier DÍVAR, *El Consulado de Bilbao y sus Ordenanzas de comercio de 1737*, Bilbao: Academia Vasca de Derecho, 2009 y PETIT, cit., p. 151-158.

³³ PETIT, cit., p. 158 y ss.

Además, las Ordenanzas bilbaínas fueron utilizadas para elaborar ordenanzas propias o para suplir su falta y, en la medida en que aquéllas recogieron normas propias dictadas por la Casa de Contratación de Sevilla con motivo de la circunnavegación de Magallanes y Elcano, se puede considerar a grandes rasgos que el fenómeno no sólo supuso la vuelta al mundo real sino, también, que su influencia se extendió a muchos países del globo.

Las Ordenanzas de Bilbao permanecieron en vigor hasta el Código de Comercio de 1829, fecha en la fueron suprimidas al aprobarse un ordenamiento mercantil legal y único, tal y como se tratará seguidamente. No obstante, las Ordenanzas influyeron decisivamente en el Código de Comercio, por lo que ese influjo hizo que, de algún modo, siguieran vivas en él y en aquellos territorios de las Indias a los que se extendieron hasta la aparición de los códigos mercantiles en los florecientes Estados³⁴.

4.- LAS COMPAÑÍAS DE LAS INDIAS Y LAS LUCHAS POR EL MAR: DEL *MARE CLAUSUM* AL *MARE LIBERUM*

La circunnavegación de la tierra y la consiguiente globalización que este hecho produjo hizo que el foco de atención de los europeos se pusiera en las Indias, lo que contribuyó a la caída de la influencia sobre el Mediterráneo³⁵. En efecto, el centro del mundo se trasladó desde el Mediterráneo, el Mar Interior, hacia el océano Atlántico y las Indias en virtud de las nuevas rutas que se abrieron hacia Oriente de mano de portugueses y castellanos, navegando los primeros hacia el este (y llegando al Cabo de Buena Esperanza) y los segundos hacia el oeste (y descubriendo América). Además, la circunnavegación será el germen de la creación de las Compañías de las Indias Orientales y Occidentales por parte de ingleses y holandeses y de las polémicas doctrinales en torno a la libertad de los mares, propugnada por Grocio en 1609.

Con respecto a la creación de las Compañías de las Indias, hemos de resaltar que las mismas surgieron en los siglos XVII y XVIII ante la convergencia de los intereses mercantilistas contrapuestos de los ibéricos y de los ingleses y holandeses. Estas Compañías de Indias constituyen las primeras grandes empre-

³⁴ Véase Jesús MOTILLA MARTÍNEZ, “Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, interesante fuente histórica de Derecho mercantil. (Versión paleográfica y notas sobre fragmentos del texto)”, *Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana* (15/1983), p. 189-219; PETIT, cit., p. 161.

³⁵ Véase extensamente Blanca SÁENZ DE SANTA MARÍA GÓMEZ-MAMPASO “La influencia del Mediterráneo en la configuración de la identidad europea” en *La proyección exterior de la UE hacia el Mediterráneo sur tras las primaveras árabes*, Cizur Menor: Aranzadi, 2018, p. 19-46.

sas de la Edad Moderna y en ellas late el germen de las sociedades anónimas o por acciones, las cuales se convertirán en una realidad tras el fenómeno de las codificaciones en el siglo XIX³⁶. Estas Compañías coloniales ya gozaban de los dos elementos principales de las actuales sociedades capitalistas: la limitación de la responsabilidad de los socios y la división del capital en partes alícuotas (acciones). Ambos elementos, sin embargo, eran excepcionales, toda vez que dichos modelos societarios no se encontraban al alcance de cualquier comerciante. En efecto, la limitación de la responsabilidad y la división del capital en acciones constituían una realidad sólo al alcance de estas compañías coloniales, las cuáles eran creadas en virtud de una concesión soberana y esta carta especial constituía la fuente de ambos privilegios³⁷.

Piénsese que la constitución de este tipo de empresas obedecía a la finalidad de explotar territorios de ultramar, principalmente en Oriente y el Nuevo Mundo, razón por la que los riesgos inherentes a dicha explotación hacían necesario limitar la responsabilidad de los socios y excepcionar así el principio de responsabilidad ilimitada del comerciante o empresario. Esta circunstancia fue completamente decisiva e influirá en el capitalismo posterior pero, en esa época, constituyó un contrapeso a la enormidad del objetivo empresarial y a los riesgos inherentes, en tanto en cuanto, si bien las perspectivas de beneficios eran muy elevadas, las posibilidades de pérdidas también, si bien esto quedaba limitado al patrimonio aportado por el comerciante al capital.

Por su parte, la división del capital en acciones permitió la transmisión de las mismas y concretó la propiedad de una sociedad en la tenencia de unos documentos libremente transmisibles, lo que hacía este tipo de inversiones mobiliarias mucho más atractivas que las inmobiliarias. La tenencia de una acción entraña igualmente el derecho a cobrar un beneficio en forma de dividendo, dependiendo su cuantía del resultado conseguido. Además, la nueva forma cartular de propiedad permitía la inversión (y desinversión) rápida en el capital al tiempo que permitía diversificar riesgos y la socialización del capital, lo cual influyó decisivamente en el avance y globalización del Derecho Mercantil, perdurando las acciones hasta nuestros días³⁸.

Los soberanos accedieron a dichas excepciones, toda vez que veían en la colonización de ultramar un crecimiento económico y político del Estado y un aumento de su relevancia en la geopolítica europea. Además, los Estados armaban las flotas de estos comerciantes y ponían el ejército a su servicio con el objetivo de abrirles el camino en la consecución de sus objetivos.

³⁶ GALGANO, cit., p. 75.

³⁷ GALGANO, cit., p. 76.

³⁸ GALGANO, cit., p. 140-141.

En España, por su parte, se constituyó la Real Compañía de Filipinas, fundada en 1785 sobre los restos de la guipuzcoana de Caracas (1728), generando gran expectación el lanzamiento de sus acciones. Inicialmente el capital de la empresa ascendió a ocho millones de pesos divididos en 32.000 acciones, pudiendo acceder a la compra de éstas cualquier vasallo de los dominios españoles y los de Indias y Filipinas. La venta de acciones fue tan exitosa que al exceder los pedidos los títulos existentes hubo que ordenar las solicitudes. Se distinguieron así suscriptores privilegiados para 25.000 acciones entre los que figuraba el Rey, los Príncipes de Asturias, la Compañía de Caracas, el Banco de San Carlos, los Gremios Mayores de Madrid y varios particulares. A continuación, vinieron los accionistas atendidos, esto es, vecinos y personas de distinción de la Corte y Provincias. La tercera categoría incluyó a los comerciantes, para quienes se reservaron menos de 2.000 acciones cuando había solicitado entre 4.000 y 6.000 títulos. Por último, 1.829 acciones se destinaron a la masa general de accionistas, es decir, vasallos sin otra distinción que recibieron las acciones según sorteo (una o dos por cabeza)³⁹. Igualmente se constituyó la Real Compañía de Comercio de Barcelona en 1755, fundada con un millón de pesos en acciones de 250 y con una serie de privilegios típicos de las compañías coloniales: navegar a las Indias, exenciones de impuestos, rescate de los navíos apresados y el socorro de la flota a los buques de la Compañía por parte de la Corona.

Como hemos puesto de manifiesto, las compañías coloniales estaban constituidas por el Rey y estaban dotadas de poderes soberanos, zonas comerciales exclusivas y gracias de impuestos, lo que hacía que estas sociedades nunca negociasen como empresas ordinarias. A pesar de estas grandes prerrogativas, las Compañías de Indias se encontraban encorsetadas por su propio estatuto fundacional, el concedido por la Corona y sus burócratas, todas vez que esos estatutos eran de estricto cumplimiento y se imponían a la voluntad de los socios, estableciéndose consecuentemente una norma de naturaleza imperativa que personificaba la Compañía y establecía su marco institucional propio⁴⁰.

Por su parte, el contexto de las Compañías coloniales se desarrolló en el marco del *Mare Liberum*, propugnado por Hugo Grocio a través de su obra *Mare liberum sive de iure quod batavis competit ad indicana commercia, dissertatio*, de 1609. En este libro, texto fundamental para el Derecho Internacional, se cuestionaba el monopolio mercantil obtenido por los portugueses y españoles en las Indias orientales entre finales del siglo XV y principios del XVI gracias al apoyo del Papado. En efecto, en 1493, el Papa Alejandro VI emitió

³⁹ PETIT, cit., p. 179.

⁴⁰ PETIT, cit., p. 183-185.

las llamadas Bulas Alejandrinas⁴¹, las cuales procedían a establecer una primera división del mundo a favor de españoles y portugueses y que sirvieron de base para la redacción del Tratado de Tordesillas, el cual se firmó el 7 de junio de 1494 entre los representantes de los Reyes Católicos y los de Juan II de Portugal⁴². En ese Tratado se estableció un reparto de las zonas de navegación y conquista del océano Atlántico y del Nuevo Mundo mediante una línea situada 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde.

En este escenario, reforzado más aun si cabe por la unión dinástica de España y Portugal (1581-1640) bajo el reinado de Felipe II, Grocio enuncia su principio de libertad de los mares con el fin de defender los intereses de las primeras Compañías de Indias en contraposición a los de la Monarquía Hispánica tras la circunnavegación de la tierra por Magallanes y Elcano⁴³. Este *Mare Liberum*, origen del actual principio de libertad en alta mar enunciado como forma de garantizar el libre cambio entre las metrópolis europeas y las colonias de ultramar, fue elevado a rango normativo en la Conferencia de Ginebra de 1958 y se opuso al tradicional principio del *Mare Clausum*, en virtud del cual los ibéricos se habían repartido prácticamente dos terceras partes del mundo con ayuda de la cancillería papal⁴⁴.

La búsqueda de la Especiería por Magallanes culminó en la primera circunnavegación de la tierra por Elcano al mando de la nao Victoria y abrió el camino hacia las Molucas y las preciadas especias, alentando a todas las potencias europeas a hacerse con ellas. De hecho, en 1595 salieron las primeras flotas mercantiles holandesas con rumbo a las Molucas y, tras los primeros conflictos con los españoles y portugueses, se decidió la fundación de la Compañía de las Indias Orientales en 1602 y de la Compañía de las Indias Occidentales en 1621. Los conflictos entre holandeses e ibéricos perseguían contrarrestar el monopolio mercantil de los segundos en todo el suroeste de la India, las Molucas, Macao, Filipinas, Brasil, la desembocadura del Río de la Plata y el continente africano en todo su perímetro, territorios todos ellos conectados tras la circunnavegación

⁴¹ Las Bulas Alejandrinas constituyen un total de cuatro documentos emitidos por el papa Alejandro VI en distintos momentos de 1493 con distinto alcance. Las cuatro bulas son la *Breve Inter caetera*, la *Menor Inter caetera II*, la *Menor Eximiae devotionis* y la *Dudum siquidem*.

⁴² Anteriormente ya se había firmado entre España y Portugal el Tratado de Alcaçovas en 1479.

⁴³ José Antonio MARTÍNEZ TORRES, “Gobernar el Mundo. La polémica Mare Liberum versus Mare Clausum en las Indias Orientales (1603-1625)”, *Anuario de Estudios Americanos* (74/2017), p. 78-79 pone de manifiesto cómo entre 1604 y 1625 los ibéricos y los holandeses fueron enemigos declarados por el control político y mercantil de las Indias orientales y cómo los choques entre ambas potencias fueron recurrentes en las posesiones hispanoportuguesas de Asia, codiciadas por la riqueza de sus principales materias primas, la especias.

⁴⁴ ARROYO, *Curso...*, cit., p. 57.

de la tierra. De hecho, durante el primer tercio del siglo XVII se sucederán una serie de enfrentamientos y ataques entre ambos bandos por el control de las rutas comerciales siendo ello lo más parecido a una guerra mundial. Por ejemplo, entre 1606 y 1623 los productos que llevaban los galeones portugueses de la *Carreira da Índia* no llegaron a descargarse en Lisboa debido a que su puerto y el de Goa, vinculados desde los tiempos de Vasco de Gama, Magallanes y Elcano, se encontraban cercados por navíos neerlandeses de gran tonelaje y extraordinaria potencia artillera, provocando en consecuencia el descenso del tráfico mercantil entre Portugal y la India⁴⁵.

Junto a estos enfrentamientos geopolíticos, tuvo lugar en el plano ideológico un conflicto en torno a la libertad de los mares protagonizado por el holandés Hugo Grocio y el portugués Serafín de Freitas⁴⁶. En la obra anteriormente referida de 1609, Grocio negaba con rotundidad cualquier tipo de derecho de España y Portugal sobre las Indias Orientales en base a los supuestos de descubrimiento, concesión papal y prescripción. Grocio, basándose en el concepto de libertad formulado por Ulpiano (*mare commune omnium est sicut aer*) y apoyándose en el *ius gentium* y el *ius communicationis* formulado por Francisco de Victoria, concluye que todo pueblo, no sólo el holandés, puede navegar y comerciar libremente en aguas asiáticas en tanto ningún príncipe de la cristiandad, incluido el Sumo Pontífice, puede prohibir el legítimo acceso de los mercaderes a las Indias orientales⁴⁷.

Por el contrario, el luso Serafín de Freitas publicó en 1625 su trabajo *De iusto imperio lusitanorum asiatico* para dar respuesta a Grocio y defender los intereses del *Mare Clausum* de la Monarquía Hispánica utilizando para ello toda clase de fuentes (con abuso del Derecho Canónico) y siguiendo un método analítico extensivo que consistía en refutar cada argumento concreto dado por Grocio, dotando así a la obra de una complejidad y una extensión considerables. En esencia, Freitas consideraba que, si bien los derechos de navegar y comerciar eran parte del derecho de gentes, coincidiendo así con el propio Grocio, eran derechos propios de la “naturaleza caída”, no existiendo en el estado natural y, por ello, pudiendo ser regulados por el derecho positivo o la ley escrita que tenía cada república o monarquía en particular. Además, Freitas opinaba que el papado no podía conceder a los portugueses ni a los españoles ni a otras nacio-

⁴⁵ MARTÍNEZ TORRES, cit., p. 80.

⁴⁶ Véase extensamente la polémica jurídica en MARTÍNEZ TORRES, cit., p. 81 y ss.; SÁENZ DE SANTA MARÍA GÓMEZ-MAMPASO “La influencia...”, cit., p. 35-36.

⁴⁷ Curiosamente, el propio Grocio que alegaba la libertad de los mares sobre la base del derecho de gentes y el de comunicación redactó poco antes de morir en 1645 informes en los que solicitaba para Suecia el monopolio mercantil en el Mar del Norte y se basaba en los mismos derechos de gentes y comunicación.

nes católicas el derecho “de navegar y viajar a las Indias”, pero sí que podía otorgar a un monarca concreto el derecho exclusivo de evangelizar, lo que indirectamente conllevaba la misión de comerciar y conquistar sin límites algunos⁴⁸.

Si bien esta pugna fue meramente intelectual en el siglo XVII, produjo cierto debilitamiento de los derechos exclusivos de España y Portugal, aunque la asociación de estas potencias con el vínculo histórico con el imperio como segunda espada de la cristiandad enunciada por el Papa Gelasio fue prácticamente absoluta hasta bien avanzado el siglo XVIII por el temor de los soberanos europeos a disociarlo⁴⁹. Sin embargo, este principio de libertad de los mares, surgido como hemos puesto de manifiesto tras lo que supuso el viaje de Magallanes y Elcano, se convirtió en norma en 1958 tras la Conferencia de Ginebra.

5. LA CODIFICACIÓN MERCANTIL

El proceso de estatalización progresiva del Derecho Mercantil iniciado durante la Edad Moderna con las Ordenanzas de los distintos gremios y ciudades culminará en el siglo XIX con el Código de Comercio de 1829, elaborado por Pedro Sáinz de Andino y sustituido en 1885 por el Código de Comercio que se encuentra aún vigente en la actualidad, si bien la normativa mercantil sectorial y especial posterior ha ido derogando gran parte de su contenido⁵⁰. A este respecto, señalan URÍA y MENÉNDEZ que la codificación “se presenta como un instrumento de la unidad nacional y responde al ideal de transformar la razón en ley escrita e igual para todos”⁵¹. En idéntico sentido, es manifiesto que “el Derecho mercantil experimenta una doble transformación: era derecho de clase y se convierte en derecho del Estado, era derecho universal y se convierte en derecho nacional”⁵². De esta forma, el Código de Comercio aglutina todas las normas mercantiles del momento y constituye la máxima expresión del Derecho Mercantil estatal legislativo.

De la misma manera, la objetivación iniciada en la etapa histórica anterior se consolida con el Código de Comercio de 1885, que establece el sistema de acto de comercio para decidir acerca de la aplicación de las normas mercantiles codi-

⁴⁸ Los papas Nicolás V, Calixto III y Alejandro VI lo habían corroborado en sus bulas mediante una fórmula que desde mediados del siglo XV se venía repitiendo: los soberanos católicos “prestarían un singular obsequio a Dios si con su trabajo e industria lograban hacer navegable el mar que conduce hasta los Indios”.

⁴⁹ MARTÍNEZ TORRES, cit., p. 87.

⁵⁰ Véase Ángel ROJO, “La Codificación mercantil española” en *Centenario del Código de Comercio*. México: Universidad Autónoma de México, 1991, p. 475 y ss. y Blanca SÁENZ DE SANTA MARÍA GÓMEZ-MAMPASO, “Codificación y formación de los Códigos Civil, Criminal y Mercantil” en *Cortes y Constitución de Cádiz: 200 años*, vol. 2, Madrid: Espasa, 2011, p. 469 y ss.

⁵¹ URÍA y MENÉNDEZ, cit., p. 34.

⁵² GALGANO, cit., p. 68 y VISENTINI, cit., p. 597 y ss.

ficadas, algo que se venía haciendo ya desde los tiempos de la Casa de Contratación de Sevilla. En general, no será necesaria la intervención de un comerciante, si bien el Código traiciona con frecuencia esa aparente concepción objetiva al exigir la participación de un comerciante en muchos contratos como requisito indispensable para que puedan ser calificados como mercantiles⁵³.

Por otro lado, llama la atención que el Código de Comercio español (1829 y 1885) llegue antes en el tiempo que el Código Civil (1889), encontrándose la explicación de esta circunstancia en el retraso producido por el problema foral que impide que sea la codificación civil la que abra el camino, tal y como ocurre en el caso francés, donde el Código Civil de 1804 precede al mercantil de 1807. El caso español es único y ya en 1829 se promulgó un Código de Comercio basado mayoritariamente en las Ordenanzas de Bilbao de 1737 pero, también, en el Derecho de Castilla, ofreciendo una regulación amplísima de ciertas materias y, ciertamente, pobre de otras como la contratación mercantil, fruto sin duda del retraso de la codificación civil⁵⁴. En 1885 llegó el relevo de la mano del nuevo Código, el cual se compone de cuatro libros: “De los comerciantes y del comercio en general”; “De los contratos especiales del comercio”; “Del comercio marítimo”; y “De la suspensión de pagos, de las quiebras y de las prescripciones”. En total, 955 artículos que han llegado hasta nuestro días y que siguen siendo de aplicación a pesar de las leyes especiales dictadas en los últimos años.

En la actualidad existe un Anteproyecto de Ley de Código Mercantil, el cual persigue aglutinar la mayor parte del Derecho Mercantil en un texto único, iniciativa que se ha visto paralizada en los últimos tiempos por los problemas políticos en nuestro país pero que, antes de la celebración de las elecciones de 2016, se encontraba en tramitación parlamentaria. Habrá que esperar a ver qué le deparan los nuevos tiempos a esta propuesta.

6. EL PARADIGMA DE LA GLOBALIZACIÓN

Las revoluciones industriales y las transformaciones económicas, iniciadas sin duda tras la primera circunnavegación tal y como se ha puesto de manifiesto anteriormente, han conformado el paradigma de la globalización, el cual ha influido en el Derecho Mercantil de una forma bastante notable⁵⁵. Quizá se trata de la rama del ordenamiento jurídico que más exposición tiene a la globaliza-

⁵³ URÍA y MENÉNDEZ, cit., p. 36.

⁵⁴ PETIT, cit., p. 250 y ss. y Miguel MOTOS GUIRAO y Jesús BLANCO CAMPAÑA, “Proceso histórico de formación del Código de Comercio” en *Centenario del Código de Comercio*, vol. 2, Madrid: Ministerio de Justicia, 1991, p. 11 y ss.

⁵⁵ VISENTINI, cit., p. 601 y ss.

ción, toda vez que la economía actual es global y los negocios entre comerciantes y particulares se realizan sin limitaciones ni fronteras de ninguna clase. En efecto, el Derecho Mercantil ha evolucionado desde un *Ius Mercatorum* usual y local hacia un Derecho estatal y objetivo y, hoy en día, dicha disciplina jurídica constituye un Derecho de mercado global que supone la constatación del fin del principio de soberanía en la materia mercantil, algo que ya empezó a fraguarse con los descubrimientos y con la expedición de Magallanes-Elcano.

Se puede decir sin ningún género de duda que el antiguo *Ius Mercatorum* ha dado paso a una *Lex Mercatoria* supranacional, en la que las disputas mercantiles no se dirimen en los tribunales de ningún Estado sino, antes bien, en las Cortes Arbitrales internacionales de creciente importancia y prestigio. El principio universal de autonomía de la voluntad ha permitido la proliferación de convenios internacionales en diferentes asuntos de Derecho Mercantil, así como en la expansión de las condiciones generales y de los contratos tipo preparados por profesionales del comercio exterior⁵⁶. Igualmente, adquiere gran trascendencia la creación continuada de nuevos instrumentos jurídicos con una vocación permanente hacia el tráfico internacional. Piénsese, por ejemplo, en las aplicaciones *Fintech* o tecnologías aplicadas a las finanzas, tales como *apps* de pago o plataformas de compensación *on-line*. Por otro lado, destacan las emisiones de valores o instrumentos de deuda por parte de las sociedades de capital como forma de obtención de financiación, pudiendo ser adquiridos estos títulos por sujetos internacionales, así como las plataformas de financiación a través del *crowdfunding*.

Sin embargo, a pesar de la quiebra del principio de soberanía por el paradigma de la globalización, se observa en los trabajos realizados por distintos comités y organismos internacionales que el Derecho Mercantil supranacional sigue estando fuertemente basado en usos y costumbres mercantiles, siendo deseable a este respecto su fijación y unificación. Es decir, a pesar de que el Derecho Mercantil traspasa toda clase de fronteras de Estados soberanos y rompe con el principio de territorialidad de las normas, existen instituciones internacionales privadas e intergubernamentales que tratan de codificar, en cierta manera, ese Derecho Mercantil globalizado⁵⁷.

⁵⁶ URÍA y MENÉNDEZ, cit., p. 37.

⁵⁷ Manuel OLIVENCIA, "La comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil internacional (UNCITRAL): balance de un decenio (1968-1977)" en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al Profesor Antonio Polo*, Madrid: Edersa, 1981, p. 753 y ss.

7. CONCLUSIONES

La circunnavegación del globo ejecutado por Magallanes y Elcano abrió la ruta de las especias con las Molucas y ello hizo que el comercio marítimo creciera exponencialmente, creciendo también el trabajo y la importancia de la Casa de Contratación de Sevilla y colocó a esta ciudad como la más importante de Europa en el comercio con las Indias. Además, este acontecimiento fue el germen de la discusión sobre la libertad de los mares y aceleró la formación de los modernos modelos societarios al constituirse con las compañías coloniales un antecedente de la sociedad anónima, sociedad de gran relevancia hoy en día.

Por su parte, el fenómeno de la globalización y la expansión de los negocios, iniciada tras esta singladura sin parangón, hizo que el Derecho Mercantil comenzase a ser lo que hoy en día es en realidad, un Derecho de carácter universal. Como se ha tratado, este rasgo delimitador le viene conferido a nivel supraestatal, a causa de su reconocida fuerza expansiva como derecho uniforme más allá de las fronteras nacionales. En efecto, el Derecho Mercantil se encuentra completamente desligado de sus orígenes y de la realidad política nacional, encontrándose actualmente vinculado al mercado como entidad puramente económica, lo que hace que siga su senda y que, dada la globalización de este mercado, también se puede hablar de la globalización o universalidad del Derecho Mercantil en tanto Derecho del mercado. Así, en la medida que el mercado ha evolucionado hacia formas internacionales y globalizadas, fruto sin duda del desarrollo económico y de las revoluciones industriales y digitales, el Derecho Mercantil se ha visto afectado igualmente por dichos acontecimientos históricos y ha tenido que adaptarse, distanciándose en consecuencia de las legislaciones estatales que encorsetaban la disciplina a un territorio determinado.

Si bien es cierto que estas ideas surgieron con mayor fuerza a partir del siglo XIX con el Código de Comercio francés y los intentos de unificación del imperio germánico, lo cierto es que la primera circunnavegación supuso el inicio de esas ideas cuando se unió Occidente y Oriente y los ibéricos navegaban por sus rutas hacia las Indias para comerciar con los pueblos indígenas y traer a Europa toda clase de productos, fundamentalmente las especias. En la actualidad puede afirmarse que el paradigma de la globalización supone la quiebra del principio de soberanía, al menos en lo que al Derecho Mercantil se refiere. Los distintos convenios internacionales, la creación de nuevos instrumentos jurídicos y la iniciativa de la Unión Europea, entre otros, vienen configurando un Derecho Mercantil global en el que es necesario que se superen los límites fronterizos y se planteen regulaciones

internacionales e, incluso, mundiales, para solucionar las dificultades transnacionales que pueden llegar a surgir, repercutiendo todo ello en una mejora de la eficiencia de los mercados.

BIBLIOGRAFÍA

- Jesús ALFARO ÁGUILA-REAL, “El papel de los usos en el Código de Comercio (notas para una reinterpretación del art. 2 CCo)” en *Escritos jurídicos en memoria de Luis Mateo Rodríguez*, vol. 2, Santander: Universidad de Cantabria, 1993, p. 3-22.
- Ignacio ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo*, Cizur Menor: Aranzadi, 2015.
- “La aportación de las ordenanzas del consulado de Bilbao al desarrollo del Derecho Marítimo”, *Anuario de Derecho Marítimo* (17/2000), p. 25-81.
- Alberto BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, “Notas sobre el origen del Derecho mercantil” en *Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues*, vol. 1, Madrid: Tecnos, 1971, p. 1-44.
- Jacobo de CESSOLIS, *El juego del ajedrez o Dechado de fortuna*, Madrid: Siruela, 1991.
- Javier DÍVAR, *El Consulado de Bilbao y sus Ordenanzas de comercio de 1737*, Bilbao: Academia Vasca de Derecho, 2009.
- Francesco GALGANO, *Historia del Derecho Mercantil*, Barcelona: Laia, 1980.
- Rafael GIBERT, “Fuentes del Derecho mercantil en Castilla (1494-1828)”, *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Granada* (18-19/1963), p. 1-19.
- Santiago HIERRO ANIBARRO, *El origen de la sociedad anónima en España*. Madrid: Tecnos, 1998.
- Aquilino IGLESIA FERREIRÓS, “El Libro del Consulado del Mar” en *Del ius mercatorum al derecho mercantil: III Seminario de Historia del Derecho Privado, Sitges, 28-30 de mayo de 1992*, Madrid: Marcial Pons, 1997, p. 109-142.
- Rafael JIMÉNEZ DE PARGA, “Condicionamientos históricos del derecho mercantil en la fase inicial de su formación” en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje a Rodrigo Uría*, Madrid: Civitas, 1978, p. 315-336.
- Esther MARTÍNEZ, “De Sevilla a la Especiería, y a la Historia”, *Revista española de defensa* (361/2019), p. 10-19.
- Miguel MARTÍNEZ MUÑOZ, “La quiebra del principio de soberanía ante el paradigma de la globalización: una mirada desde el Derecho mercantil” en *Sovranità e Rappresentanza: Stato, Autonomia territoriali e processi di integrazione sopranazionale*, Napoli: Editoriale Scientifica, 2018, p. 123-133.
- Carlos MARTÍNEZ SHAW, “La primera globalización”, *Revista española de defensa* (361/2019), p. 8-9.
- José Antonio MARTÍNEZ TORRES, “Gobernar el Mundo. La polémica Mare Liberum versus Mare Clausum en las Indias Orientales (1603-1625)”, *Anuario de Estudios Americanos* (74/2017), p. 71-96.
- Amando MELÓN Y RUIZ DE GORDEJUELA, “Magallanes y la primera vuelta al

- mundo” en Antonio Ballesteros y Beretta (Dir.), *Historia de América y de los pueblos americanos*, tomo VI, Barcelona: Salvat Editores, 1952, p. 449-748.
- Jesús MOTILLA MARTÍNEZ, “Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, interesante fuente histórica de Derecho mercantil. (Versión paleográfica y notas sobre fragmentos del texto)”, *Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana* (15/1983), p. 189-219.
- Miguel MOTOS GUIRAO y Jesús BLANCO CAMPAÑA, “Proceso histórico de formación del Código de Comercio” en *Centenario del Código de Comercio*, vol. 2, Madrid: Ministerio de Justicia, 1991, p. 11-104.
- Clotilde OLARÁN MÚGICA, “El Consulado de Bilbao y sus ordenanzas. Ordenanzas manuscritas e impresas”, *Jado. Boletín de la Academia Vasca de Derecho* (10/2011), p. 266-270.
- Manuel OLIVENCIA, “La comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil internacional (UNCITRAL): balance de un decenio (1968-1977)” en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al Profesor Antonio Polo*, Madrid: Edersa, 1981, p. 753-782.
- Carlos PETIT, *Historia del Derecho Mercantil*, Madrid: Marcial Pons, 2016.
- Ángel ROJO, “La Codificación mercantil española” en *Centenario del Código de Comercio*. México: Universidad Autónoma de México, 1991, p. 474-515.
- Jesús RUBIO, *Introducción al Derecho Mercantil*, Barcelona: Nauta, 1969.
- Blanca SÁENZ DE SANTA MARÍA GÓMEZ-MAMPASO “La influencia del Mediterráneo en la configuración de la identidad europea” en *La proyección exterior de la UE hacia el Mediterráneo sur tras las primaveras árabes*, Cizur Menor: Aranzadi, 2018, p. 19-46.
- “Codificación y formación de los Códigos Civil, Criminal y Mercantil” en *Cortes y Constitución de Cádiz: 200 años*, vol. 2, Madrid: Espasa, 2011, p. 469-481.
- Rodrigo URÍA y Aurelio MENÉNDEZ, “El Derecho Mercantil” en *Curso de Derecho Mercantil*, tomo I, Cizur Menor: Civitas, 2006, p. 25-48.
- José de VEITIA LINAGE, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1981.
- Gustavo VISENTINI, “Le nuove frontiere del Diritto Commerciale nella crisi economica”, *Diritto Fallimentare e delle Società Commerciali* (5/2009), p. 593-605.

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO (1519-1522)

AGUSTÍN RAMÓN RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

*Académico Correspondiente de la
Real Academia de la Historia*

RESUMEN:

La Primera Vuelta al Mundo, la mayor gesta marinera de la Historia, de la que ahora se cumplen 500 años, tuvo una gestación que se remonta al proyecto de Colón de llegar al Extremo Oriente navegando en dirección contraria y aprovechando la ya prevista de antiguo esfericidad de la Tierra, aunque fallara en establecer sus dimensiones correctas. Insistiendo en esa idea tras el descubrimiento accidental de América, especialmente tras nuevos descubrimientos como el de Vasco Núñez de Balboa, acometieron la tarea de cruzar el nuevo y más extenso océano. El proyecto de Magallanes era aún más preciso y limitado: llegar a las islas de las especias por otro camino del iniciado por Portugal, lo que provocó la animosidad del vecino reino que había comenzado sus exploraciones por una vía más tradicional, contorneando África y llegando al Índico y al Extremo Oriente. Muerto Magallanes antes de llegar a su objetivo, la decisión de la circunnavegación del planeta fue decisión de Elcano. Y el crucial “tornaviaje” fruto de la aportación de Urdaneta.

Palabras clave: esfericidad de la Tierra, ruta portuguesa, Colón, Vasco Núñez de Balboa, Magallanes, Elcano, Urdaneta.

ABSTRACT:

The First Tour of the World, the greatest seafaring feat in history, which is now 500 years old, had a gestation that goes back to the Columbus project to reach the Far East by sailing in the opposite direction and taking advantage of the already planned old sphericity of the Earth, even if it failed to establish its correct dimensions. Insisting on that idea after the accidental discovery of America, especially after new discoveries such as that of Vasco Núñez de Balboa, they undertook the task of crossing the new and more extensive ocean. The project of Magallanes was even more precise and limited: to arrive at the islands of the spices by another way of initiated by Portugal, which provoked the animosity of the neighboring kingdom that had begun its explorations by a more traditional route, contouring Africa and arriving

at the Indian Ocean and the Far East. Magellan died before reaching its goal, the decision of the circumnavigation of the planet was Elcano's decision. And the crucial "tornaviaje" fruit of the contribution of Urdaneta.

Key words: sphericity of the earth, portuguese route, Columbus, Vasco Núñez de Balboa, Magallanes, Elcano, Urdaneta

Ha sido muy común, desde los tiempos más remotos, atribuir por entero a una sola persona cualquier logro o avance de la humanidad y logrado en un único y trascendental momento, con lo que parecería que los avances humanos en todos los sentidos han tenido lugar gracias a personas realmente excepcionales que actúan en circunstancias realmente prodigiosas y casi mágicas.

Pero en cuanto se profundiza en los hechos con algún rigor, esa imagen popular se revela falsa o muy exagerada: si la humanidad ha progresado ha sido por una serie de avances más o menos relevantes y decisivos, que se han ido transmitiendo y constituyendo un acervo común que finalmente han conducido a ese salto.

Y tan importante es cada paso adelante, sea aparentemente grande o pequeño, como su transmisión y divulgación para que otros sepan sacar de él ventajas inesperadas. De hecho, nunca dejamos de lamentarnos de la consecuencia del fenómeno de la "prisca sapientia", la sabiduría y los avances perdidos.

Sin olvidar que circunstancias vistas en primera instancia como adversas terminan a menudo por constituir retos que, paradójicamente, terminan llevando a realizaciones que de otra manera no hubieran llegado a plantearse siquiera.

Todo ello se puede aplicar de la forma más contundente a la hazaña de la Primera Vuelta al Mundo, como explicaremos resumidamente a continuación.

LOS AVANCES PREVIOS

Es un lugar común, aunque a menudo se olvide, que solo un aluvión de avances científicos y técnicos desde la Baja Edad Media posibilitaron la gesta de los Descubrimientos.

En ello tuvo especial trascendencia la apertura del Estrecho de Gibraltar, según avanzaba la Reconquista, comunicando entre sí dos mundos separados desde 711: el del Atlántico y el del Mediterráneo, hasta entonces separados.

Y con ello, el desarrollo de una nueva tecnología naval, incorporando los avances de uno y otro escenario en buques capaces de largas travesías oceánicas, dotados de arboladura mixta y capaces de navegar con cualquier viento gracias también al nuevo timón de codaste, que permitía navegar aunque el

viento formara un gran ángulo con el rumbo del buque, lo que por primera vez posibilitaba navegar en la dirección deseada, y no a la que obligaran vientos y corrientes. Es decir: por primera vez los barcos podían “explorar” zonas desconocidas previamente, no limitarse a navegar por aguas ya familiares.

El recurso anterior, viejo desde Egipto, de navegar a remos imposibilitaba largas travesías oceánicas, por el elevado número de hombres que precisaba y por el pequeño espacio interior que dejaba en los barcos tras acumular en ellos provisiones y agua, por reducidas que fueran las raciones que se sirvieran a gentes que tenían que hacer un gran y muy continuado esfuerzo físico durante largas travesías con muy escasas e improbables escalas.

Añadamos a ello los grandes avances en cartografía, en instrumentos tan decisivos como la brújula, llegada de China, la corredera, para medir la velocidad del buque y la distancia recorrida, así como los avances en Astronomía, tanto del Sol como de las estrellas, para permitir, con el uso de nuevos instrumentos náuticos, la localización precisa del buque, cuando y en alta mar, no existían referencias en la costa cercana para establecer su situación, como se había hecho hasta entonces.

Y bueno es recalcar, por obvio que resulte, que sin todos estos avances, la inmensa mayor parte de autores anónimos, o mas bien colectivos, con pequeños y sucesivos aportes de muchos, la era de los Descubrimientos hubiera sido imposible.

LAS MOTIVACIONES

A los nuevos medios debieron unirse motivaciones para emplearlos, y éstas tuvieron igualmente un largo recorrido: de un lado el resurgimiento económico, comercial y cultural de Europa desde la Baja Edad Media. Por primera vez desde la caída del Imperio Romano los buques navegaban desde el Egeo al Báltico y a Islandia, llevando y trayendo mercancías de todas clases a unos mercados cada vez más ansiosos de ellas y más capaces de pagar un alto precio por ellas..

Por supuesto se echaba de menos la anterior conexión con Asia, ahora reducida a un mínimo por la oleada musulmana y el surgimiento del Imperio Otomano, pero las pocas y muy caras mercancías que conseguían llegar, via especialmente Venecia, no hacían sino incrementar el interés por reanudar plenamente esos contactos.

Fruto de ello fue el viaje de Marco Polo con sus parientes y su “Libro de las Maravillas” que ilusionó a muchos al dar a conocer un mundo virtualmente desconocido en Europa, salvo por muy antiguas y escasas referencias, dotado de unas riquezas sorprendentes y de una cultura tan atrayente como original. La vía

directa y puramente militar y terrestre de las Cruzadas había fracasado reiteradamente, pero tal vez existieran otras posibilidades y otros caminos.

También el hecho de que la Europa cristiana se sentía aislada y cercada por el mundo musulmán, y más tras la caída de Constantinopla en 1453: el mito del “Preste Juan” y del sabio emperador oriental deseoso de conocer el cristianismo constituyeron otros acicates, para compensar la pérdida, ya juzgada como irreparable, del norte de África, del Oriente Medio y de los Balcanes.

EL PAPEL DE PORTUGAL

Es bien sabido que Portugal, que acabó antes su propia Reconquista que Castilla, (de quien se había separado con su primer rey, Afonso Henriques), optó por la expansión marítima desde el reinado de Juan I (1383-1433) de la mano especialmente de su hijo, Don Enrique el Navegante, que fundó en Sagres un centro para instruir, coordinar y almacenar todos los conocimientos necesarios para esa expansión, con el triple propósito de continuar la Reconquista al otro lado del Estrecho de Gibraltar (Ceuta 1415) conseguir esclavos, marfil y oro en las costas africanas, y, señaladamente, llegar al fastuoso Extremo Oriente contorneando el continente africano. Pero la dificultad de la tarea y su propia inmensidad para las fuerzas del pequeño reino, hicieron que solo en 1487 Bartolomé Díaz llegara al extremo sur de África, descubriendo del Cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza, y que once años después Vasco da Gama alcanzara la India, seis después del decisivo primer viaje de Colón.

Y dicha expansión se produjo también en el Atlántico occidental, con el descubrimiento y toma de posesión de los archipiélagos más cercanos a Europa.

Tras varios conflictos bélicos con Castilla a raíz de su independencia, recordemos que no hacía muchos años que Portugal y Castilla se habían enfrentado en una guerra por la sucesión de Enrique IV de Trastámara, quien dejó como heredera a su hija, Juana “La Beltraneja” casada con Alfonso de Portugal, contra Isabel I, hermana del difunto rey, que acabó con la victoria de la segunda, ratificada en el Tratado de Alcaçovas de 1479, en que quedaron resueltos los problemas que enfrentaban a los dos reinos, persistiendo sin embargo las tensiones y recelos mutuos.

En dicho tratado ambas partes renunciaban a cualquier derecho sobre la otra corona, y se adjudicaban a Portugal sus posesiones atlánticas y africanas: Azores, Madeira, Flores y Cabo Verde, así como Guinea y sus pretensiones sobre el reino de Fez (Marruecos), mientras que España retenía las Canarias, objeto de una larga disputa territorial y comercial entre los dos reinos. Todo ello aparte de otras cuestiones dinásticas, en las que no entraremos.

Pero con toda su grandeza y repercusiones posteriores, el plan portugués se atuvo rígidamente a la visión anterior del mundo, la de Eurasia y África, los tres continentes unidos y conocidos desde la Antigüedad, y ello les llevó a desechar propuestas mas arriesgadas en todos los sentidos.

EL PROYECTO COLOMBINO

No vamos a trazar aquí una semblanza del gran navegante sobre el que se han vertido tantas páginas. Pero si a referirnos a un punto crucial de su proyecto.

Uno de dichos mitos insiste en la genialidad de Colón al suponer al planeta esférico, con lo cual tenía pleno sentido su propuesta de llegar a Extremo Oriente (los míticos Cipango y Catay descritos por Marco Polo) navegando siempre hacia el Oeste.

Pero a esas alturas nadie con una mediana formación científica dudaba de aquello, lo que hacía que lo juzgaran como a un visionario poco informado, es que Colón, basándose en los erróneos cálculos de Toscanelli, consideraba justamente que la Tierra no era esférica, pues dando menos longitud de la debida al grado terrestre, literalmente “se comía” todo el Pacífico e infería que a la altura más o menos de las actuales costas americanas, se hallaba el continente asiático.

Nadie dudaba de que, navegando siempre hacia la puesta del Sol, se llegara a Extremo Oriente, pero el viaje se suponía tremendamente largo (entonces no se tenía la menor noticia de la existencia de un continente interpuesto), previsiblemente peligroso, muy caro, y probablemente estéril, dadas las enormes distancias. Tal vez hubiera en el camino algunas islas, como las leyendas aseguraban, pero seguramente aquello no merecía la pena.

Lo curioso del caso es que Colón, pese a saber desacreditados los cálculos de Toscanelli, insistía en ella rotundamente. Parecía saber que a unas tres mil millas náuticas de las costas occidentales europeas, hubiera tierras, que ante la falta absoluta de conocimiento de algo como América, sólo podían ser las míticas Cipango y Catay. Tal vez, después de todo, el criticado Toscanelli tenía razón en las dimensiones terrestres. ¿ Pero ¿ de dónde había sacado Colón esa certeza ?

La cuestión se complica si observamos que Colón, al parecer por mera intuición, escogió precisamente la mejor ruta posible para llegar a América: no hizo directamente rumbo Oeste al salir de Palos, sino que, sorprendentemente, bajó hasta Canarias y allí enderezó el rumbo hacia Occidente. Incluso cambió el aparejo latino de la “Niña” por uno redondo, previendo que iba a tener vientos favorables toda la travesía.

Hoy sabemos que, efectivamente y desde tales latitudes, está la mejor derrota para un velero que quiera cruzar el Atlántico, pues los constantes vien-

tos alisios los empujan en la dirección más favorable, ayudados además por la Corriente del Golfo. Incluso un barco a la deriva y perdido terminaría por llegar a América.

Pero, y lo verdaderamente decisivo, como han señalado muchos autores, fue no que Colón llegara a América, sino que fuera capaz de volver y anunciar su sensacional descubrimiento. Seguramente, algunos otros buques desde la Antigüedad, sorprendidos por una tempestad en torno a las Canarias, pudieron llegar a América, lo que explicaría muchas leyendas y mitos, desde el de Quetzalcoatl en México hasta el de Viracocha en Perú.

El problema era, efectivamente, la vuelta, y para ello, de nuevo la supuesta intuición de Colón resultó decisiva: remontar en latitud hacia el Norte y aprovechar los vientos predominantes del NE a SE para volver a Europa.

Todos estos destellos de intuición han parecido excesivos a muchos investigadores, y máxime si tenemos en cuenta que el Océano es muy grande: ¿Por qué la tierra estaba según él precisamente a unas tres mil millas náuticas y no a dos mil o a seis mil ?

Lo más revelador del caso es que, en varios documentos, Colón afirma “reconocer” tal o cual isla por alguna característica especial.

Corresponde al ilustre académico y gran investigador colombino D. Juan Manzano y Manzano el mérito de haber documentado la muy seria hipótesis de que Colón actuaba sobre seguro, al haber conocido y casi con toda seguridad heredado los papeles de un navegante anterior, que realizó la travesía por accidente, y que, agotado y cercano a la muerte, le confió su gran hallazgo. Parece ser que se trataba de Alonso Sánchez de Huelva, que navegaba entre las Canarias y los puertos ingleses.¹

Es más, parece que fue justamente la presentación de esos papeles, hasta entonces celosamente preservados y ocultos por Colón, dada su relevancia, lo que proporcionó la primera prueba tangible de que la empresa no era una quimera, y fue lo que decidió a los Reyes Católicos a patrocinarla. Y es de reseñar que Colón presentó primero su proyecto a la corte portuguesa, donde fue rechazado, ateniéndose rígidamente a su plan prefijado de África y el Índico. Aunque también es cierto que Colón no llegó a presentar entonces esos cruciales documentos.

Y pese a todas sus presunciones de ser un gran navegante, de Islandia al golfo de Guinea, lo cierto es que Colón en sus cuatro viajes bien conocidos y documentados, no lo acreditó en absoluto, siendo claramente superado por los

¹Juan MANZANO MANZANO, *Colón y su secreto*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1989.

Pinzones y por otros de sus subordinados. Su verdadero mérito fue la tenacidad con que defendió su propuesta, aunque y paradójicamente, hay serias dudas de que llegara a comprender que había descubierto todo un nuevo continente y no las tierras más occidentales de los míticos imperios asiáticos.

LOS MARINOS DE CASTILLA

Otra cuestión es la referente a los marinos castellanos que llevaron sobre sí el peso de la navegación. Parece como si fueran unos recién llegados a tales artes, cuando lo cierto es que los marinos castellanos: vascos, cántabros, asturianos y gallegos especialmente, y luego los andaluces, hacía ya siglos que navegaban desde el mar del Norte hasta Canarias, descubriendo nuevas tierras, comerciando, pescando y luchando. La Marina de Castilla había sido decisiva, tanto en la Reconquista con la toma de Sevilla en 1248 gracias a la escuadra de Ramón Bonifaz, como en el éxito francés en su lucha contra Inglaterra en la “Guerra de los Cien años”, y tanto Sánchez de Tovar como Pero Niño, habían assolado las costas inglesas, el último casi noventa años antes del Descubrimiento. Evidentemente no eran unos aprendices.²

Un curioso recuerdo de esa época es la tradición holandesa de San Nicolás, el santo obispo que trae regalos a los niños por Navidad, que llega allí todos los años en una nao tripulada por gentes de piel más oscura con presentes exóticos de un lejano país llamado España.

Por último, el famoso refugio y amparo de Colón en la Rábida no se ha valorado debidamente. Parece como si los pobres, buenos y perfectamente ignorantes frailucos quedaran embelesados por la genialidad del gran navegante, y sólo por sus contactos personales con la reina Isabel, por haber sido alguno su confesor, lograran ser los mejores abogados de algo que no entendían en absoluto.

La realidad es bien distinta: el modesto monasterio albergaba una enorme masa intelectual: de él dependía la evangelización de las Canarias recién colonizadas, y aquellos hombres eran de los mejor dispuestos entonces para entender y valorar las dificultades y promesas de un nuevo mundo. Es más, entre los confidentes de Colón figuraron dos padres de gran preparación, uno insigne astrónomo y otro “contador”, es decir, y para los moldes actuales, economista. Así se continuaba la tradición medieval de religiosos sabios y científicos en todos los órdenes, que tanto protagonismo tuvo en la colonización y conocimiento del Nuevo Mundo. Pese a su devoción religiosa y su

²Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de Castilla*, Madrid, Instituto de Estudios Zamoranos, 1995.

simpatía por los franciscanos, la muy racional y gran estadista que era Isabel I de Castilla, no se hubiera dejado influir en sus decisiones por el consejo de unos simples aunque entusiastas legos. Y Colón, por su parte, sabía perfectamente a quien se dirigía.

EL TRATADO DE TORDESILLAS

Cabe imaginar la consternación en Portugal al percibir la gran oportunidad perdida, su rey Juan II, aduciendo el tratado de Alcaçovas, reclamó para sí las tierras descubiertas por Colón e incluso planeó una expedición para tomar posesión de ellas, señalando que estaban al sur de las Canarias y que, por tanto, le pertenecían. Pero los Reyes Católicos consiguieron del entonces Papa, Alejandro VI, la emisión de las llamadas “Bulas Alejandrinas”, las dos “Inter Caetera”, la “Eximiae Devotionis” y la “Duden Siquidem” entre mayo y septiembre de 1493, estableciendo que las nuevas tierras pertenecían a España y fijando un límite entre las posesiones españolas y portuguesas en el meridiano que pasa a 100 leguas al oeste de las Azores y Cabo Verde, por lo que todo lo descubierto al Este de dicho meridiano sería posesión portuguesa y castellana las tierras situadas al Oeste.

La cuestión se complicó aún más por cuestiones técnicas, en cuanto que la legua era una medida bastante imprecisa en la época, variando según reinos y hasta territorios distintos, entre 4 y 7 kilómetros actuales, aunque la marina estaba en torno a los 5'5.

Hasta entonces, en navegaciones mucho menos largas y cerca de las referencias de la costa, el problema no había sido mayor, pero ahora, en grandes navegaciones oceánicas, lejos de cualquier referencia, los pequeños errores diarios se iban acumulando y distorsionando seriamente el resultado.

Juan II, ante las bulas Papales y ante la potencia del nuevo reino unido de Castilla y Aragón, libre ya de la guerra de Granada, llegó a la conclusión que era mejor negociar que intentar una política de fuerza, y así se iniciaron conversaciones entre delegaciones de los dos reinos en Tordesillas, que culminaron en el famoso Tratado de 7 de junio de 1494.

La parte fundamental y que más nos interesa de toda esta complicada negociación, fue que el nuevo límite se desplazó a 370 leguas al oeste de Cabo Verde. Aquello y el muy oportunista “descubrimiento” del Brasil por Álvaro Cabral en 1500, permitió a Portugal su propia tajada en el nuevo continente. Y con uno u otro subterfugio, el meridiano de Tordesillas que apenas incluía una pequeña parte de Brasil situada al Este de la línea de demarcación, fue desplazándose hacia el Oeste abarcando un territorio muchísimo

mayor, fuente constante de tensiones y conflictos con España hasta fines del siglo XVIII.

Otras dos cuestiones quedaron sin resolver: la fijación de un límite preciso al otro lado del mundo, donde era previsible que españoles y portugueses se volvieran a encontrar, engendrando nuevos problemas de demarcación de sus respectivas zonas, y la pretensión de Lisboa de considerar igualmente suyas las aguas situadas por debajo del Ecuador, al ser por entonces los únicos europeos que habían navegado por ellas.

DEL DESCUBRIMIENTO AL “MAR DEL SUR”

Como es de sobra conocido, las tres naves de Colón avistaron tierra un 12 de octubre de 1492, marcando todo un hito en la historia de la navegación y en la mundial.

Pero aquellas nuevas tierras, por mucho que las ponderase Colón en sus informes a los Reyes Católicos para enaltecer lo conseguido, no parecían tener nada que ver con el sofisticado y riquísimo imperio que había conocido y descrito Marco Polo, ni en sus habitantes, ni en su grado de desarrollo, ni en sus riquezas, entre otras las tan codiciadas especias.

Colón se obstinó en creer y hacer creer a los demás, en sus siguientes tres viajes, donde no solo descubrió nuevas y más grandes islas, sino que incluso llegó a tocar en el continente americano, que aquellas eran las últimas y relativamente marginales posesiones del gran emperador de Oriente, y que navegando entre aquel archipiélago, poco más al Oeste, se llegaría por fin a los ansiados Cipango y Katay. Aún se discute si Colón llegó al final de su vida a comprender que estaba, literalmente, ante un “Nuevo Mundo” y no en la periferia de Oriente, pese a todas las evidencias, como la del mismo mapa de Juan de la Cosa, de 1500, donde no solo se cartografía el Caribe, sino que se esbozan las costas americanas, las de América del Norte y las de América del Sur, ya hasta el extremo de Brasil, con detalle sorprendente, dados los medios de la época y lo reciente del descubrimiento..

Juan de la Cosa tuvo el gesto de ocultar el camino que parecía más seguro, el de un posible estrecho en Centro América, bajo una imagen de San Cristóbal, como para no contradecir al almirante, pero señalando la ruta evidente.

Por entonces las exploraciones, ya no solo de Colón, se multiplicaron, buscando ese paso y reconociendo todas esas costas, pero solo un 25 de septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa resolvió la cuestión al descubrir el “Mar del Sur”, primer nombre dado al Pacífico, avistado por primera vez desde una cumbre montañosa en Panamá, y del que tomó solemnemente posesión en nombre

del rey de Castilla: por fin estaba claro que América era un nuevo continente y que un nuevo océano la separaba del mítico Oriente. Y que si se querían alcanzar aquellas lejanas y deseadas tierras había que buscar otro camino, pues ya era evidente que la masa continental americana impedía la navegación directa, la que había propuesto Colón.

También que desde un primer momento se barajaron planes para abrir un canal de paso en Panamá, pero la técnica de la época era muy insuficiente para resolver los inmensos problemas técnicos que planteaba, dada la orografía del istmo y hasta la diferencia del nivel del mar entre ambos océanos, que fueron todo un reto incluso en el siglo XX.

LOS INTENTOS DE SOLÍS

Muy poco se sabe de los primeros años de Juan Pedro Díaz de Solís, incluso el lugar de su nacimiento y fecha. La segunda parece en torno a 1470, sobre su tierra natal unos dicen que nació en Lebrija, cerca de Sevilla, y otros en San Pedro de Solís, en Portugal, no faltando quien le atribuya un origen asturiano.

Naciera en un lugar u otro, parece que participó en varias expediciones portuguesas de descubrimiento, pero lo probado es que hacia 1506 fue encargado por Vicente Yáñez Pinzón, quien llegó casi al extremo occidental de Brasil, en el cabo San Agustín, para proseguir la exploración de las costas del Caribe, especialmente en Tierra Firme, y luego en Honduras y Yucatán, buscando siempre el ansiado paso al “Mar del Sur”.

En estas misiones se acreditó lo suficiente como para que Fernando el Católico convocara a Solís en 1508, junto con Vicente Yáñez Pinzón, Américo Vespuccio y Juan de la Cosa para planear una expedición que encontrara la vital línea marítima. Y es de notar el relieve de los que fueron convocados para evaluar la consideración que tenía ya por entonces Solís.

Concretados los planes, se le dió el mando de una expedición que zarpó de Sanlúcar de Barrameda el 29-VI-1508, llevando como piloto a Pedro Ledesma. Tras una escala en Cabo Verde, los buques recalaron en las costas brasileñas de cabo San Agustín, llegando hasta el río Colorado, ya en el actual litoral argentino y en los límites norteños de la Patagonia. Pero la dureza y lo largo del viaje terminaron provocando un motín en la flotilla, que volvió sin haber logrado su propósito en octubre de 1509, y siendo Solís encarcelado y juzgado.

Sin embargo, no tardó en verse libre de toda culpa en los altercados, rehabilitado e incluso indemnizado con una buena cantidad. Es más: habiendo muerto Américo Vespuccio el 22-II-1512, fue nombrado Piloto Mayor para cubrir su vacante el 25 de marzo del mismo año, un mes después.

A fines de 1514 se le dio el mando de una nueva expedición para repetir su viaje de exploración, con el propósito no solo de hallar el paso al “Mar del Sur”, sino de cartografiar la costa Oeste de América del Sur hasta llegar a Darién, en Panamá, donde contactaría con los asentamientos españoles fundados por Pedro Arias Dávila, dejándose para un momento posterior la travesía del nuevo Océano.

La expedición se preparó con todo secreto, por no irritar a los portugueses, que, como indicamos anteriormente, seguían considerando pese a la demarcación de Tordesillas por meridiano, que las rutas al sur del Ecuador estaban en su esfera de influencia, vedada a los españoles. Hay noticias de que pretendieron sabotearla de una manera u otra, aparte del omnipresente espionaje, pero el mayor inconveniente fue que la capitana “Nuestra Señora de la Merced” excesivamente cargada, tuvo tales averías que debió ser reemplazada por otra carabela.

Finalmente fueron tres la embarcaciones que zarparon de Sanlúcar el 8-X-1515, con un total de 60 hombres en sus dotaciones, acordes con sus pequeños portes, pues la nueva capitana era de solo 60 toneles y de 30 las otras dos. Según parece sus nombres eran “Concepción”, “Trinidad” y “Santiago”, muy habituales en los barcos españoles de entonces. El rey, bien que en secreto para no indisponerse con los quisquillosos portugueses, aportó cuatro mil ducados de oro, así como cuatro “lombardas” o cañones pesados (aparte piezas más ligeras) 60 coseletes (armaduras para soldados de a pie) y provisiones para dos años y medio.

La travesía se desarrolló sin grandes incidentes, y según todas las referencias, Solís barajó la costa en busca de una gran bahía que se suponía era la boca del estrecho, más o menos entrevista en viajes precedentes, y que hoy sabemos que no era eso en absoluto, sino el amplio estuario del Río de la Plata. Solís se maravilló que en ese mar el agua fuera dulce, pero sin descartar que fuera efectivamente el ansiado paso, exploró detenidamente la zona.

Como se acostumbraba entonces, tomó formalmente posesión de aquellas tierras en nombre del rey no lejos de Punta del Este el 2 de febrero de 1516, y plantó una cruz en el lugar al que dio el nombre de “Nuestra Señora de la Candelaria”, fiesta del día, cercano al actual Maldonado.

Siguiendo la navegación, dió el nombre de Martín García a una isla vista poco después, por su despensero muerto por entonces y allí enterrado, Solís desembarcó en un esquife para reconocer el terreno, con solo siete hombres: Pedro de Alarcón, contador y escribano de la flotilla, Francisco de Marquina, el factor, cuatro marineros y el grumete, Francisco del Puerto. Era el 20-I-1516.

Nunca lo hiciera, pues al poco de poner pie en tierra fueron rodeados por un

enjambre de indígenas que mataron o apresaron a todos. Lo más terrible es que desde las carabelas asistieron impotentes, por estar fuera de alcance de sus piezas de artillería, a la indescriptible escena de ver como eran rematados, troceados, asados y comidos en la misma orilla. Solo se salvó el grumete, por alguna razón desconocida, que fue liberado mucho después y tuvo aún una vida de lo más accidentado.

Desmoralizados los supervivientes, decidieron suspender la exploración y volver a España, bajo el mando de Francisco de Torres, cuñado de Solís. Tras una accidentada y penosa travesía, en la que perdieron una nao, la malhadada expedición llegó a Sevilla el 4-IX-1516.

Pero y aunque no habían conseguido hallar el paso, al menos lograron situar y cartografiar el litoral, confiando siempre en que el “Mar Dulce” fuera la solución para otros exploradores que persistieran en el empeño.

Cabe destacar por último que los intentos de hallar la comunicación entre los dos océanos se dirigieron hacia el sur, como queda de manifiesto, desdeñándose por razones tan variadas como comprensibles el buscarlo por el norte. Ese empeño quedó para otros, singularmente anglosajones, que durante siglos intentaron hallar “El Paso del Noroeste”, con el poco éxito que recoge la historia.

A Solís no le acompañó realmente la suerte, pero al menos fue el primero que lo intentó y aún hoy es conmemorado como descubridor de los países del Plata.

Y desde luego, allanó el camino para que pocos años después Fernando de Magallanes descubriera lo que con tanto empeño y por dos veces había buscado Solís.

FERNANDO DE MAGALHAES

Fernao de Magalhaes o en español Fernando o Hernando de Magallanes, nació en Sabrosa, (aunque otros lugares reclaman ser su cuna) pequeña localidad de Tras os Montes, en Portugal, en la primavera de 1480, en el seno de una familia hidalga pero modesta. Su padre era Rui de Magalhaes y había ocupado diversos cargos, como alcalde de Aveiro, alcalde mayor de Estremoz, juez ordinario, procurador de cámara y finalmente concejal de Oporto.

Tuvo la distinción, aún niño de diez años, de servir como paje de la reina Leonor, esposa de Juan II de Portugal, pero esta experiencia, si bien le acercó a la Corte, no le proporcionó el ascenso social que deseaba.

Por ello, y siguiendo su inclinación personal, buscando la fama y mejor vida, se alistó como soldado en marzo de 1505, con 25 años, en la “Armada de la India”, una flota de 22 buques al mando de Francisco de Almeida, primer virrey

portugués de las posesiones lusas en la India. Allí permaneció durante ocho años, participando en las batallas de Cananor y Diu, resultando herido en la primera. También estuvo en la primera expedición a Malaca, al mando de Diego Lopes de Sequeira, que terminó en desastre debido a intrigas, señalándose Magallanes por su aviso a Sequeira, con lo que obtuvo recompensas y honores.

Dos años después, en 1511, y bajo las órdenes de Afonso de Albuquerque, estuvo en la conquista de Malaca, que marcó su destino. Magallanes regresó a Portugal, pero su amigo y posiblemente su primo, Francisco Serrao, a quien había salvado la vida en la primera expedición a Malaca, fue en dirección opuesta, a las Molucas, en la primera expedición a las míticas islas de las especias. Ambos mantuvieron una correspondencia que terminó teniendo resultados decisivos en la vida de Magallanes.

Posteriormente luchó en las costas marroquíes, sufriendo en Azamor una herida en batalla por lanzazo en una pierna que le dejaría cojo de por vida. Pero allí empezaron sus desdichas, pues fue acusado de vender ilegalmente ganado, botín tomado al enemigo, y aunque finalmente fue absuelto, al menos parcialmente, aquello amargó profundamente al bravo soldado, que se sintió poco y mal recompensado y víctima de envidiosas intrigas que, unidas a otros incidentes, agriaron un carácter ya de por sí difícil.

Decidido a cambiar el rumbo de su vida, el soldado quiso hacerse navegante, dedicándose a estudiar todo lo referente a las nuevas exploraciones, astronomía y navegación, y a entrar en contacto con los mayores expertos en dichas cuestiones. Así concibió la idea de que sería seguramente más fácil llegar a Extremo Oriente y las Molucas hallando un paso en América hacia ellas, que por la acostumbrada ruta portuguesa del Índico.

Y tras varios años de estudio y reflexión desde 1513, en 1516 solicitó una entrevista con el rey, Manuel I de Portugal. Pero allí echó todo a perder por su carácter altanero y quisquilloso. Tras pedir de malos modos un aumento de la pensión que percibía, provocó el enfado del monarca que le despidió bruscamente, haciendo que el irascible soldado amenazara con pasar a servicio de otro rey.

Aún estuvo Magallanes un año más en Portugal, completando sus estudios, creyendo que según el tratado de Tordesillas, las codiciadas Molucas, las míticas islas de las especias, quedarían en la esfera española.

También hizo amistad con los hermanos astrónomos y cartógrafos Rui y Francisco Faleiro, especialmente el primero, un hombre de carácter agrio y bastante desacreditado en Portugal, y con otros que le sirvieron de asesores, y le ayudaron en su proyecto de ir a España en busca de apoyos.

DE SEVILLA A VALLADOLID

Un 20 de octubre de 1517 Magallanes con un pequeño séquito, llegó a Sevilla, conocida entonces como la “Reina del Océano”, porque de su puerto salían las flotas a Indias y volvían con sus riquezas, y porque en ella estaba la famosa “Casa de Contratación”, que no solo monopolizaba dicho comercio, sino donde se centraba la investigación sobre las nuevas exploraciones, incluyendo la cartografía, los instrumentos de navegación y los propios buques.

En Sevilla el contacto principal era Diego Barbosa, curiosamente otro emigrado portugués, a raíz de un enfrentamiento con otro rey anterior, Juan II de Portugal, y que había medrado hasta el punto de ser nombrado en 1503 Teniente Alcaide (o segundo en el mando) de los Reales Alcázares y Atarazanas (lugar donde se construyen, reparan y conservan los buques) y Comendador de la Orden de Santiago, casado con María Caldera, de la nobleza sevillana, y de la que tuvo cinco hijos. Y de ellos, uno, el llamado Duarte, seguirá a Magallanes en su viaje, y otra, Beatriz, se casará con él a los tres meses de su llegada a Sevilla, sellando así la alianza entre los dos hombres, aparte de la decisiva ayuda de una dote de 600.000 maravedíes.

Gracias al patrocinio de su ahora suegro, Magallanes fue recibido por el Tribunal de la Casa de Contratación, donde expuso su proyecto de llegar a las Molucas, por un paso que dijo conocer.

Su difícil carácter complicó las cosas, pero nuevamente el apoyo de sus seguidores consiguió finalmente lograr una entrevista con Carlos I en Valladolid.

LAS CAPITULACIONES DE VALLADOLID

Llegados por fin Magallanes y Faleiro a la corte, se iniciaron las entrevistas con el rey Carlos y con su madre Juana, que tras negociaciones largas y complejas en donde tuvo especial protagonismo Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, que se mostró como un firme partidario del proyecto, cuajaron en un acuerdo conocido como las “Capitulaciones de Valladolid”, firmado el 22 de marzo de 1518. Como en el caso de Colón con las de Santa Fé, se trataba de un acuerdo por el que los reyes encomendaban a un particular o particulares, que proponían la empresa, el descubrimiento, conquista y colonización de las tierras que se encontraran a cambio de determinados pagos y cargos, privilegios y monopolios, en principio por un número determinado de años, pero con ventajas para sus herederos.

En este caso se les concedía a Magallanes y a Faleiro el título de Adelantados y Gobernadores de las islas que descubriesen, junto con el cargo de Capita-

nes Generales de la Armada que realizase la empresa, con un suelo anual de cincuenta mil maravedíes, aumentado al poco en ocho mil más, aparte de un “socorro” o ayuda de treinta mil mas para gastos.

Tendrían el monopolio de la ruta que llevara a las codiciadas islas de las especias por diez años, y el veinte por ciento de las ganancias líquidas que produjesen. También la concesión de una isla para cada uno, pero reservando las seis más ricas para la Corona, de las que solo recibirían un 15% de sus beneficios. Todas, en cualquier caso, quedarían bajo el dominio de la Corona española. En el apéndice I a este trabajo podrá el lector comprobar los pormenores de este contrato.

Y, por último, Carlos I concedió el hábito de Caballeros de Santiago a Magallanes y a Faleiro, lo que significaba todo un ennoblecimiento y ascenso social para ambos.

Eso sí, previendo problemas con Portugal se especificaba tajantemente que los exploradores no entrarían en la zona Oeste delimitada por Tordesillas para no ofender al rey portugués, “mi muy caro y muy amado tío y hermano, ni en perjuicio suyo, salvo en los límites de nuestra demarcación.”

En notable contraste con el proyecto de Colón, tan ambiguo como impreciso y con claros visos de ser excesivamente grandioso y ambicioso, el nuevo proyecto era tan realista como limitado, dentro de su indudable grandeza: hallar el paso que llevara desde el Atlántico al Pacífico por tierras de América del Sur y descubrir y tomar posesión de las Molucas. Para nada se hablaba de circunnavegar la tierra ni de grandiosas expansiones de conquista y misioneras en Asia-Pacífico.

Pero no dejaba de ser una empresa descomunal, pues y pese a su insistencia en lo contrario, Magallanes no sabía, como veremos, donde se hallaba el vital paso de un océano a otro, ni tenía resuelto el problema de la Longitud donde se hallaran las Molucas, ni por tanto, si entraba dentro o no de los límites atribuidos a los españoles por Tordesillas. Aún más: el nuevo “Mar del Sur” y todo lo que contuviera, incluyendo los vitales vientos y corrientes, seguía siendo un perfecto desconocido, salvo en algunas de sus costas americanas.

Por ello conviene dejar claro al lector que todas esas supuestas “autoridades” que dieron informes o aportaron sus imaginativos mapas y criterios de toda índole que se alegaron para aprobar o reprobar la empresa eran nada más que especulaciones que se basaban en muy pocos o nulos datos, en discusiones tan teóricas como bizantinas que a ninguna conclusión podían llegar. Y que resulta un empeño tan erudito como inútil a la postre el detenerse en las hipótesis de unos y de otros, reseñando los “expertos” que las formularon en cualquier sentido.

Pero si el plan tenía ya enormes dificultades, otras las añadieron las rivalidades humanas, como veremos, y no fueron las menores.

La rivalidad portuguesa

Como era de esperar, las reclamaciones diplomáticas de la corte de Lisboa fueron constantes y duras, exigiendo se abandonara el proyecto, e incluso hay más que indicios de que se recurrió al espionaje y a toda clase de medios, incluso los más drásticos, para impedir la expedición, hasta las amenazas a Magallanes de asesinarlo si persistía en su empeño. Pero y pese a todo, la expedición siguió adelante, aunque con sendos recelos entre las dos partes por la competencia entre los dos países, lo que engendró no pocas rivalidades y problemas durante la expedición. De hecho consta que se limitó el número de portugueses embarcados inicialmente previsto, ante los previsibles problemas de todo tipo. Nadie podía asegurar que tal o cual personaje fuera en realidad un saboteador enviado por Manuel I o alguno de sus ministros o consejeros.

Seguramente tuvo que ver con aquello la elección para el mando compartido con Juan de Cartagena, (una vez descartado Rui Faleiro, cuyo ya difícil carácter derivó hacia la locura). de quien no tardó en librarse Magallanes tras salir de Canarias en su primera escala, por no admitir compartir el mando pese a lo estipulado en las Capitulaciones. .

La primera tierra americana alcanzada fue Brasil, pero allí no hubo incidentes porque los asentamientos portugueses eran todavía tan escasos como poco importantes.

Y pese a toda la palabrería, resultó que el plan de Magallanes era repetir la intentona de Solís. Al verse defraudado, Magallanes se dirigió al sur, con gran tenacidad, encontrándolo finalmente, pero a costa de perder una de sus naos por temporal y de la deserción de otra, que volvió a España, dadas las penalidades que tuvieron que sufrir por el mal tiempo, el frío y la escasez de alimentos. Ello, sin contar con un motín entre las dotaciones, provocado además de por todo lo anterior, por el excesivo autoritarismo de Magallanes y a su renuencia en informar a los demás mandos de la expedición, pese a lo acordado con Carlos I.

Ya en el Pacífico (nuevo nombre que le dio Magallanes) la travesía fue muy larga pero sin incidentes notables, salvo por los estragos que causó el escorbuto. Pero por una razón u otra, derivó demasiado al norte de su objetivo, hasta la isla de Guam. Curiosamente, aquellas islas, hoy las Marianas, fueron conocidas como islas de los “Ladrones”, pues sus habitantes eran tan primitivos que desconocían incluso el trueque, por lo que abordaban los buques españoles y se apo-

deraban tranquilamente de todo lo que les llamaba la atención, provocando la dura respuesta del siempre irascible Magallanes.

Desde allí, en vez de hacer rumbo al sur, como era de esperar, se dirigió hacia el oeste, llegando a las Filipinas, donde murió en combate con los indígenas en la isla de Mactán, cerca de Cebú.

Parece ser que Magallanes creía menor la extensión del Pacífico, (siempre el problema de la Longitud, cuyo cálculo exacto era imposible entonces, y que acumulando pequeños errores implicaba una gran distorsión en una travesía tan larga) y tal vez temeroso de que las ansiadas Molucas estuvieran en la zona portuguesa, probó suerte en el archipiélago filipino buscando una compensación y para no volver con las manos vacías, pero esta suposición no pasa de ser una hipótesis, por mas razonable que pueda parecer. Tal vez sea la explicación mas plausible de que Magallanes se enredara en las disputas de los reyezuelos filipinos apartándose de la que era su misión principal y exponiéndose a serias complicaciones.

LA META Y LA DIFÍCIL VUELTA

La expedición quedó así sin jefe y sin una orientación válida para llegar a las Molucas, pese a todas las promesas y planes de Magallanes, problema que se subsanó recurriendo a pilotos e informaciones indígenas, por aquellas latitudes buenos navegantes.

Tras deshacerse de la nao “Concepción”, muy averiada y para repartir sus tripulantes entre las otras dos supervivientes, faltas de brazos por las bajas, sus jefes, Elcano y Gómez de Espinosa, decidieron volver a España por rutas distintas: Espinosa cruzando de nuevo el Pacífico hasta América Central, y Elcano por la ruta portuguesa, aún conociendo las tajantes órdenes de Manuel I de capturar, incluso por la fuerza, a cualquier buque de la expedición que surcase esas aguas.

La “Trinidad” de Espinosa demoró su salida varios meses por avería, haciéndose a la mar el 6 de abril de 1522, dejando cuatro hombres en la isla de Tidore como encargados de la nueva factoría y embarcándose unos cincuenta, entre ellos el portugués que les había avisado del peligro de las represalias de su rey por invadir aguas e islas que se reservaba en exclusiva.

Encontrándose vientos contrarios del este, enderezaron el rumbo hacia el norte, buscándolos favorables, remontando hasta los 42°, donde una violenta tempestad desaparejó el barco por completo y obligó a los tripulantes a demoler sus dos castillos de proa y popa para evitar volcar, lo que les privaba de resguardo, estando las bodegas repletas de mercancías, pues embarcaron

nada menos que 920 quintales de clavo y otras especias. Las enfermedades y el hambre les costaron la muerte de 30 hombres. A Espinosa no le quedó sino retroceder, tocando en una de las Marianas, casi desierta y con pocas provisiones, lo que le determinó regresar a las Molucas, donde llegó a fines de septiembre, agotados y en muy malas condiciones. Tal era la situación, que tres de los hombres desertaron y se quedaron en la isla de las Marianas, prefiriendo esa dura y aislada existencia entre gente tan distinta a ellos a la desesperada opción de volver al mar.

A todo esto, y decididos a tomar severas medidas, los portugueses se habían fortificado en la isla de Ternate, lo que sabido por Espinosa, les hizo llegar ingenuamente un mensaje en petición de ayuda. Pero el jefe portugués, Antonio Brito, mandó una expedición a la isla de Doy, donde se hallaban los desesperados navegantes, y los apresó a todos, sin resistencia alguna, tal era su estado. Con ellos iba Lorosa, el portugués que les había avisado del peligro que corrían, que fue juzgado como traidor y decapitado.

Del resto solo consiguieron volver a España cinco de los supervivientes, y en 1525-26 de mazmorra en mazmorra, obligados a realizar trabajos forzados y sufriendo toda clase de molestias, entre ellas el ser despojados de todo, salvo de la ropa que llevaban puesta.

En cuanto a la nao “Trinidad”, estaba en tal estado, con el casco abierto, que los portugueses la desguazaron por completo, aprovechando sus maderos para construir la nueva fortaleza portuguesa, de paso que confiscaban sus pertrechos y armas. Y, por supuesto, requisaron igualmente todos los instrumentos náuticos, mapas, derroteros y documentos.

ELCANO Y LA “VICTORIA”

Así, el navegante de Guetaria tomó la opción de navegar sin escalas desde la latitud de Australia hasta España, nada menos, sabiendo que si entrara en un puerto portugués sería el fin de todo, o incluso si se topaba con un buque armado. De él fue pues la decisión de dar la vuelta al mundo y arrostrar los peligros que conllevaba, incluyendo el sacrificio de su ya muy probada dotación tras una muy dura navegación de más de dos años.

Los marineros suplicaron una escala al llegar a la altura de Mozambique, a lo que su jefe se negó, pero ya cerca del final, la presión aumentó ante la falta de alimentos, el escorbuto y el agotamiento de los marineros ante la obligada tarea continua de accionar las bombas de achique en la ya gastada nao. Por fin Elcano cedió y permitió una escala en la colonia portuguesa de Cabo Verde para adquirir alimentos. Como precaución instó a todo el mundo a una total discre-

ción, haciéndose pasar por un buque que volvía de América, separado de una agrupación de tres, por haber desaparejado del trinquete.

Así envió a tierra al contador Martín Méndez en una chalupa con un puñado de hombres, y tal hicieron su papel que los portugueses les creyeron y al poco volvió la chalupa con una carga de arroz.

A todo esto, y tras varios días de estancia, se levantó una borrasca, y Elcano, juzgando expuesto el fondeadero donde anclaba la “Victoria”, mandó hacerse a la mar, temiendo que su buque se estrellara contra la costa, y es cierto que a ello debieron su salvación, pero por una causa inesperada.

La chalupa de la nao había vuelto a tierra, en su constante labor de reaprovisionar la nao, pero un marinero se delató a sí y a los suyos, y cuando volvían a la “Victoria” fueron apresados por una lancha portuguesa con una fuerte dotación armada, conducidos a tierra y encerrados en prisión.

Poco después salían del puerto cuatro de las cinco naos portuguesas allí fondeadas, para dar caza a la “Victoria”, pero ésta, ya en el mar, pudo escapar de su persecución, dejando atrás a trece compañeros. Y solo tras largas negociaciones diplomáticas pudieron ser liberados y repatriados años después.

Así la hazaña de los 18 supervivientes de la “Victoria” al dar la 1ª Vuelta al Mundo, se vio completada años después por estos otros 18, sumando los apresados de la “Trinidad” a los de Cabo Verde, aunque la culminaran como prisioneros del rey de Portugal.

LA ALTERNATIVA ESPAÑOLA: LOAYSA, LEGAZPI Y URDANETA

Pese a la enorme trascendencia del hecho, dos cuestiones quedaron irresueltas: la posesión de las Molucas (y de otras tierras y aguas en la región de Asia-Pacífico) con todas sus derivaciones para el futuro, y el hallar una vía alternativa a la portuguesa para llegar a ellas, pues el descubrimiento del Estrecho de Magallanes fue poco práctico, dada la dificultad en atravesarlo y más en la época de la vela.

Carlos I recurrió a la vía diplomática para solventar el contencioso de las Molucas con Portugal, realizándose unas negociaciones con sedes alternativas en Elvas y Badajoz que se dieron finalmente por fallidas el 31 de mayo de 1524,

Se decidió entonces enviar una expedición para tomar posesión de las disputadas islas, al mando de Frey García Jofre de Loaysa, de la Orden de San Juan, con Elcano como segundo jefe y principal asesor en navegación y cartografía. La flota, de siete naos, zarpó el 24-VII-1525, pero durante la travesía murieron los dos jefes y por una razón u otra solo llegó a Molucas la capitana “Victoria” en curiosa coincidencia, con unos 105 hombres.

No tardó en producirse el conflicto con los portugueses estaba asegurado, y éstos pasaron al ataque contra la solitaria nao española el 17-I-1527, cada bando obtuvo el apoyo de ciertos jefes indígenas, y así las hostilidades duraron casi tres años justos, hasta que los españoles, en gran inferioridad numérica y material, agotados y diezmados y sin posibilidad de refuerzos, debieron rendirse en 9-XII-1529.

Pero si no recibieron refuerzos no fue porque no se les enviaran, pues otra expedición al mando de Sebastián Caboto con tres naos zarpó de España meses después de su salida, pero nunca llegaron a surcar las aguas del Pacífico, por una u otra cuestión. Desde la Nueva España, y gracias a la visión de Hernán Cortés que había promovido la creación de astilleros y puertos en su costa del Pacífico, se enviaron otras tres al mando de Álvaro de Saavedra, de las que solo llegó a Molucas la capitana, la “Florida”, con una ayuda más moral que material. Apenas repuesta, intentó la vuelta a las costas mejicanas, pero tuvo que dar la vuelta tras llegar a la altura de las Hawaii, frustrándose así nuevamente la travesía en sentido inverso del Pacífico.

Mientras, en Europa el clima de las relaciones luso-españolas había cambiado espectacularmente, pues Carlos I se había casado con la Infanta Isabel de Portugal el 11-III-1526, futura madre de Felipe II, y con ello las relaciones entre los dos reinos mejoraron sensiblemente, llegándose al Tratado de Zaragoza de 22-IV-1529 por el que Portugal compraba a España las Molucas por unos 350.000 ducados de oro y se comprometía a no abandonarlas ni cederlas a un tercero sin ofrecerlas antes a España, con lo que reconocían implícitamente sus derechos.

El tratado dejaba sin embargo de atender los intereses españoles de conseguir una presencia en Extremo Oriente, y al mismo tiempo de no depender de la “vía portuguesa” para acceder a esa nueva posesión.

La solución la brindó un personaje de la talla de Andrés de Urdaneta, que de joven había participado en la expedición de Loaysa como secretario de Elcano, cerca del cual se formó como navegante. Urdaneta no solo brilló por su valor y pericia en la guerra con los portugueses, sino que estudió profundamente las aguas, vientos y corrientes. Tomó buena cuenta de todo ello en sus escritos, pero al caer prisionero de los portugueses éstos se los arrebataron, aunque tal era su capacidad y memoria que pudo reconstruirlos cuando se vió de vuelta en España.

Posteriormente se ordenó sacerdote en la Orden de San Agustín y ante el interés de Felipe II por conseguir esa posesión en Asia-Pacífico, declaró que sabía encontrar la ruta para cruzar el Pacífico de vuelta de ella, cuestión básica para hacerla viable al asegurar la conexión con los puertos de la Nueva España.

Y así finalmente España logró en la expedición de Legazpi las Filipinas y su conexión con los puertos mejicanos, con la consecución del “tornaviaje” por Urdaneta en 1565. Curiosamente, y como sucedió con Colón, el secreto de lograr vientos y corrientes favorables para la vuelta fue el de remontar hacia el norte en Latitud, evitando las corrientes y vientos alisios contrarios, probando de paso la simetría del planeta.

Con ello se hizo posible la ruta comercial del “Galeón de Manila” también conocida como “Nao de Acapulco”, por su puerto de llegada, que conectó Asia, América y España durante casi tres siglos, creando un flujo de mercancías, ideas y personas de consecuencias difícilmente evaluables para la historia de la humanidad, pero de dimensiones y consecuencias realmente inmensas.

CONCLUSIÓN

Así, y como señalábamos al comienzo de este por fuerza breve y esquemático análisis, se completó la mayor gesta de navegación de la historia, con sucesivas aportaciones de Colón (y de Sánchez de Huelva) de Juan de la Cosa, de Vicente Yáñez Pinzón y de Solís, de Magallanes (que tenía un objetivo mucho más preciso y limitado) y de Elcano, que fue el que tomó la decisión de dar la vuelta al mundo, finalizando con la de Urdaneta.

No es extraño que otros países hayan querido apropiarse indebidamente del mérito de tal hecho, desde Portugal y pese a que intentó por todos los medios evitarla, a la de Drake, realizada unos 60 años después de la de Elcano y beneficiándose en todos los sentidos de lo conocido y logrado desde entonces, pues incluso las travesías del “Galeón de Manila” eran ya normales.

Y, como hemos visto, lo logrado no fue por superhombres omniscientes, sino por seres humanos con la firme voluntad de vencer toda clase de obstáculos y con una tenacidad y capacidad de sufrimiento igualmente poco comunes.

Todo ello no empequeñece en absoluto su mérito y el del país que reiteradamente apoyó las sucesivas tentativas para lograrlo, al contrario: lo engrandece.

Recordarlo y valorarlo debidamente es la labor que nos ha tocado a los que vivimos 500 años después de una gesta sin paralelos en la Historia Universal.:

Con toda justicia en el escudo de España, junto a los de los antiguos reinos, figura el símbolo de la mayor gesta colectiva de los españoles: las columnas de Hércules, que recuerdan quienes fueron los que descubrieron y comunicaron entre sí más de los dos tercios del planeta.

BIBLIOGRAFÍA

- Bartolomé Leonardo de ARGENSOLA, *Conquista de las islas Malucas*, Madrid, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, Biblioteca de Viajeros hispánicos, 1992.
- José ARTECHE, *Elcano*, Madrid, Espasa-Calpe, 1942.
- José ARTECHE, *Urdaneta*, Madrid, Espasa-Calpe, 1943.
- Lourdes DIAZ TRECHUELO, “El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico”, *Revista de Estudios del Pacífico*, UCM, Madrid, nº 4, 1994.
- Felipe FERNÁNDEZ ARMESTO, *Colón*, Madrid, Biblioteca ABC, protagonistas de la Historia, 1991, prólogo de Hugh Thomas.
- Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, Tomos IV y V, Imprenta Nacional, 1837.
- Gonzalo FERNÁNDEZ DE OVIEDO, *Historia general y natural de las Indias*, Madrid, Biblioteca de Auotres Españoles, 1959.
- Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Editorial Naval, 1973, tomos I y II.
- _____, *La Marina de Castilla*, Madrid, Instituto de Estudios Zamoranos, 1995.
- Harry KELSEY, *Sir Francis Drake. El pirata de la Reina*, Barcelona, Ariel, 2002.
- Robert LANGDON, *The lost caravel*, Canberra, 1975 y 1988.
- Juan MANZANO MANZANO, *Colón y su secreto*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1989.
- José Manuel NÚÑEZ DE LA FUENTE, *Diario de Magallanes. El hombre que lo vio y anduvo todo*, Aranjuez (Madrid), Ediciones Doce Calles, 2017.
- José María PEDREÑO, José María: “Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaisa a las islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España”, *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, nº 21, pp. 217-237.
- Antonio PIGAFETTA, *Primer viaje alrededor del Globo (la crónica en vivo de la expedición Magallanes-Elcano, 1519-1522)*, Sevilla, Fundación CIVILITER, 2012.
- Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *En la estela de Colón. Carabelas y singladuras del Capitán Etayo*, (sobre textos de Carlos Etayo Elizondo) Madrid, Actas, 1998.
- _____, *La Primera Vuelta al Mundo, 1519-1522*, Madrid, EDAF, 2018.
- _____, *Mitos desvelados: Drake y la “Invencible”*, Madrid, Sekotia, 2011.
- Carlos MARTÍNEZ SHAW (coord). *El Pacífico español, de Magallanes a Malaspina*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, Comisión del V Centenario del Descubrimiento de América, Comisión del Bicentenario de Carlos III, Lunwerg Editores, 1988.
- Pedro GINER LARA y Mariano JUAN FERRAGUT (coords) *El galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*. Madrid, Ministerio de Defensa, Imprenta del MINISDEF, Madrid, 2016. ditores.
- VV.AA. CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y

CULTURA NAVAL. Armada Española, servicio de publicaciones.

Nº 35, Juan de la Cosa, Madrid, 2000.

Nº 39, La Casa de Contratación de Sevilla, aproximación a un centenario (1503-2003), Madrid, 2001.

Nº 50, V Centenario del fallecimiento de Cristóbal Colón, Madrid, 2006.

Nº 53, Vicente Yáñez Pinzón y la carabela San Benito, Madrid, 2007.

Nº 58, V Centenario del nacimiento de Andrés de Urdaneta, Madrid, 2009.

Nº 66, España en Filipinas, Madrid, 2012.

Nº 67, V Centenario del descubrimiento del Mar del Sur por Núñez de Balboa, Madrid, 2013.

LA CIRCUNNAVEGACIÓN DE MAGALLANES Y ELCANO A TRAVÉS DE SUS DOCUMENTOS

ÓSCAR RAÚL DONAIRE BRAVO

Universidad Complutense

RESUMEN

La celebración del quinto centenario de la primera circunnavegación del mundo es una gran oportunidad para realizar estudios, con nuevos enfoques, sobre la gran gesta que hicieron. El objetivo de este trabajo es conocer aquellas fuentes primarias que se conservan en los diferentes archivos para ponerlas en valor y realizar una labor de difusión. Aquí se exponen los documentos con una vinculación directa con esta efeméride y que, gracias a ello, se favorecerá a que se publiquen nuevas investigaciones sobre aspectos poco tratados hasta ahora con una mayor calidad; pero no ayudará solo a los historiadores, sino a todas aquellas personas que, desde sus respectivas disciplinas e intereses, quieran aportar algún detalle sobre un acontecimiento tan conocido.

El objetivo de este artículo es la recopilación de fuentes primarias documentales relativas a la primera circunnavegación del Globo, llevadas a cabo bajo la dirección de Magallanes y Elcano entre 1519 y 1522, para la puesta en valor de este tipo de fuentes, su difusión y favorecer nuevas corrientes de investigación

Palabras claves

Circunnavegación, Magallanes, Elcano, Ruy Falero, Especiería, documentación, archivo

ABSTRACT

The circumnavigation of Magallanes and Elcano through their documents.

The celebration of the fifth centenary of the first circumnavigation of the world is a great opportunity to carry out studies, with new approaches, on the heroic achievement that they did. The objective of this work is to acknowledge those primary sources that are conserved in the different archives and proceed to their dissemination.

Here, the documents are exposed with a direct link to the aforementioned event, what will favor new research on aspects that have not been dealt with so far and will help improve the quality of such investigation.

Keywords

Circumnavigation, Magellan, Elcano, Ruy Falero, Species, documentation, archive.

INTRODUCCIÓN

Es habitual que cada cierto tiempo, especialmente cuando celebramos aniversarios, efemérides o acontecimientos relevantes del pasado se publiquen multitudes de estudios, trabajos, etc., como ocurre en este 2019, año en el que se conmemora el quinto centenario del inicio de la expedición que partió de Sanlúcar dirigida por Magallanes, y que regresó, tres años después y con Elcano al frente, tras haberse completado por primera vez la circunnavegación al orbe.

Sin embargo, es imprescindible consultar los documentos originales de este acontecimiento, a los que solemos llamar fuentes primarias, para realizar esas investigaciones y entender mejor el contexto en el que se desarrolló. Esta información nos sirve como nexo con cualquier tiempo remoto. Por ello, los principales objetivos de este trabajo son localizar y recopilar las fuentes primarias documentales relativas a la circunnavegación de Magallanes y Elcano para su estudio, contribuyendo, así, a la puesta en valor y la difusión de estos fondos, que son los testigos más cercanos de una de las mayores gestas de nuestra historia.

La documentación conservada se encuentra custodiada en diferentes archivos aunque algo “olvidada, silenciosa y cubierta de polvo” que diría Bécquer. Y es que, en la mayoría de los casos, los investigadores, especialmente los que se inician, no son conscientes de los numerosos legajos que existen, ni de las oportunidades de estudio que pueden llegar a ofrecer, muchos de ellos inéditos aún. Este desconocimiento generalizado se incrementa debido a la dificultad que presentan, ya sea por la dispersión de los fondos en diferentes archivos o las dificultades paleográficas que lo vuelven algo tedioso, sin embargo, cada vez es en menor medida gracias a las facilidades que ofrecen la digitalización y las nuevas tecnologías. No obstante, este trabajo también permitirá que se aminoren las dificultades de esa dispersión.

Traer a colación este conjunto de fuentes primarias facilitará la labor investigadora y permitirá nuevas corrientes para el estudio, porque, si

bien es cierto que la primera vuelta al mundo es un acontecimiento bien estudiado a lo largo de siglos, las nuevas corrientes historiográficas muestran su interés hacia aspectos con muy poca atención previa por los historiadores. Pero no son éstos los únicos con posibilidad de profundizar en esta heroica hazaña, sino que se abre hacia especialistas de otras ciencias, quienes no suelen estar tan acostumbrados a iniciarse en un trabajo de investigación histórica.

Para poder realizarlo, se ha seleccionado una colección de documentos que tienen una directa relación con el acontecimiento que tratamos, prestando especial atención a los archivos españoles de carácter estatal, concretamente, el Archivo General de Indias, en el que se conserva la mayoría de la documentación sobre las Indias, aunque también el Archivo Nacional de la Torre do Tombo, ya que no podemos olvidar la importancia que tiene la navegación y la política portuguesa en la primera vuelta al mundo. Tras haberlas localizado, se ha procedido a agruparlas en función de la tipología documental de la que se trataba, como correspondencia, requerimientos, abastecimiento, etc., y se realiza un pequeño comentario sobre el conjunto de documentos. Finalmente, con el apéndice documental se pretende dar una especial atención a aquellos manuscritos más significativo dentro de este acontecimiento histórico de carácter mundial.

CONTEXTO HISTÓRICO

Tras finalizarse con la toma de Granada un periodo de más de siete siglos y medio de luchas contra los musulmanes, la monarquía castellana podía destinar gran parte de sus esfuerzos en la nueva empresa del Nuevo Mundo; desde este momento, los designios de los reinos peninsulares, especialmente el de Castilla, cambiarán radicalmente.

Fruto de la estratégica política matrimonial que realizaron los Reyes Católicos, su nieto, hijo de Juana de Castilla y el archiduque Felipe de Austria, por diferentes imprevistos del azar, terminó convirtiéndose en Carlos I, añadiendo, posteriormente, la corona imperial. Dos años después de la llegada del joven heredero, en quien confluían cuatro de las dinastías europeas más relevantes del momento, se ponía en marcha esa expedición que sería recordada como la primera circunnavegación al orbe; y es que, desde que Colón llegara a tierras bahameñas, en sólo treinta años habían conseguido una gran proeza, teniendo en cuenta tanto los conocimientos náuticos como los tecnológicos con los que se contaba hace cinco siglos.

Este afán de descubrimientos vino ocasionado por una serie de factores políticos y económicos relacionadas con la corriente renacentista que empezaba a cuajar en Europa a finales del siglo XV; entre esas causas encontramos el surgimiento del capitalismo y el ánimo de lucro en torno a las grandes rutas comerciales del momento, el hecho de que esos estados modernos que empezaban a surgir y los mercaderes afrontaran directamente el comercio de productos orientales, prescindiendo, así de los intermediarios árabes, la expansión del territorio tras la reconquista o la búsqueda de nuevas rutas para llegar hacia el oriente.

No hay que olvidar que el aspecto cultural y religioso también fue importante. En primer lugar el deseo de aventuras en busca de aquellas ciudades legendarias como el Dorado, de donde deseaban regresar como héroes, ricos y con fama, pero, asimismo, esas tierras bíblicas de las que oían hablar en las iglesias, con el deseo de evangelizar y poder llevar la buena nueva a regiones infieles como era el norte de África¹. Unido a este cambio de mentalidad propio del Renacimiento nos encontramos un acontecimiento fundamental para justificar el viaje, ya que, con la caída de Constantinopla en poder turco, era necesario buscar nuevas rutas para el comercio de las especias (Martínez Ruíz, 2016, 203-205), por lo que dicha expedición se denominó especiería.

Este acontecimiento tuvo una importante repercusión en su tiempo, recibiendo elogios por todo occidente, como el del geógrafo y humanista italiano Juan Bautista Ramusio, tan solo treinta años después del tan notorio suceso:

“El viaje hecho por los españoles en torno al mundo, es una de las más grandes y maravillosas cosas que hemos entendido en nuestros tiempos: en muchas cosas superamos a los antiguos, aunque esto va muy lejos de todo los demás, (...) uno de los más admirables que se hayan conocido hasta los grandes filósofos, que quedarían asombrados y fuera de sí”².

Este grandioso viaje, tal y como fue considerado en la época, no sólo supuso la primera circunnavegación al orbe, que tan importante era para

¹ Enrique MARTÍNEZ RUIZ, *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, (Madrid): Instituto de Historia y Cultura Naval, 2016, pp. 148-149

² Juan Bautista RAMUSIO, *Primo volume delle navigationi et viaggi nel qual si contiene la descrizione dell’Africa, et del paese del Prete Ianni, con varii viaggi, dal mar Rosso a Calicut & infin all’isole Molucche, dove nascono le Spetierie et la Navigazione attorno il mondo: li nomi de gli auttori, et le nauigationi, et i viaggi più particolarmente si mostrano nel foglio seguente*, (Venecia): imprenta de Lucantonio Giunti, 1550, p. 373v.

la mentalidad del momento por los nuevos avances en los métodos científicos que apostaban por la experimentación, sino que se consiguieron muchas más avances, la primera globalización del mundo, interrelacionando las diferentes partes del orbe que hasta entonces habían estado aisladas o grandes avances para la ciencia, en el conocimiento en la náutica, o, entre otras, geografía descubriendo el Estrecho de Magallanes. Pero también se consiguió el principal objetivo, el de establecer una ruta comercial hacia las especias a través del oeste y ampliar los dominios del Imperio español más allá del Nuevo Mundo³. Éstos y otros acontecimientos han hecho que esta gran gesta hecha por el hombre sea recordada, incluso hoy en día, como una de las mayores epopeyas de la historia.

COLECCIÓN DE DOCUMENTOS

Durante la revisión bibliográfica previa no se han detectado publicaciones con la perspectiva que se plantea en este, en el que el principal protagonista del estudio son las fuentes primarias que nos ayudan a acercarnos al acontecimiento en cuestión.

La documentación que ha llegado hasta nuestros días se conserva, como es lógico en el Archivo General de Indias. A este archivo fueron a parar desde 1790 todos “los papeles de Indias que se hallaban dispersos en muchos lugares sin orden ni distinción a su importancia”⁴. El motivo que tiene Carlos III para crearlo son los problemas de espacio en el Archivo de Simancas, pero, también, la percepción ilustrada de la corte de este monarca sobre la necesidad de elaborar una historia basada en documentos como instrumentos para combatir la leyenda negra.

Otro gran archivo en el que se encuentra la documentación relacionada con la primera vuelta al mundo es el Archivo Nacional de la Torre do Tombo, en la capital lusa, ya que no se puede pasar por alto esa rivalidad que existía entre los castellanos y portugueses por la hegemonía en la mar oceánica, ni por controlar las principales rutas comerciales y descubrir aquellas tierras que podían ser rentables y beneficiosas, en potencia, para el comercio, más aún cuando por Europa circulaban leyendas sobre lugares que podrían ser el mismo Paraíso bíblico.

Otro aspecto que ha llamado la atención durante la recopilación de todas las fuentes son las múltiples copias que se realizan de estos do-

³ José Luis COMELLAS, *La primera vuelta al mundo* (Madrid): Rialp, p. 33

⁴ Ordenanzas para el Archivo General de Indias, (Madrid): Imprenta de la viuda de Ibarra, 1790, p. 1

cumentos a partir de la última década del siglo XVIII y durante el XIX, momentos en los que la Ilustración apostaba por el estudio directo de los acontecimientos, al mismo tiempo que los intereses y el estilo de vida de las clases más altas favorecía que se impulsaran la investigación en estos temas.

Debido a la cantidad ingente de documentación que se conserva que podría tener algún tipo de relación con la circunnavegación de Magallanes y Elcano, he creído oportuno centrarme en los que guardan una mayor vinculación, obviando, por ejemplo, el pago de la deuda a los herederos de algún tripulante. Las fuentes documentales seleccionadas, ordenadas alfabéticamente y por temáticas, son las siguientes:

CARTOGRÁFICA

Los mapas nos ofrecen mucha información más allá de la propia representación del relieve, y es que, en función de quién lo haga, vamos a poder apreciar un mensaje político sobre qué región ocupa en centro. Además, las ilustraciones que decoran estas representaciones no solo cumplen esa labor, sino que nos ofrece la visión europea que se tenía sobre las otras partes del orbe, siendo muy curiosas cómo representan aquellas zonas que estaban siendo recientemente descubiertas, ayudando a que las creencias en las leyendas de lugares extraordinarios se extendieran por el Viejo Mundo.

— Biblioteca Nacional de Francia [BNF] FRBNF40887482, *Atlas Miller* (1519).

CONCESIONES

Esta documentación es importante desde el punto de vista social y de mentalidad, por la importancia que se daba al prestigio y la distinción una gran importancia. El hecho de que se concedieran privilegios era muy significativo. Además, con documentos como las capitulaciones podemos comprender porqué se desarrollaron o no los acontecimientos de una determinada manera.

— Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/007, copia de los títulos y nombramientos de oficiales y jefes de la misma Armada e instrucciones para la expedición.

- Archivo del Museo Naval [AMN] 0131 Ms.0151/001 07, copia de la contratación ordenando que tan pronto regrese Elcano de la expedición, le paguen una pensión anual de 500 ducados de oro otorgada de por vida. Memorial de Juan Sebastián Elcano dirigido al Emperador solicitando la capitanía mayor de una Armada que se envía de nuevo a las islas Molucas, la concesión del hábito de Santiago y otras mercedes (s. XIX).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], Leg. 415, L.1, F.18V-20R, copia de la capitulación con Fernando de Magallanes y Ruy Falero en la que se les encomienda la Armada para la Especiería y se les concede el título de capitán de la Armada, además de otros nombramientos y disposiciones para la expedición de la especiería (22 de marzo de 1518). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/005 (1793). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] Ms.0025/005 sobre las capitulaciones y la toma de posesión de las islas de la especiería (1793) y copia del Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/006, Copia sobre la concesión de los títulos (1829).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 48, R.20, copia del parecer de establecer una Casa de Contratación para la Especiería en La Coruña, y carta de Juan Sebastián Elcano sobre la circunnavegación: incidencias, descubrimientos, llegada a las Molucas y confirmación de que la Tierra es redonda. Solicita la concesión de mercedes para los supervivientes (22 de diciembre de 1522). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0073 Ms.0071/068 (copia s.f.).

CONSTRUCCIÓN DE LA EMBARCACIÓN

La construcción de las naos fue decisiva para que se pudiera hacer un viaje de estas características, ya que tiempo atrás, hubiera sido imposible. Con esta documentación se puede conocer cómo fueron estas embarcaciones, innovaciones hechas en las naos u otros datos de gran importancia para la historia naval.

- Archivo General de Indias, Contaduría [AGI-Con], Leg. 425, N.2, R.2, instrucción y cuenta del capitán Juan Nicolás de Artieta de las naos que se mandaron hacer en Vizcaya para la Especiería desde

1521 hasta fin de 1522. Incidencia y descargo de la cuenta antecedente de Francisco de Burgos (1534-1536).

- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.28., información que aporta Ruy de Soto sobre las innovaciones que introdujo en las naos de la Especiería (1528).

CONTABILIDAD

Estos datos permiten saber lo que supuso la inversión de realizar un viaje de estas características que se hacía por primera vez en la historia, otros gastos en alimentación - que nos informan de la dieta en alta mar que se tenía hace cinco siglos-, provisiones, material, etc., pero, también, se podría sacar un estudio social al relacionar el salario con el puesto y cargo que desempeñan dentro de la embarcación, la formación académica que tenían los tripulantes y compararlos con otros sectores económicos en diferentes regiones de los reinos peninsulares.

- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/044, copia de la relación de los maravedíes que Domingo de Ochandiano, tesorero de esta casa, ha pagado por cortas en la descarga de la especiería que vino en la nao “Victoria”, en la cual vino por capitán Juan Sebastián Elcano, desde 7 de septiembre de 1522 que se supo de la llegada al puerto de Sanlúcar de Barrameda, (1522).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0031 Ms.0039 ter/012 Individuos de dotación, copia de la relación del sueldo que se pagó a marineros, grumetes y pajes de la nao “Trinidad” al mando de Fernando de Magallanes capitán mayor de la Armada; por M. Juan Bautista de Punçorrol. El sueldo lo empiezan a ganar desde 10 agosto de 1519 (1519 - copia s.f.).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0131 Ms.0151/001 02, copia de la orden de pago de Carlos I a favor de Elcano por la que se le concede una pensión anual de 500 ducados de oro (23 de enero de 1523 - copia s.f.).
- Archivo General de Indias, Contaduría [AGI-Con], 5784, L.1, F.35, carta de pago a Beatriz de Barbosa del salario de su marido Fernando Magallanes, anulada (13 de septiembre de 1519).
- Archivo General de Indias, Contaduría [AGI-Con], Leg. 425, N.1,

R.1, información sobre los sueldos del capitán, oficiales y compañía, la mercancía de clavo llegada desde Tidore y provisiones de mercedes de la Armada de Magallanes (1519-1524)

- Archivo General de Indias, Contaduría [AGI-Con], Leg. 425, N.1, R.2, relación del salario que recibió la Armada de la Especiería, lo que se les facilitó antes de comenzar el viaje, lo librado y lo que se debe (1524).
- Archivo General de Indias, Contaduría [AGI-Con], Leg. S.3, documentos de cuentas de la Casa de Contratación, entre los que se encuentra el gasto de las Armadas de Guarda de la Carrera de Indias (1519-1611) y las de la Armada del Descubrimiento del Estrecho Magallanes (1578-1603).
- Archivo General de Indias, Contratación [AGI-C], 3255. L.1, “Relación de gastos hechos para la Armada de Fernando de Magallanes” para el descubrimiento de la especiería, que partió de Sevilla el 10 de agosto, a partir de este día comenzará a vencer sueldo a los tripulantes (1518 - 20 de octubre de 1519). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0031 Ms.0039 ter/026 y 0125 Ms.0141/003 (1793).
- Archivo General de Indias, Contratación [AGI-C], Leg.3255, L.1, libros de gastos de la armada de Magallanes (1518-1519).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], 1962, L.5, F.204V-205, Real Cédula realizada por la Casa de Contratación para Cristóbal de Haro sobre el fin de las cuentas como factor de la Contratación de la Armada de Magallanes en la Especiería (3 de agosto de 1537).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], 420, L.8, F.38R-38V, Real Cédula enviada de la Casa de Contratación para dejar de abastecer los 4.000 ducados en la Especiería a Magallanes, Ruy Falerero y a quien dijera el obispo de Burgos, con licencia de poder poner la misma mercancía en los tres primeros viajes que hagan (10 de marzo de 1519).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], Leg.420, L.8, F.42R., Real Cédula para el aumento en 6.000 maravedís al salario de 24.000 que tiene el piloto Juan Rodríguez Mafra cunado sube a la Armada de la Especiería (10 de marzo de 1519).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.10, “Re-

lación del coste de la Armada de las cinco naos que ban al descubrimiento de Maluc”, en la que se anotan los gastos de las naos, artillería, armamento, alimentos, sueldos, cartas e instrumentos náuticos de la Armada de la Especiería (1519). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/012 (1793)

- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.23, “Traslado de las dos sentencias en el pleito que Cristóbal de Haro trató con el fiscal sobre los maravedís que armó para Maluco”, donde se reclamaba la inversión que hizo para la expedición, siéndole favorable a Cristóbal de Haro (1524).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.25, cuenta justificativa de Cristóbal de Haro sobre la Armada de Magallanes, Caboto y Jofre de Loaysa, sobre lo que reciben los oficiales de la Casa de Contratación por orden de Carlos I, y de los diferentes gastos realizados por Haro (1526).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.38, gastos de la armada de Magallanes y Loaysa realizados por Cristóbal de Haro, donde se hace una relación de las personas que fueron y volvieron en la nao “Victoria” (20 de julio de 1538).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.4, relación del sueldo que se debe a los 107 tripulantes que participaron en la Armada de Magallanes. A este se le adelantó en socorro antes de embarcarse 48.000 maravedís y se le debía 116.533 por los 8.000 que recibía mensualmente (8 de septiembre de 1522).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 35, R.9, auto realizado por Cristóbal de Haro para recuperar lo que gastó en el aviamiento de la Armada de la Especiería, para lo que presenta la relación del aviamiento y despacho de la Armada de Magallanes (8.334.335 maravedís), lo traído en la expedición -cuyos beneficios ascendieron a 8.680.051 maravedís), las capitulaciones entre los Reyes Católicos y Juan II sobre la posesión de los descubrimientos en el Maluco y la de Carlos I con el rey de Portugal, en el que se acuerda la venta del derecho de propiedad, de navegar o comercializar a cambio de que el emperador reciba de Portugal 350.000 ducados de oro y que se les dé auxilio a las expediciones que la corona castellana tiene en esas regiones (1538).

- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 36, R.9, cuentas del ajuste de los sueldos de las personas que fueron en la expedición de Magallanes (1519).

CORRESPONDENCIA

Sin lugar a duda, la correspondencia es la documentación más interesante por lo variedad de sus temas. Gracias a ellas nos podemos hacer una idea de cómo fue la preparación del viaje o el día a día en una embarcación como esta. Al ser documentación privada, se puede apreciar la personalidad y el trato entre diferentes personalidades, pero también, la importancia de este acontecimiento en esa época, ya que se informó en todo momento la situación de la especiería, Carlos I perdonó a Elcano por vender naos, incluso otorgándole licencia para portar armas y defenderse de los que “le quieren mal”.

- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/008, copia del extracto de una carta escrita al Rey de Portugal por Álvaro de Costa sobre las reclamaciones que había hecho con Carlos V y sus ministros, para que no admitiera a Magallanes a su servicio. Copia a través de un original que está en Portugal (28 de septiembre de 1518, copia s.f.)
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/011 copia del extracto de carta escrita en Sevilla al rey de Portugal por Sebastián Álvarez, su factor, sobre las contradicciones que sufría Magallanes y de sus diligencias y persuasiones para que él y Falero se volvieran a Portugal. Da noticia de las armadas que se presentaban para otros destinos (18 de julio de 1519, copia s.f.)
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/035 copia de la carta de Antonio Rito al Rey de Portugal sobre algunos sucesos en la India y los del viaje de Magallanes (6 de mayo de 1523, copia s.f.).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 MS.0025/051, copia de dos cartas de Ruy Falero escritas al emperador Carlos V sobre la importancia de que se conservase y amparase la contratación de la especiería, enviado, para el efecto, todas las más naos que pudiese, y otros puntos muy interesantes (22 de marzo de 1523, copia de 1794).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0131 Ms.0151/001 03, copia de carta de perdona de Carlos I a Juan Sebastián Elcano por la que se le

perdona cualquier pena en que haya incurrido por vender una nao española a unos mercaderes vasallos del duque de Saboya a los que adeudaba dinero (febrero de 1523 - copia s. XIX).

- Archivo del Museo Naval [AMN] 0654 Ms.2106/009, copia de dos cartas de Ruy Falero a Carlos I sobre la importancia de conservar y proteger la contratación de especería, enviando, para ello todas las naos que puedan ser; con otros asuntos, (22 de marzo de 1523).
- Archivo General de Indias, Filipinas [AGI-F], Leg. 34, N.1, carta de Andrés de Mirandaola, factor de las Islas de Poniente, a Felipe II sobre varios asuntos, entre los que se encuentran acontecimientos acaecidos durante la armada de Magallanes, los recursos que tienen las islas o la organización política de los habitantes (28 de mayo de 1565).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], 420, L.8, F.156V-157R, respuesta a la carta a los oficiales de la Casa de Contratación en la que se habla que se ha holgado la Armada de Magallanes y Gil González, por lo que se tiene que enviar a Lope de Sosa (4 de noviembre de 1519).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], 420, Leg. 8, R.294-R295, carta de Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, a la Casa de Contratación sobre la llegada de la nao “San Antonio” (29 de marzo de 1521).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], Leg. 409, L.7, F.709V, Carta Real con el acuse de recibo de haber entregado navíos Fernando de Magallanes y a Ruy Falero para la expedición de la Especiería y el dinero que se les iba a enviar (21 de mayo de 1518).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 251, R.9, cartas de los oficiales reales de la Casa de Contratación entre las que se encuentra la petición a Carlos I para que, con la llegada de Magallanes del Caribe, mande organizar la armada para la Especiería (1518).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.12, carta de Ruy Falero pidiendo al cardenal de Tortosa que interceda ante el emperador Carlos V para que el rey de Portugal le libere (1520).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.15, (copia) carta del contador Juan López de Recalde, contador mayor de la

Casa de la Contratación, al obispo de Burgos sobre contaduría y la narración de algunos sucesos de la especiería a partir de las noticias traídas por la nao “San Antonio” (12 de mayo de 1521). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/017 (1794).

- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.2, peticiones que realiza Magallanes a Carlos I para terminar de pagar la Armada de la Especiería, se aumente la mercancía para poder negociar y se cambie por especias, y solicita un castigo contra el Alcalde de la Mar que mandó arriar la bandera con sus armas, (25 de octubre de 1518). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/009 (1794)
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.9, carta de Juan Rodríguez Serrano, Andrés de San Martín, Juan Rodríguez Mafra y Vasco Gallego al rey Carlos I, solicitando un aumento de sueldo mientras dure la expedición a la Especiería (30 de junio de 1519).
- Archivo Histórico de Euskadi [AHE] Leg. Olim. 15, 09, carta de Carlos I enviada a Juan Sebastián Elcano en la que acusa que recibió la correspondencia sobre su llegada con la nao “Victoria” y le pide que se encuentre con él junto a dos de sus compañeros, “las más cuerdas y de mejor razón”. Les mandan oficiales para que les provean de lo que necesiten y hagan proclamaciones solemnes del regreso de la expedición. Le concede la merced de lo que le corresponde (11 de septiembre de 1522).
- Archivo Histórico de Euskadi [AHE] Leg. Olim. 15, 09, carta de Juan Sebastián Elcano enviada a Carlos I comunicándole la llegada del viaje y solicita que le conceda mercedes (septiembre de 1522).
- Archivo Histórico de Euskadi [AHE] Leg. Olim. 15, 09, Real cédula del Emperador por la que da licencia a la solicitud de Juan Sebastián Elcano y a otras dos personas a portar armas porque algunas personas les “quieren mal” y temen por sus vidas (20 de mayo de 1524).
- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cajones [ANTT-Gav] PT / TT / VAC / 15/1/59, minuta de la carta que escribe Juan III a Luis de Silveira sobre lo que debía decir al Emperador Carlos V sobre la nao que llegó de las Molucas (28 de septiembre de 1522).
- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cajones [ANTT-Gav] PT / TT / VAC / 15/15/7, carta de Malasia enviada por el rey de Térnate en el

que pide ayuda a Portugal por la muerte del rey Bayan Sirullah y la amistad del rey Tidor con los castellanos tras la llegada de dos barcos de su flota (1522).

- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cajones [ANNT-Gav] PT / TT / VAC / 18/2/25, carta de Antonio de Brito al rey Juan III sobre lo sucedido en el viaje, aclarando que como no estuvo con los españoles, permaneció como vasallo del rey portugués (5 de mayo de 1532).
- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cajones [ANNT-Gav] PT / TT / VAC / 18/2/45, cartas credenciales enviadas por el emperador Carlos V al rey Juan III para que reconozca a su embajador y secretario Barroso, enviado para tratar propuestas el emperador para guardar las relaciones entre las dos coronas (12 de diciembre de 1522).
- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cajones [ANNT-Gav] PT / TT / VAC / 18/5/26, carta del rey Carlos I a Manuel I de Portugal asegurando que la armada que envió a las indias no perjudicaría los intereses portugueses en ultramar (28 de febrero de 1519).
- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cajones [ANNT-Gav] PT / TT / VAC / 18/8/38, carta de Álvaro de Costa a Manuel I dando cuenta de lo sucedido con el rey de Castilla para disuadir el descubrimiento que iba a hacer Fernando de Magallanes (28 de septiembre de 1518).
- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cajones [ANNT-Gav] T / TT / VAC / 18/10/4, traslado de las capitulaciones que hace el rey Carlos I con Fernando de Magallanes, en la que se incluye una carta del rey castellano para que, en el caso del fallecimiento de Magallanes o Ruy Falero, se les reconozcan las mercedes concedidas a sus herederos (14 de mayo de 1518).
- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cajones [ANNT-Gav], PT / TT / VAC / 18/8/39, carta de merced de los Reyes Católicos, con don Juan y don Carlos, Ruy Falero y Magallanes, teniéndolos en cuenta para que fueran capitanes en la armada para el descubrimiento de nuevas tierras en ultramar (22 de marzo de 1518).
- Archivo Nacional Torre de Tombo, Fragmentos [ANNT-Fr], PT / TT / FRA / 01:02 / 00016, fragmento de la carta que le envía Juan Rodríguez al rey Juan III, mostrándole su disconformidad para ir en la Armada de Magallanes hacia las Maluco. Le pide que destruya la carta por el daño que podría causarle, (2 de noviembre de 1523).

CRÓNICAS

Las crónicas nos pueden dar información relativa a la mentalidad del momento y la religiosidad y devociones por los nombres puestos a las diferentes naos a modo de protección divina, pero, a pesar de que algunas de las personas que escribieron las memorias no estuvieron presentes en el viaje, puede hacernos ver lo que supuso para los contemporáneos o las relaciones que había abordado: mientras que Pigafetta no hace referencia del fallecimiento de Magallanes, Ramusio destaca la rivalidad entre castellanos y portugueses contando que “días más tardes era de una discordia cruel y problemática, que entre los compañeros de las naves comenzaron a hablar del odio antiguo y eterno que hay entre portugueses y castellanos”⁵.

- Antonio PIGAFETTA, *Primer viaje en torno del globo. Noticias del Nuevo Mundo, con los dibujos de los países descubiertos, escritas por Antonio Pigafetta, gentilhombre vicentino y Caballero de Rodas. Dedicadas al muy excelente y muy ilustre señor Philippe de Villers de l’Isle-Adam, Gran Maestre de Rodas*⁶.
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.26, cartas de fray Juan Caro ofreciendo sus conocimientos matemáticos y náuticos a Carlos I y alabando a los navegantes españoles de la armada de Magallanes en un discurso, especialmente al capitán de la “Trinidad” Gonzalo Gómez de Espinosa, al que hicieron preso los portugueses (19 de diciembre de 1525). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN], 0018 Ms.0025/023 bis. (s.f.).
- Juan Bautista RAMUSIO, *Primo volume delle navigationi et viaggi nel qual si contiene la descrizione dell’Africa, et del paese del Prete Ianni, con varii viaggi, dal mar Rosso a Calicut & infin all’isole Molucche, dove nascono le Spetierie et la Navigatione attorno il mondo: li nomi de gli auttori, et le nauigationi, et i viaggi più*

⁵ Juan Bautista RAMUSIO, *Primo volume delle navigationi et viaggi nel qual si contiene la descrizione dell’Africa, et del paese del Prete Ianni, con varii viaggi, dal mar Rosso a Calicut & infin all’isole Molucche, dove nascono le Spetierie et la Navigatione attorno il mondo: li nomi de gli auttori, et le nauigationi, et i viaggi più particolarmente si mostrano nel foglio seguente, (Venecia): imprenta de Lucantonio Giunti, 1550, p. 376 r.*

⁶ En: Juan Sebastián ELCANO, Antonio PIGAFETTA, Maximiliano TRANSILVANO, Francisco ALBO, Ginés de MAFRA y otros, *La primera vuelta al mundo*, (Madrid): Miraguano Ediciones/Ediciones Polifemo, 2003, pp. 187-304.

particolarmente si mostrano nel foglio seguente, (Venecia): imprenta de Lucantonio Giunti, 1550.

DESCRIPCIONES GEOGRÁFICAS

Estas narraciones son de un gran valor para el estudio, no solo de la geografía, sino de otras disciplinas como biología, historia, relaciones internacionales, sociología o, incluso, la antropología ya que son una fuente importante para profundizar en la historia de los pueblos indígenas de todo el Nuevo Mundo y cómo fue el primer contacto que tuvieron con los europeos, la estructura política, creencias y sus costumbres de los pueblos, pero, también la mentalidad y el pensamientos extendidos por Europa sobre lo que eran aquellas tierras.

- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.13, descripción geográfica desde el Cabo de Buena Esperanza hasta China, descripción incompleta del Japón por un español que estuvo allí en el siglo XVI y memorial en el que se atribuye las islas Molucas a España atribuido a Magallanes (1519-1530). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN], 0028 Ms.0037/007 Descripción de los reinos, costas, puertos e islas que hay en el mar de la India Oriental, desde el cabo de Buena Esperanza hasta la China; de los usos y costumbres de sus naturales, su gobierno, religión, comercio y navegación, y de los frutos y efectos que producen aquellas vastas regiones, con otras noticias muy curiosas. Compuesto por Fernando Magallanes, piloto portugués que vio y anduvo todo. Contiene una hoja suelta sobre la riqueza de rubíes de Ceilán,. Copiado del códice en folio n. 29 de los Mss. de la Biblioteca de San Isidro el Real de Madrid (1793).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.29, “capítulo de otras cosas tocantes a las islas de Terrenate, Tidore y otras”, donde se hace una descripción de dichas islas (s.f.).

DOCUMENTACIÓN JURÍDICA

Expedientes curiosos y variados por los diferentes asuntos que tratan: investigaciones secretas a los portugueses Magallanes y Ruy Falero, casos de corrupción y el codicilo de Juan Sebastián Elcano. Cada uno de ellos se complementa con información adicional y poco conocida por los detalles que se aportan en cada uno de ellos.

- Archivo General de Indias, Panamá [AGI-Pa], Leg. 233, L.1, F.203R-203V, Real Cédula para Juan Fernández de la Gama para que se realice una investigación secreta a los portugueses Fernando de Magallanes y Ruy Falero sobre el concierto con Juan Aranda para que se le conceda a este último beneficio del descubrimiento de la Especiería (19 de octubre de 1518).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.3, documentación relativa al proceso contra Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación, por un acuerdo con Magallanes y Ruy Falero por querer conceder al primero beneficios de la Especiería. (6 de noviembre de 1518).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 38, R.1, documentación relativa a Juan Sebastián Elcano, entre la que se encuentra su testamento, dictado en la nao “Victoria” en 1526 (26 de julio de 1526).

MEMORIALES

Los memoriales ofrecen información acerca de cómo fue el proceso de descubrimiento y expedición en las islas de las Malucas o el desarrollo del viaje. Estaban obligados a informar al Rey de todo lo acontecido y descubierto, pero está algo sesgada ya que es la visión más institucional que pretendían dar de lo que fue el viaje, y los aspectos que más le interesaban a la corona acerca de la especiería y, también, las informaciones que se ocultan o exageran para sacar el máximo provecho por parte de los capitanes.

- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/003, copia del memorial presentado al Rey, al parecer por Magallanes y Falero, sobre el descubrimiento de las islas del Maluco que habían propuesto, y las mercedes que pedían se les concediesen (marzo de 1518, copia 1793).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/014, copia del memorial que dejó Fernando de Magallanes al Rey cuando partió al descubrimiento de las islas de la Especiería que fue el año 1519, declarando las alturas de ella y de todas las tierras y cabos principales, así de longitud como de latitud, con otras varias advertencias respectivas a la pertenencia de las mismas islas que estaban en la demarcación de la Corona de Castilla (1519, copia de 1793)

PROVISIONES

Con las provisiones podemos conocer cómo fue el proceso para organizar el viaje, lo necesario para realizar un viaje de esas características, detalles como el tipo de alimentación, cómo era la vida en alta mar hace 500 años, los beneficios que se otorgó a los marineros o cómo se ordena desde la corona que sea la relación con los indígenas.

- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/013, copia de la relación de los bastimentos que lleva la armada de las cinco naos que van al descubrimiento de la Especiería, en la que va por capitán general Fernando de Magallanes (1519 - copia de 1793).
- Archivo General de Indias, Chile [AGI-Ch], Leg. 165, registro de documentos, cédulas, reales provisiones, capitulaciones sobre el descubrimiento y los viajes al Estrecho de Magallanes (1529-1626).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], 419, L.7, F.710V, Real Cédula a Magallanes y Ruy Falero para que dispongan en la Casa de la Contratación todo lo necesario para la expedición a la Especiería (30 de agosto de 1518).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], 420, L.8, F.101V(2), Real Cédula de Alonso Gutiérrez de Madrid, dando licencia a Magallanes y Falero para que puedan poner en la Armada de la que fueron por capitanes 20 quintales de azogue y bermellón, 420 ducados de oro (25 de julio de 1519).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.16, conocimiento de Juan de Campos de lo que recibe en Tidore por Elcano y Martín Méndez para el servicio de los naturales del lugar (16 de diciembre de 1521).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.7, memorial que hacen Magallanes y Ruy Falero para que el Rey cumpla con los preparativos acordados para la Especiería y se concedan las mercedes (1519).

RELACIONES INTERNACIONALES

En este apartado vemos, especialmente, la confrontación que hubo entre Castilla y Portugal sobre el dominio de aquella región del planeta, conflicto que sigue latente en la actualidad con el enfrentamiento entre quie-

nes afirman que la especiería fue una empresa exclusivamente española, o, por el contrario, fue una gesta hispanoportuguesa. De igual modo, no podemos olvidar que con este viaje se inicia la globalización, muchos intereses en juego, proyectos enfrentados y una nueva realidad que habría que regular, como las relaciones y el comercio internacional, o los derechos humanos de los pobladores de aquellas regiones.

- Archivo del Museo Naval [AMN], 0018 Ms.0025/036, copia del discurso presentado a Carlos V por Diego de Barbosa sobre la pertenencia de las islas del maluco y su contratación con expresión de sus alturas de latitud y longitud, y de las otras tierras y cabos contenidos en la demarcación de límites hecha con Portugal. Y asimismo trata del suceso desgraciado que tuvo Fernando de Magallanes en su viaje a las mismas islas. (Original 1523, copia 1793).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], Leg. 1528, N.1, “Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las yslas y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes Gonçalo Gómez Despinosa y Juan Sevastián del Cano, y el maestre Juan Batista, gobernadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martín Méndez, contador della”, donde se detallan las relaciones diplomáticas y comerciales que la expedición hace con los diferentes pueblos desde que fallece Magallanes hasta que las naos “Victoria” y “Trinidad” se separan (1 de octubre de 1521 - 17 de diciembre de 1521).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 48, R.12, reunión de la comisión creada por Carlos I para solucionar la problemática de la frontera con Portugal en ultramar nombrado a los expertos Hernando Colón, doctor Salaya Maestro, fray Tomás Durán, Pedro Ruiz de Villegas, Elcano y Simón de Alcazaba, sustituido este último por el maestro Alcaraz por las quejas del rey de Portugal (8 de marzo de 1524).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 48, R.13, parecer sobre la jurisdicción sobre las Molucas disputado entre Castilla y Portugal de los expertos nombrados por el Emperador: Hernando Colón, fray Tomás Durán, el doctor Salaya, Pedro Ruiz de Villegas y Elcano (1524).

- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 48, R.15, probanza de la posesión de las Maluco por Juan Bautista Muñoz en la que se incluye el interrogatorio y las diligencias sobre la posesión en nombre de los reyes de Castilla y Portugal, en el que el rey de Tidore pasaba a ser gobernador tras aceptar el avasallamiento al rey Carlos I. Los testigos interrogados son Miguel de Rodas, Nicolás de Nápoles, Ricarte de Normandía, Juan de Acurio, Gómez Fernández, Diego Gallego, Francisco Rodríguez, Miguel de Rodas, Juan Martín, Juan de Arratia, Horacio Alonso, Antón Fernández colmenero, Juan Rodríguez, Juan de Zubileta, Pedro de Tolosa y Hernando de Bustamante (1524).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 49, R.4, probanza de Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y León Pancado sobre el derecho real a las islas Molucas, justificando que el rey de Tidore les ofreció el dominio para ser súbdito y vasallo del Rey de buen grado (2 de agosto de 1527).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 49, R.9, Tratado de Zaragoza, en la que, tras los problemas en el Pacífico sobre las posesiones castellanas y portuguesas, se acordó, además de respetar lo acordado en el Tratado de Tordesillas, la cesión de la zona de las Molucas a cambio de una recompensa 350.000 ducados de oro (17 de abril de 1529).
- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cuerpo Cronológico [ANTT-CC], PT / TT / CC / 01.24.64, orden del rey Carlos I para que los capitanes, pilotos, oficiales y marineros obedezcan a Fernando de Magallanes, Capitán General de la Armada para la Especiería (19 de abril de 1519).

REQUERIMIENTOS E INSTRUCCIONES

Aquí podemos conocer todas las instrucciones dadas por parte de la Corona y la Casa de Contratación sobre cómo debía ser el viaje de la Especiería, qué se debería tener en cuenta, qué tendrían que observar, cómo repartir los beneficios o el contacto con los pobladores y jefes de las diferentes zonas por las que pasaría la expedición, por lo que permite comparar la idea que tenía Carlos I del viaje con lo que pasó o las órdenes de los capitanes.

- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/002, copia de la obligación que hicieron Hernando de Magallanes y Ruy Falero de acudir al favor de la Casa de la Contratación de Sevilla con la octava parte de lo que se encontrase en el descubrimiento de la Especería (23 de febrero de 1518, copia de 1821)
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/034, copia de la instrucción que se dio por el Rey al doctor Cabrero y al protonotario Barroso, sus embajadores, para lo que habían de tratar y platicar con el serenísimo Rey de Portugal y otras personas de su corte sobre el cumplimiento de la capitulación hecha el año 1494 y contratación de la Especería. (4 de febrero de 1523, copia 1793).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/050, copia de la relación de todo lo que Carlos I mandó proveer para el despacho de la armada del Fernando Magallanes y Ruy Falero que iba al descubrimiento de las islas de la Especería (1519, copia de 1793).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0031 Ms.0039 ter/013, copia del requerimiento de Fernando Magallanes a los oficiales de Sevilla Matienzo y Recalde con motivo de haberle mostrado cartas de Carlos I, hechas en Barcelona el 6 julio 1519 (1519, copia s.f.).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0125 Ms.0141/002, copia de las expediciones desde 1519 hasta 1697. Instrucción real dada a Fernando de Magallanes antes de iniciar su viaje de descubrimiento de las islas del Maluco (08 de mayo de 1519 copia de 1793).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0131 Ms.0151/001 06, copia de la cédula Real de Carlos V ordenando a Elcano vaya a su presencia para relatarle el viaje realizado a las islas de la Especiería, al mismo tiempo que le hace merced de la cuarta parte de la veintena que de los productos de la expedición le corresponde (original 1522, copia s. XIX).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0131 Ms.0151/001 13, copia de la carta del Consejo a Elcano ordenándole conduzca las naves a La Coruña y siga en todas las instrucciones dadas a Cristóbal de Haro (s.f., copia s. XIX).
- Archivo General de Indias, Contratación [AGI-C], 5090, L.4, libro copiadador con las disposiciones, reales cédulas y provisiones sobre las capitulaciones para la Armada de Magallanes para la Especiería co-

- mo las que se enviaron a la Casa de Contratación (3 de marzo de 1518 - 15 de noviembre de 1522).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], 420, L.8, F.127V-128R, Real Cédula al Presidente y Consejo para que juzguen el proceso contra Juan de Aranda por ser beneficiario de la capitulación de Magallanes y Ruy Falero para la Especiería (14 de septiembre de 1519).
 - Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], Leg. 1528, N.1, “Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las yslas y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes Gonçalo Gómez Despinosa y Juan Sevastián del Cano, y el maestre Juan Batista, gobernadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martín Méndez, contador della”, donde se detallan las relaciones diplomáticas y comerciales que la expedición hace con los diferentes pueblos desde que fallece Magallanes hasta que las naos “Victoria” y “Trinidad” se separan (1 de octubre de 1521 - 17 de diciembre de 1521).
 - Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, documentación relativa a los descubrimientos y el viaje de la Armada de Magallanes como se mandó en las capitulaciones del 22 de marzo de 1518 en Valladolid para la Especiería, saliendo de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519 y regresando más de 3 años después la nao “Victoria” capitaneada por Elcano (1518-1528).
 - Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.1, confirmación por Juana I y Carlos I de las capitulaciones entre el Rey con Magallanes y Ruy Falero para el descubrimiento y expedición de la Especiería (24 de enero de 1523).
 - Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.19, información del alcalde Leguizamo sacada del interrogatorio a Juan Sebastián Elcano, capitán de la nao “Victoria” y sus compañeros sobre la expedición, discordias que hubo en la expedición, demora de esta o muerte de Magallanes (18 de octubre de 1522). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/031 (s.f.).
 - Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.8, instrucción de Carlos I a Magallanes y a Ruy Falero sobre lo que deben observar en la Armada de la Especiería (9 de agosto de 1519).

Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/010 (1793).

- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.8, requerimiento que hizo Magallanes a los oficiales de la Contratación sobre la orden de que Ruy Falero ni su hermano fueran en la Armada, sustituyéndole Juan de Cartagena; sobre el nombramiento de despenseros y escribanos; y sobre lo extranjeros, especialmente portugueses, que podría llevar en las naos con la contestación de los mismos oficiales a estos cargos (9 de agosto de 1519). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/025 (s.f.)
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 36, R.8, traslado del expediente iniciado por Lorenzo Magallanes sobre el cumplimiento de las capitulaciones entre Fernando de Magallanes y Carlos I, incluyendo las propias capitulaciones, una Real Cédula sobre las mercedes concedidas a sus herederos y una copia del testamento de Fernando Magallanes, donde instituye un mayorazgo para un familiar varón, que viva en Castilla y lleve su apellido (15 de junio de 1568).

TRIPULACIÓN

Documentación útil para conocer quién fue a la expedición, su procedencia y ocupación, cómo vivieron o quiénes consiguieron sobrevivir a todo el periplo. Si bien la fama de este histórico viaje se la han llevado Magallanes y Elcano, sin los hombres que se subieron a bordo de las naos no se hubiera podido llevar a cabo, una intrahistoria que las nuevas corrientes historiográficas están poniendo de relieve para realzar a estos grandes olvidados.

- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.11, relación de los 103 tripulantes de la Armada fallecidos, desertados o dejados en las islas Molucas, mencionando la fecha y la causa de esta. Se anotan 92 muertos, cuatro personas dejadas para el comercio en Tidore, tres abandonos y cuatro deserciones (20 de diciembre de 1519 - 29 de julio de 1521).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.20, relación hecha por Gonzalo Gómez de Espinosa de las personas que fallecieron en la nao “Trinidad”, capitaneada por Magallanes hasta que

falleció; cuando regresaba a España los portugueses incautaron el barco y las mercancías y encarcelaron a los supervivientes (1522). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0031 Ms.0039 ter/025 (1793)

- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.30, Relación de los días y las personas con las que se tomó asiento para ir al descubrimiento de las Maluco, empezada por Magallanes y partida de Gil González Dávila (6 de mayo de 1592 - 31 de diciembre de 1612).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.38, gastos de la armada de Magallanes y Loaysa realizados por Cristóbal de Haro, donde se hace una relación de las personas que fueron y volvieron en la nao “Victoria” (20 de julio de 1538).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.6, relación de las personas que participaron en la expedición de Magallanes para descubrir la Especiería, con nombres, cargo y nao en la que viajaron (1519). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0031 Ms.0039 ter/011 (1793).

VIAJE

Esta documentación es la más útil para conocer propiamente el derrotero del viaje y cómo se desarrolló día tras día, quién y en qué circunstancias se hizo cada descubrimiento, pero también de los incidentes entre los diferentes miembros de la embarcación, los abusos de poder, enfrentamiento con Portugal, etc. Sin lugar a duda, es la documentación que más detalles aporta sobre cómo se desarrolló este gran acontecimiento.

- Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/020 copia de la relación escrita por Maximiliano Transilvano de cómo y por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, donde es el propio nacimiento de la Especiería, las cuales pertenecen a la Corona Real de España. Divídese esta relación en veinte párrafos principales y señala las millas navegadas en la primera vuelta al mundo (5 de octubre de 1522 - copia s.f.).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0125 Ms.0141/000, copia de documentos, entre los que se encuentran: diario de navegación de Fer-

nando de Magallanes, instrucciones Costes de navíos. Puertos importantes, viajes de Gil Gonzales Dávila, Álvaro de Saavedra. Expedición de Loaysa, Pizarro (1519 - 1566, copia s.f.).

- Archivo del Museo Naval [AMN] 0125 Ms.0141/001, copia de documentos, entre los que se encuentran: diario de navegación de Fernando de Magallanes desde el Cabo de San Agustín en busca del Estrecho (1519 - 1522, copia s.f.).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0125 Ms.0141/004, copia del informe testifical hecho por orden de Fernando de Magallanes a petición de Álvaro de la Mezquita, capitán de la nao San Antonio, sobre el atentado contra él cometido por Gaspar de Quesada, capitán de la nao “Concepción” (26 de abril de 1520 - copia de 1793)
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0131 Ms.0151/000, Expediciones: Elcano y Magallanes. Papeles y noticias pertenecientes a ambos navegantes y asuntos diversos, ente los que se encuentra la correspondencia entre José de Vargas Ponce, teniente de navío y director de la Real Academia de la Historia, con Juan Agustín Ceán Bermúdez sobre investigaciones que están realizado sobre “la armada de Magallanes al Maluco”. (1460 - 1804).
- Archivo del Museo Naval [AMN] 0131 Ms.0151/003, copia del extracto de la habilitación y viaje que hizo la Armada del emperador Carlos V de la que era capitán General Hernando de Magallanes, compuesta por 5 Naos: “Trinidad”, “San Antonio”, “Concepción”, “Victoria” y “Santiago”, en su viaje desde Sanlúcar de Barrameda en 1519 al descubrimiento por el oeste de las islas Molucas, regreso que verificó de estas islas a España por el Cabo de Buena Esperanza la nao “Victoria” al mando de Juan Sebastián Elcano en 1522 y acacimientos de la nao “Trinidad” en aquellas islas (1419-1522, copia del s. XIX)
- Archivo General de Indias, Contaduría [AGI-Con], Leg. 425, cuentas de la expedición por Magallanes, Elcano y Jofre de Loaysa a las islas Molucas y al Estrecho de Magallanes (24 de julio de 1525 - 11 de enero de 1541). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0147 Ms.0197/000 (1781-1783).
- Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], Leg. 1528, N.2, carta de Gonzalo Gómez de Espinosa a Carlos I, en la que cuenta lo

acontecido del viaje de la nao “Trinidad” por el pacífico, descubrimientos, condiciones y prendimiento por los portugueses (6 de abril de 1522).

- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.14, carta de los tesoreros de la Casa de Contratación al emperador Carlos V anunciando el regreso de la nao “San Antonio”, denuncia los castigos y exceso de Magallanes y se menciona el pago a Ruy Falero recién liberado por los portugueses (marzo 1521).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.17, traslado autorizado de la información presentada por Álvaro de la Mezquita sobre la toma de la nao “San Antonio” por Gaspar de Quesada, capitán de la nao “Concepción” y Juan de Cartagena el 1 de abril de 1520, debido a que se encontraba preso por desertar a la armada de Magallanes en mayo de 1521 (22 de mayo de 1521). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/016 (1793)
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.24, declaración de Juan Quemado ante el Consejo de Indias sobre la prisión de Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y del licenciado Morales, clérigo, miembros de la nao “Trinidad” que fueron encarcelados por los portugueses a su regreso de las Molucas a España (9 de agosto de 1526). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0031 Ms.0039 ter/033 (1831).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.27, interrogatorio realizado por Gonzalo Maldonado, obispo de Ciudad Rodrigo, a los supervivientes de la nao “Trinidad”, por orden del Presidente y Consejo de las Indias, sobre el suceso de la dicha nao y su gente después que partió de la isla de Tidore cargado de clavo para la Nueva España y volvió de arribada a las mismas islas a los 7 meses de navegación con tormentas y vientos contrarios por cuya causa fue incautado por los portugueses en el puerto de Benacora de las mismas islas para su posterior encarcelación; entre las declaraciones encontramos las de Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra, León Pancado, Juan Rodríguez y testigos de Cristóbal de Haro (15 de mayo de 1525 - 2 de agosto de 1527). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0010 MS.0013/024 (1793).
- Archivo General de Indias, Patronato [AGI-P], Leg. 34, R.5, derrotero del viaje de Magallanes por Francisco Albo desde el cabo de

San Agustín (Brasil) hasta el regreso a España de la nao “Victoria” cuando el 4 de septiembre de 1522 “en la mañana vimos tierra i era el Cabo de San Vicente, i nos estaba al nordeste i así cambiamos la de Rota al Las Suerte pro apartarnos del mismo Cabo” (29 de noviembre de 1519 - 4 de septiembre de 1522). Copia en el Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/018 (1793).

- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cajones [ANTT-Gav] PT / TT / VAC / 18/8/20, carta de Tristán de Ataíde a Juan III en la que habla sobre el viaje a las Molucas de Fernando de Magallanes (20 de mayo de 1526 - 20 de febrero de 1534).
- Archivo Nacional Torre de Tombo, Cuerpo Cronológico [ANTT-CC], PT / TT / CC / 3/07/000018, regimiento que Carlos I concede a Juan de Cartagena, capitán de la Armada de Magallanes, en el que constan las capitulaciones que el Rey acordó con Magallanes y Ruy Falero (6 de abril de 1519).

CONCLUSIÓN

Con este pequeño estudio se ha podido apreciar y poner en valor de más de un centenar de documentos que se conserva en los diferentes archivos. Permite comparar, valorar y fomentar la difusión de estos fondos documentales a través de la investigación, que eran los principales objetivos planteados, a la vez de difundir este patrimonio para cualquiera que muestre interés por el tema, ya que, con solo leer los documentos, se podrá tener visión general de lo que fue el viaje, considerando las fuentes primarias como las más cercanas a los hechos, y conocer lo que supuso en su momento, hace quinientos años. Por número, destacan la correspondencia, que ocupa casi un cuarto de la documentación total, seguido de la contabilidad del viaje, los requerimientos e instrucciones y los manuscritos relativos al propio viaje.

Además, podrá ser de utilidad para aquellas personas que quieran iniciar una investigación, estudio o publicación sobre este gran acontecimiento o a aquellas que se inician en la investigación. Debido a que no existen grandes estudios sobre las fuentes primarias, se podría abrir el estudio desde el punto de vista documental, pero no solo eso, sino que como es una información muy variada, se podría llegar a extrapolar a los gustos e inquietudes de cada uno.

Un acontecimiento de estas características, como es la primera vuelta al mundo, lleva estudiándose durante siglos, por especialistas y de los que se pueden aportar pocos descubrimientos, sin embargo, podría darse otro punto de vista, incluso, ajustarlo a las nuevas tendencias historiográficas sobre temas que antes no eran de interés, como es el de mentalidad, que por el poco rastro que deja es difícil de estudiar, pero también de gastronomía, religiosidad, la idea que tenían tanto el Emperador como la sociedad europea del quinientos sobre lo que supondría un viaje de tal magnitud, o para conocer las personas que participaron en la expedición y sus relaciones entre sí.

Se podría abrir, pues, el estudio tanto desde el aspecto documental de las fuentes, pero, también, hacia cualquier otro tema y las futuras investigación que se hagan de la primera circunnavegación, Magallanes, Elcano..., debido a que se tratan unos aspectos poco conocidos y tratados hasta el presente. Probablemente permitirán un ámbito investigador fructífero atendiendo a las nuevas corrientes historiográficas y revisar la información conocida en la actualidad.

APÉNDICE DOCUMENTAL

En este apartado se ofrece la transcripción de algunos de los documentos consultados que llaman la atención por la importancia dentro del viaje o la información curiosa que contienen. El primero es la concesión a Magallanes y Ruy Falero del título de capitán y se les encarga la expedición de la Especiería, por ser el documento por el que se pone inicio al viaje. El segundo es el memorial que remiten al Rey para informarle del descubrimiento de las islas del Maluco cuando se cumple el objetivo de la expedición. Por último, la carta que Elcano manda a Carlos I para informarle que se ha completado la expedición, por lo que le solicita mercedes y la contestación a la misma por parte del Emperador, con los que podemos dar por finalizada la primera vuelta al mundo.

El criterio de transcripción empleado para la exposición de estos manuscritos ha sido el que establece la Red Internacional Charta para la edición de documentos hispánicos⁷.

⁷ Dicho criterio se puede consultar en: <<http://files.redcharta1.webnode.es/200000023-de670df5d6/Criterios%20CHARTA%2011abr2013.pdf>> [consultado el 7 de junio de 2019]

1. Archivo General de Indias, Indiferente [AGI-I], Leg. 415, L.1, F.18V-20R, copia de la capitulación con Fernando de Magallanes y Ruy Falero en la que se les encomienda la Armada para la Especiería y se les concede el título de capitán de la Armada, además de otros nombramientos y disposiciones para la expedición de la especiería (22 de marzo de 1518).

{18 V} {27} El rey

{28} Por quanto vos Fernando Demagallanes, cavallero natural del Reyno de Portugal, he el bachiller {29} Ruy Falero assimismo natural del d<ic>ho reyno que siendo nos habéis prestado serviçio, os obligáis de {30} descubrir en los términos que nos pertenesçen y son nuestros del mar oçeano dentro de los límites de {31} nuestra demarcaçión, yslas e tierra firmes rricas, espeçerías y otras cosas de que seremos muy {32} servidos e estos nuestros reinos muy aprovechados mandamos asentar para ello con vos e {33} nos la capitulaçión siguiente:

{34} Primeramente q<ue> vos e otros con la buena bentura ayais de {35} yr y vais a descubrir a la parte del mar oçeano dentro de mis {36} límites y demarcación, e por que no sería a razón que yendo {19 R} {1} vosotros a hazer los susodicho si<er>vos atrabesasen, otras per{2}sonas a fazer lo mismo sabiendo consideraçión que vos {3} e nos tomado el trabajo desta enpresa es mi m<a>yor voluntad {4} y p<ro>meto que por término de diez años primeros siguien{5}tes no daremos liçençias a personas alguna que vaya a descubrir {6} por el mismo camino e de nota que vosotros, fueredes e que {7} si alguno lo quisiere enprender e para ello nos pidiere liçençia {8} que antes que se la demos vos lo haremos saber para que si vos{9}otros la quisieredes hazer en el tienpo que ellos se ofrecie{10}ren lo hagáis teniendo tan buena suficiençia y aparejo e tan{11}tas naos, e tan bien acondiçionadas y aparejadas e con tan{12}ta gente como las otras personas que quisiesen fazer el dicho {13}descubrimiento, pero entiéndase que si nos quisiéremos man{14}dar descubrir o dar liçençia para ello o a otras personas por {15} la vía del suroeste en las partes de las yslas e tierra firme {16} e todas las otras partes questán/ descubiertas hazia la {17} parte que quisiéremos para buscar el estrecho de aquellos mares {18} o podamos mandar fazer o dar liçençia para que otras {19} personas lo hagan e si desde la Tierra firme por el mar del sur {20} questá/ descubierta o desde la ysla de Sant Miguel quisieran {21} descubrir lo pue-

dan hazer e asimismo si el gobernador {22} e la gente que agora por n<uest>ro mandado esta o estuviere de {23} aqui adelante en la dicha tierra firme o otros nuestros {24} súbditos vasallos quisieres descubrir por la mar del sur questá/ {25} començando a descubrir e enbiar los navíos por ella para des{26}cubrir mas que el dicho n<uest>ro gobernador e vasallos e otras {27} qualesquier<a> personas que nos fuéremos servidos que lo ha{28}gan por aquella parte que lo puedan hazer sin envargo de lo {29} susodicho e de qualquier capítulo e clausura desta/ ca{30}pítulación pero también queremos que si vosotros por al{31}guna destas/ dichas parte quisieredes descubrir que lo {32} poda deshazer no siendo en lo questá/ descubierto e hallado.

{33} El qual dicho descubrimiento abeis de hazer con tanto que no {34} descubrays ni hagais cosa en la demarcaçión e límites del se{35}renisimo rey de Portugal mi muy caro y muy amado tío e hermano ni en perjuicio suyo, salvo en los límites de n<uest>ra de{36}marcaçión.

{37} E acatando la voluntad con que os abéis movido a entender {38} en el d<ic>ho descubrimiento por nos servir al servicio que nos dello/ {39} reçibimos, e nuestra corona real ser acreçentada e por el tra{40}bajo e peligro que en ello abeis de pasar. En remuneración dello/ {41} es nuestra m<e>r<çe>z y voluntad y queremos que en toda las yslas {42} e tierras que vosotros descubrieredes, vos hareos merçed {20 R} {1} e por la presente vos la hazemos que de todo el provecho e ynterés {2} de que todas las tierras e yslas que ansí descubrieredes, así {3} de renta como de derechos, como de otra qualquiera cossa q<ue> {4} a nos se siguiere en qualquier manera sacadas primero to{5}das costas que en ello se hizieren, ayais y lleveis la veintena {6} parte, con título de nuestros adelantados e gobernadores {7} de las dichas tierras e yslas, v<osotros y v<uest>ros hijos e herederos, {8} de juro para siempre jamás con que quede para nos, e para los {9} reyes que después de nos binieren, la suprema e seyendo {10} v<uest>ros hijos y herederos naturales de nuestros reinos e casa{11}dos en ellos, e con que la dicha gobernaçión y título de ade{12}lantados, después de v<uest>ros días quede en un hijo heredero {13} e dello/ vos mandaremos despachar v<uest>ras cartas de priville{14}gios en forma.

{15} Asimismo, vos hazemos m<e>r<çe>d e vos damos liçençia y fa{16}cultad para que de aqui delante, en cada un año, podays {17}

llevar e enbiar, o enviéis a las dichas yslas e tierras que así {18} descubrieredes en nuestras naos o en las que vosotros qui{19}sieredes el valor de mill ducados de primera costa enpleadoss{20} en las partes e cosas que mejor os estubiere a v<ue>ra costa, los {21} quales podáis alla bender e enplear en lo que a vosotros {22} os pareçiere e quisieredes y tornarlos a traer de re{23}torno a estos reinos, pagando a nos de derechos el vein{}tavo dello/, sin que seáis obligados a pagar otros derechos {24} algunos delos/ acostumbrados, ni otros que de nuevo se yn{25}pusieren pero entiendase esto después que bengais de {26} este primer viaje, y no en tanto que en él estuvieredes.

{27}Otrsí por vos fazer mas m<er>ç<e>d es n<ue>ra voluntad que de {28} las yslas que así descubrieredes, si pasaren de seis, abi{29}endose primero escogido las seis, de las otras que restaren, {30} podáis vosotros señalar dos dellas/, de las quales aya{31}is y llevéis la quinsena parte de todo el probecho e ynte{32}resse de renta y derechos que nos dellas/ ovieremos {33} linpios, sacándolas costas q<ue> se hizieron.

{34} Iten, queremos e es n<ue>ra voluntad acatando los gastos {35} y trabajos que en el d<ic>ho viaje se vos ofreçen, de vos hazer {36} m<er>ç<e>d, y por la presente vos la fazemos, e de todo lo que de la vuelta que desta/ primera armada e por esta bez se deviere {37} de ynterés linpio para nos de las cosas que della/ traxe{38}redes ayais y llebais el quinto, sacadas todas las costas {39} que en la dicha armada se hizieren.

{20 V} {1} Y por que lo susodicho mejor lo podais hazer, e aya en ello el re{2}caudo que conviene, e digo que yo vos mandaré armar çinco navíos, {3} los dos de çiento y treinta toneles cada uno e otros dos de {4} nobenta, e otro de sesenta toneles avasteçidos de gente y man{5}tenimientos e artillería, conbiene a saber que bayan los dichos {6} navíos <a>basteçidos por dos años e que vayan en ellos doçientas {7} y treinta y quatro personas para el gobierno dellas/ entre maes{8}tres y marineros y ginetes e toda la otra gente neçesaria {9} conforme al memorial questa/ fecho para ello e así lo man{10}daremos poner luego en obra a los nuestros offiçiales que {11} residen en la çidad de Sevilla, en la casa de la Contrataçión {12} de las yndias.

{13}Y porque nuestra m<er>ç<e>d y voluntad es que en todo vos sea en todo {14} guardado y cunplido lo susodicho queremos que si en

la pro{15}secuçión de los susodicho alguno de vosotros muriese que sea gu{16}ardado y guarde al que de vosotros guardare bivo todo lo suso{17}dicho cumplidamente como se avía de guardar a en{18}tramos, siendo bivos.

{19}Otrosí, porque de todo lo susodicho aya buena quenta y ra{20}zón, y en nuestra hazienda aya el buen recaudo que con{21}biene que nos ayamos de nombrar y nombremos un factor {22} o thesorero, o contador o escribano de las dichas naos, q<ue> {23} lleven e tengan la quenta e razón de todo, y ante quien {24} passe y se entregue todo lo que de la d<ic>ha armada se oviere.

{25} Lo qual vos prometo e doy mi fee y palabra real que vos mandaré guardar y cumplir {26} en todo y por todo, según de suso se contiene y dello/ vos mandé dar la presente firmada de {27} mi nombre. Fecha en Vall<adol>id, a XXII días del mes de março de MDXVIII. Yo el Rey. Por {28} mandado del rey, Francisco de los Cobos. Señalada del Chançiller, del obispo de Burgos, {29} e del obispo de Badajoz e de don García de Padilla.

presente en las yslas españolas. Sancho Juan y Iuba y
me suplicasteis y pedistes por mi deselice nãa y facultad
a qualcunq[ue] persona e que quisiese yr e lo pudiese fazer
libremente / digo que mandare a las personas que por mi
mandato van a las dichas yslas que siendos rãos e sãos y
nobiennos dãno alapoblacion de las dichas yslas de
huer para las personas que quisieren yr con vos años fuer
en lo suso dicho basta e nũmero de docenas. personas / no
debiendo de dãno niabiendo causa por que sean deteny
dos. y para ello Vos mandare dar las prouisiones necesarias

¶ Y porque segun la bondad. que Parameo seruio tenes
yo es pto que en se fero nos. serbicio con aquella diligencia
y fidelidad que yo de vos confio y amo seruio con bien tenes
por aceto que de mas. de las. mas de suso contenidas no sea
regatias con forma de vos seruio y persona y que sien por vos
manare y favorezer como acuario y seguidor nuestro

¶ Por ende por lo que se tiene de vos lo suso dicho. a via o sta y segun de la manera que
digo se contiene. guardando y cumpliendo las ynsruciones que se vos dan la so fia o
ynsruciones y ordenanças que sean fecho y fuere para el buen tratamiento y conber
sion de los yndios en las yslas e yslas que aora se descubrieren y descubriera. y que se
acenda los deparar digos y promeros. Vos. sea guardada e o fca capitulacion e tratado en la con
ciencia y pto de segun que de suso se contiene e que sea si no lo figer de o y cumplido e
nos. no seamos obligados a. vos mandar guardar e cumplir lo suso dicho e nos a alguna
della e dello vos mande dar y de la presente. firmada de mi nombre y restanda de mi y n
fra Sancho secretario dada en la villa de Madrid a diez e dos dias. del mes de noviembre de mill e quatroçientos e sesenta e
dos años. Yo el Rey. Yo la Reyna. Yo el Príncipe. Yo el Cardenal de España. Yo el Obispo de Badajoz. Yo el Obispo de Burgos.

¶ Con herdo de magallanes
y el Bachiller. Luis Salero para
el descubrimiento de la Spacia.

Yo el Rey

¶ Por quanto vos fernando de magallano cavallero natural de Le Rey no de portugal e de la villa
de S. Jago de Compostella natural de dicho Rey no que siendo nos seiscientos e sesenta e tres años
descubrio en los terminos que nos pertenescen y son nuestros del mar oceano dentro de los limites de
nuestro de marçago yslas e tierra e firmos mias. e seçuaia yslas e tierra de que seremos muy
servidos e ellos nuestros. Reinas muy aprobados mandamos a senar e para ello con vos o
tros la capitulacion siguiente

¶ En Mexico yo vos otros con la buena ventura que vos
y vos a descubrir a la parte del mar oceano dentro de
los limites e de marçagon. e por que nos sea a Rãon que yendo

El por la presente vosla hacemos que de vos no sea cosa que en
 que descubriera las tierras que en las dichas islas descubriera. Ni
 de otra como de derechos como de otra que en cualquier tiempo
 años. sea que en qualquiera manera se daren a ninguno de
 daos costas que en ello se hicieren en las yndias. La vintena
 parte con el título de nuestros adelantados. E por ende nos
 de las dichas tierras e yslas vos e vuestros herederos
 de juramento para siempre jamás. con que que para nos e para los
 reyes que de nos vinieren la su primera e segunda
 vos e vuestros herederos naturales de nuestros reinos e para
 los en ellos. E con que la dicha gobernançia e título de ade
 lantados despus de vuestros días. quede en vuestros herederos
 e de ellos. Vos mandamos des pachar. Vna carta e pibelle
 gas en forma.

II. Así mismo vos hacemos. Aya e vos damos licencia e fa
 cultad para que de aqui adelante en cada un año podays
 llevar e embiar o enviar a las dichas yslas. e tierras que a si
 descubriera en vuestras naos o en las que vos o otros qui
 siere des de valor de mill ducados de primer costo en cada un
 en las partes e cosas que mejor os o tubiere a la costa los
 quallos podays alla vender. E emplear en lo que a vos o a otros
 os pareciere. E qui siere des e tornarlos a traer de re
 tornados a estos reinos pagando años. de derechos de vein
 ta de dello sin que sea obligado a pagar otros derechos
 algunos de los años en que no o todos quedennos e yn
 fusieren pero entendiendose e estades paces que ben pais de
 este primer viaje no ontanto que en el estubo de.

V. Otro si por vos faser mas es nuestra voluntad que de
 las yslas que a si descubriera. Si pasaren de sero a bi
 en de ser primer e escogido las. de las otras que en el
 podays vos e vuestros señalar dos de las de las que a si
 descubriera la que en la parte de todo el probcho e ynter
 resse. de renta e derechos que nos. della. e de otros
 limpios. sacandolos costas e chibisieren.

III. E tenquemos es nuestra voluntad. Aitandolos gastos
 e trasportes que en el dicho viaje se vos o faser de vuestros
 e por la presente vosla hacemos e de todo lo que de
 vuestra que de la primera de las e por el tiempo de que
 de ynterese e limpio para nos de las cosas que de la tra
 xeres. a vuestros. E quinto saca de las costas e
 que en la dicha armada se hicieren.

20
16

Y por que susodicho he por dar salir el año en lo el Rey
 cado que con viene. Dijo que vos mandare armar cinco navios
 los dos de guerra. treinta toneladas cada uno e otros dos de
 no guerra e otros dos de treinta toneladas. los dichos de guerra man-
 tenimientos e artilleria con viene. Asaber que en los dichos
 navios basten dos por dos años e que vayan en ellos doze o trece
 e treinta y quatro personas para el gouerno dellas. e trece mas
 tres marineros y siete ees. e toda la otra gente e cosas
 conforme al memorial que esta fecho para ello e asi lo man-
 damos poner luego. en obra a lo s nuestros e ffrades que
 residen en la ciudad de Sevilla e en la casa de la contratación
 de las yndias.

Y por que nuestra m^{te} Voluntad es que vos sea en todo
 o durado e suado los usos dicho que hemos que sien la pro-
 piedad de los dichos de alguno de vos otros muriera que sea gra-
 acitado e se pade al que de vos otros quedare bivo e todo lo su o
 centro e ampliamete como se auia de guardar acen-
 tramos. siendo bivos.

Otro e por que de todo los usos dicho a ra buena guerra e Ra-
 zon. e en nuestra hasienda a ra el buen recado que son
 bienes que nos ayamos de no malar e no bremos. En fama
 o thesoro de contrador o de ciuades de las decha onas
 lleuen e renzan la guerra e ra de todo lante que un
 passe e se entie que todo lo que de la dha en mada se oviere.

Lo qual vos prometio e doy mi fe e palabra Real que vos mandare guardar e cumplir
 en todo e por todo segun de sus o se contiene e dello vos e mandado la presente fima da de
 mi nonbre fecha en Vallp. a veynte e tres dias del mes de marzo de V.D. e vij años e el Rey por
 mandado del Rey fhanasco de los cobos. senalada del escaniller e del obispo de burgos
 e del obispo de babilonia e de don garcia de padilla.

DO. Naveis por la fraa de dios e dona Juana Sumos e etc. Por quanto a todos es
 r Capitan con los necesario que nos. con la voluntad que sien e abemos Tenido e tenemos de enguandez e
 Amadores escos m^{os} reinos e senorios e enriquez e los. subditos e naturales dello e por los mi
 sobreladha e p^{re} chos o andos e denalados. se uiuos que an fecho anos y los reinos mas p^{re}dece e soz e
 a e a mi estra corona real el año pasado de mill e quinientos e diez e nueue años. manda-
 mos. Armar cinco navios de las quales fue por mi capitan General fernando de maga-
 llanes e xuallejo de la oriente de santiago las quales mandamos salber e de todoloneca e
 con la gente que en ella o yua. Por tiempo de tres años al qual mandamos que fue se
 a la o ysta e de maluco e a otras partes adonde oviere e especaia e fueren dentro de

ARCHIVO GENERAL DE LAS INDIAS DE SEVILLA

© Archivos Estatales, <http://pares.mecd.gob.es>

2. Archivo del Museo Naval [AMN] 0018 Ms.0025/003, copia del memorial presentado al Rey, al parecer por Magallanes y Falero, sobre el descubrimiento de las islas del Maluco que habían propuesto, y las mercedes que pedían se les concediesen (marzo de 1518, copia 1793).

{60 R} {7} Muy poderoso señor. Por quanto con la ayuda de Dios Nuestro Señor {8} havemos de descubrir, y abrir camino, para poner devaxo del señorío de V<uestra> A<lteza> {9} muchas yslas i tierras de mucho provecho, lo que a V<uestra> R<eal> M<ajestad> suplicamos {0} que se nos cumpla y guarde, es lo siguiente:

{11} Lo primero que V<uestra> A<lteza> no dará licencia a nin{12}guna persona que arme para descubrir nues{13}tra parte o donde entendemos yr, Dios querien{14}do, de aquí a diez años, queriéndolo nosotros {15} hacer con tan buena suficiencia, e tantas naos {16} como las otras personas, de lo qual V<uestra> A<lteza> nos ha {17} de mandar advertir, para que nosotros respon{18}damos si lo haremos o no, queriéndolo hacer {19} lo podamos hacer por nosotros mismos o por {20} otras personas puestas por nosotros para ello.

{21} Otrosí: que de todo el provecho e interés{22}se, que de todas las tales tierras que nosotros {23} descubrimos, así de rentas, como de derechos, {24} como otra qualquier cosa, a V<uestra> A<lteza> se le sigue{25}re limpio de costas, que V<uestra> A<lteza> nos dará el vein{26}tavo de todo, con título de sus Almirantes, y {27} con la gobernación de las dichas tierras, para nos {28} e para nuestros herederos de juro.

{60 V} {1} Otrosí: que podamos llevar a las dichas {2} tierras o yslas que descubriremos el valor {3} de mil ducados de primer coste, empleados en {4} las partes que mejor nos estuviere, en cada {5} un año a nuestra costa; los quales podamos {6} allá vender, y emplear en lo que a nosotros {7} pareciere, y tornando a traer a estos reynos {8} y señoríos de V<uestra> A<lteza> pagándole de veinte, uno, sin {9} que dellos/ paguemos ningunos otros derechos de {10} los acostumbrados, ni de otros nuevos que {11} se impusiesen.

{12} Yten: que de las yslas que descubriremos {13} a V<uestra> A<lteza>, si pasaren de seis nos haga merced de {14} dos, escogiendo primero V<uestra> A<lteza> las seis, y que des{15}pués entre todas las

otras nosotros podemos to{16}mar las dos mejores que nos pareciere, de las {17} quales V<uestra> A<lteza> nos dará el señorío con todo lo que {18} al presente y adelante ventasen, y con todo el {19} trato, sin que V<uestra> A<lteza> haya más derechos de diez {20} por cierto de lo que nos rentaxe, y esto de juro {21} para nos y para nuestros herederos y sub{22}cesores.

{23} Yten: que se lo que de la vuelta de esta {24} primera armada, que placiendo a Dios hicié{25}remos, hoviere de interese de las cosas que de allá traeremos, que V<uestra> A<lteza> nos dará el quinto {26} sacado el coste de la dicha armada, y más que {27} a la venida podamos traer en cada nao que {28} acá veniere cient quintales de las mercaderías {29} que se traxeren para V<uestra> A<lteza>.

{30} Otrosí: que si algunas naos de V<uestra> A<lteza> o de {31} qualesquier personas, tratando allaren o descu

{61 R} {1}brieren algunas tierras o yslas dentro de {2} los dichos diez años, que de todo el interese o {3} provecho dellas/ se nos dé el veintavo y V<uestra> A<lteza> {4} nos lo haga ciento y santo como si nosotros las {5} descubriésemos, pues dello/ seremos celoso.

{6} Otrosí: que queriendo V<uestra> A<lteza> armar a su {77} costa con las dichas condiciones, le mostraremos {8} los grandes provechos que desto/ se le puede se{9}guir, y las cosas que hay en las yslas y tier{10}ras que están en los términos y demarcacio{11}nes de V<uestra> A<lteza>.

{12} Yten: que si en el descubrimiento de lo {13} susodicho alguno de nosotros muriere, que {14} V<uestra> A<lteza> mandará guardar al otro, y a sus he{15}rederos y subcesores, todo lo en estos capítulos {16} contenido cumplidamente como se había de {17} guardar a entr<e> ambos siendo vivos.

{18} Yten: que V<uestra> A<lteza> nos mandara cumplir y guar{19}dar todo lo susodicho con todas las firmezas y {20} solem<e>nidades que para nuestra seguridad fueren {21} necesarias.

{22} Si no fuere servicio de V<uestra> A<lteza> de armar a su costa y fuere servido que nosotros {23} vayamos en este descubrimiento a nuestra costa y despensa lo que a V<uestra> M<ajestad> humilde{24}mente suplicamos, y pedimos que nos sea guardado, es lo siguiente:

{25} Primeramente, que todas las tierras i yslas que nosotros o las per{26}sonas que nos puestas para ellos descubriremos, sean nuestras con todo el {27} trato y señorío, y governación, dando a Vuestra Alteza el quinto de todo {28} el interese y provecho, limpio de lo que a nosotros nos ventaro.

{29} Yten: que Vuestra Alteza no consentirá ya ningunas naos {61 V} {1} suyas, ni de otras ningunas personas, a tratar en las dichas {2} tierras, ni llevar ni traer mercaderías algunas, y si alguno lo hiciere, {3} que en tal caso pierda todos sus bienes, lo queal sea confiscado para {4} nos, para lo qual nos dará Vuestra Alteza todo el favor e ayuda {5} que para la execución dello/ fuere necesario.

{6} Yten: que Vuestra Alteza no dará licencia a ninguno {7} que pueda ya a descubrir, ni lo pueda mandar hacer durante {8} el término de diez años, en quanto nos en ello entendiere{9}mos, o quesieramos entender por nos mismos, o por otras {10} personas, con tanto, que si alguno algo descubriere sea con el di{11}cho partido para nos, como si nos mismos lo descubrié{12}ramos.

{13} Yten: que si en el descubrimiento de lo susodicho al{14}guno de nosotros falleciere, que Vuestra Alteza mandará guar{15}dar al que de nosotros quedare y a sus herederos y subcesores, todo {16} lo en estos capítulos contenido cumplidamente, como se guarda{17}ría a entramtos/ siendo vivos.

{18} Ytem: que V<uestra> A<lteza> nos mandará cumplir y guardar todo {19} lo susodicho con todas las firmezas y solemnidades que para nues{20}tra seguridad fueren necesarias.

Los más bucaos se entiendo para adelante, y no por el viaje.

Des se guerra que la diferencia quando con pa sea franca de Almansa y otros demas.

En caso de las dexchas ca de ver el mismo aca, por que havra descuento en lo del Al no lo pago.

Quiere desigual este capitulo, por que se con la veintena, y en otro que adelante se sigue piden ellos el quinto desta misma calidad.

3º. Otro si. Que podamos llevar a las dichas tierzas, o Islas que descubriemos el valor

de mill bucaos de primer este, empleados en

los portos que mejor nos estoviere. en cada

un año a nuestra costa; los quales podamos

alla vender, y emplear en lo que a nosotros

pareciere; y tornarlo a traer a estos Reynos

y señorios de V. A. pagandole de venir, uno sin

que ellos paguemos ningunos otros dexchos de

las acostumbradas, ni de otros nuevos que se

impusieren.

4º. Item. Que de las Islas que descubriemos

a V. A. si pasaren de seis nos haga merced de

dos, escogiendo primero V. A. las seis, y que des-

pués entre todas las otras nosotros podamos to-

mar las dos mejores que nos pareciere, de las

quales V. A. nos dará el señorio con todo lo que

al presente y adelante tenemos, y con todo el

trato, sin que V. A. haya mas dexchos de diez

por ciento de lo que nos vendiere. y esto de juro

para nos y para nuestros herederos, y sucesores.

Que destas dos Islas que así señalaremos se ven la quinquena parte, como en las otras la de diez y conguena.

En este capitulo para ser igual con el de arriba, bastaria la veintena, o que paguen el quinto al Rey.

Que si los diez mill bucaos no cubren los diez quintales.

En este es menester señalar como bien las limas.

5º. Item. Que de lo que de la vuelta de esta

primera Armada que placiendo a Dios hici-

eramos haviere de interesse de las cosas que se

alli trajeremos, que V. A. nos dará el quinto

sacado el coste de la dicha Armada, y más que

a la venida podamos traer en cada Naó que

aca viniere. diez quintales de las mercaderias

que se trajeren para V. A.

6º. Otro si. Que si algunas Naos de V. A. o de

qualquier personas, trataren, allaxen o desaxen

Que se junte con el primer capítulo por descubrir algunas tierras, o Islas dentro de
que señalaba la limitación se pueda descubrir los dichos diez años, que de todo el interese ó
provecho de las mismas, y de las cosas que hay en las Islas y tier-
ras que están en los terminos y demarcacio-
nes de V. A.

Que se declare.

Fiat

Fiat, lo que se les otorgare.

Si no fuere servicio de V. A. de armar a su costa, y fuere servido que nosotros
vayamos en este descubrimiento a nuestra costa y despesa, lo que a V. A. humil-
tamente suplicamos, y pedimos que nos sea guardado, es lo siguiente.

1.º ... Primeramente, que todas las tierras e Islas que nosotros, o las per-
sonas por nos puestas para ello, descubriremos, sean nuestras, con todo el
trato y señorio, y gobernation, dando a vuestra Alteza el quinto de todo
el interese y provecho, limpie de lo que a nosotros nos tocara.

2.º ... Item. Que vuestra Alteza no consentirá ya ningunas otras

7.º ... Otro sí. Que queriendo V. A. armar a su
costa con las dichas condiciones, le mostraremos
los grandes provechos que desto se le puede se-
guir, y las cosas que hay en las Islas y tier-
ras que están en los terminos y demarcacio-
nes de V. A.

8.º ... Item. Que si en el descubrimiento de lo
susodicho alguno de nosotros muere, que
V. A. mandara guardar al otro, y a sus he-
rederos y sucesores, todo lo en estos capitulos
contenido cumplidamente como se havia de
guardar a entrambos siendo vivos.

9.º ... Item. Que V. A. nos mandara cumplir y guar-
dar todo lo susodicho, con todas las firmezas, y
solemnidades que para nuestra seguridad fueren
necesarias.

suyas, ni de otras ningunas personas, ni tratar en las dichas tierras, ni llevar, ni traer mercaderías algunas: y si alguno lo hiciere, que en tal caso pierda todos sus bienes, lo qual sea confiscado para nos; para lo qual nos dará vuestra Alteza todo el favor e ayuda que para la execucion dello fuere necesario.

3º.... Item: Que vuestra Alteza no dará licencia a ninguno que pueda ya descubrir, ni lo pueda mandar hacer durante el termino de diez años, en quanto nos en ello entendieremos, o quiescemos entender por nos mismos, o por otras personas, con tanto, que si alguno algo descubriere sea con el dicho partido para nos, como si nos mismos lo descubriéramos.

4º..... Item: Que si en el descubrimiento de lo susodicho alguno de nosotros falleciere, que vuestra Alteza mandará guardar al que de nosotros quedare y a sus herederos y sucesores, todo lo en estos capitulos contenido cumplidamente, como se guardaria a entrambos, siendo vivos.

5º..... Item: Que V. A. nos mandará cumplir y guardar todo lo susodicho, con todas las firmas y solemnidades que para nuestra seguridad fueron necesarias.

Hállase un borrador del tiempo sin expresion de año, en el Archivo General

3. Archivo Histórico de Euskadi [AHE] Leg. Olim. 15, 09, carta de Juan Sebastián Elcano enviada a Carlos I comunicándole la llegada del viaje y solicita que le conceda mercedes (septiembre de 1522). No se añaden las notas marginales del secretario Francisco de los Cobos.

{1 R} [Cruz]

{1} S<acra> C<atólica> C<esáera> M<ajestad>

{2} Juan Sebastián del Cano, Capitán del armada que descubrió la espeçería {3} en las yslas de Malucos, digo teniendo V<uestra> <Católica> M<ajestad> atención a los grandes {4} trabajos e fatigas de hambres e otros, que en este descubrim<iento> d<e> las d<ic>has {5} yslas y otras muchas q<ue> descubrimos y esp<er>o tener en lo que con él ayuda {6} de Dios, más descubriere en servicio de V<uestra> <Católica> M<ajestad> que en remuneración desto/:

{7} V<uestra> S<acra> <Católica> M<ajestad> me haga m<erçe>d d<e> la Capitanía Mayor de qualquier armada {8} o Armas que V<uestra> <Católica> M<ajestad> enviare, otrosí p<ar>a hazer seguro el viaje commo p<ar>a {9} guardar la otra en las dichas yslas.

{10} Y d<e> la tenençia de la fortaleza o cosa q<ue> V<uestra> <Católica> M<ajestad> a de mandar hazer [* * *] {11} qualquiera d<e> las d<ic>has yslas el ofiçio de la contratación [* * *] {12} V<uestra> <Católica> M<ajestad> sea servido y se acostumbre hazer [* * *]

{13} Y así mismo pido a V<uestra> <Católica> M<ajestad> me haga m<erçe>d del abi[to] [* * *] Santiago conforme {14} e como lo dio a F<ernan>do Magallanes.

{15} Y q<ue> cada año pueda armar dozientos ducados por el t<iem>po que V<uestra> <Católica> M<ajestad> {16} sea sabido sin q<ue> paguen derecho d<e> lo q<ue> proçediere salvo la veintena.

{17} Y porq<ue>, Sacro Señor, yo tengo dos çercanos parientes muy probes y con lo {18} q<ue> tenían me an mucho ayudado en el d<ic>ho viaje, q<ue> sin ellos no pudiera {19} aver servido a V<uestra> <Católica> M<ajestad>, le supco me haga m<erçe>d al uno que se dize [* * *] {20} dino la Serna le dé su p<ro>visión como patrón en estos reynos

p<ar>a q<ue>l/ Papa {21} le dé el priorazgo d<e> Araçena y los fieles le acudan con la renta [* * *] {22} después q<ue> es vaco.

{23} Y al ot<ro> q<ue> se dize F<rancis>co de S<an>ta Cruz de la p<ro>[* * *] manda {24} de Sevilla q<ue>sta/ vaca y neççidad le a de p<ro>ver V<uestra> <Católica> M<ajestad>.

{25} Y puesi q<ue> son q<ue> me oviese hecho V<uestra> <Católica> M<ajestad> estas sobre d<i>chas m<erced>d<e>s, q<ue>sp<er>o/ e [* * *] {26} ofreçerme cada día a mil muertes teniéndolas a todas en nada con poder {27} que hera en s<er>v<ici>o de V<uestra> <Católica> M<ajestad> todo vendrá agora p<or> çierto q<ue> co<n> leal [* * *] {28} morir cada q<ue> se ofrezca en s<er>viçio de V<uestra> <Católica> M<ajestad>, cuyo ynperial estado el Señor {29} conserve e acreçiente como tiene el poder.

{30} Dado de V<uestra> <Católica> M<ajestad> fue manos de V<uestra> <Católica> M<ajestad> basa.

{31} [*firma*: Capitán Juan Sebastián Delcano] [*rúbrica*]

4. Archivo Histórico de Euskadi [AHE] Leg. Olim. 15, 09, carta de Carlos I enviada a Juan Sebastián Elcano en la que acusa que recibió la correspondencia sobre su llegada con la nao “Victoria” y le pide que se encuentre con él junto a dos de sus compañeros, “las más cuerdas y de mejor razón”. Les mandan oficiales para que les provean de lo que necesiten y hagan proclamaciones solemnes del regreso de la expedición. Le concede la merced de lo que le corresponde (11 de septiembre de 1522).

{1 R} [Cruz]

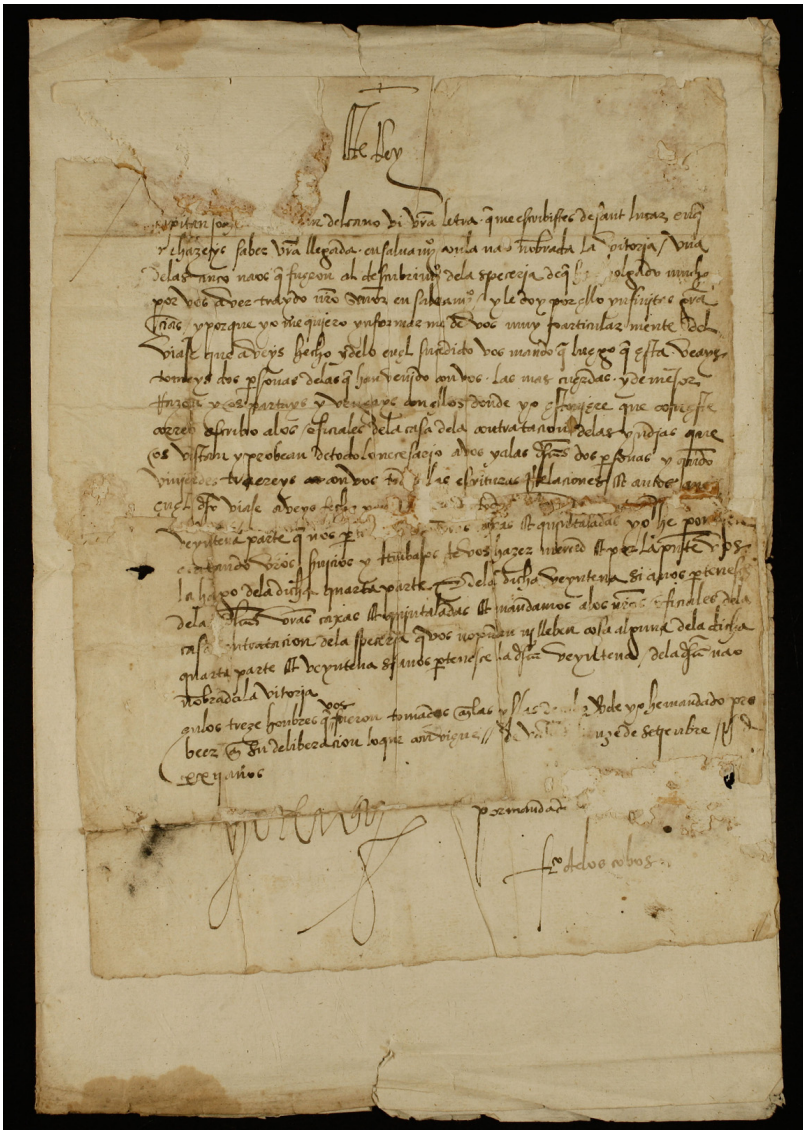
{1}El Rey

{2} Capitán Iouan [raspado: Sebastian] delcano/. Vi v<ue>ra letra q<ue> me escribistes de Sant Lucar en q<ue> {3} me hazeys saber v<ue>ra llegada en saluam<ient>o con la nao nombrada la Vitoria, una {4} de las cinco naos q<ue> fueron al descubrim<iento> de la especería, de q<ue> he holgado mucho {5} por vos aver traydo n<ue>ro Señor en saluam<iento>, y le doy por ello ynfinitas gra{6}çias, y porque yo me quiero ynformarme de vos muy particularmente del {7} viaje que aveys hecho y de lo en él sucedido vos mando q<ue> luego que esta veays {8} toméys dos p<er>sonas de las que han venido con vos, las mas cuerdas y de mejor {9} razón, y os partays y vengays con ellos donde yo estouiere, que con este {10} correo escribo a los oficiales de la casa de la contratación de las Yndias que {11} os vistan y probean de todo lo necesario a vos y a las d<i>chas dos p<er>sonas y cuando {12} viniédes traereys [tachado] con vos todas las escrituras, relaciones e autos que {13} en el d<i>cho viaje aveys fecho [* * *] todos [* * *] {14} veyntena parte q<ue> nos p<er>te<nece> [* * *] e quintaladas. Yo he por bien {15} acatando v<ue>ros seruicios y trabajos de vos hazer merced, e por la p<rese>nte vos {16} la hago de la dicha quarta parte e la dicha veyntena si a vos p<er>tenesce {17} de la<s> dichas v<ue>ras caxas e quintaladas, e mandamos a los n<ue>ros oficiales de la {18} casa de contratación de la <e>specería q<ue> vos no pidan ni lleben cosa alguna de la dicha {19} quarta parte e veyntena si a uos p<er>tenesce la d<i>cha veyntena de la d<i>cha nao {20} nombrada la vitoria.

{21} En los treze hombres q[ue] [sobre la línea: vos] fueron tomados en las yslas de cabo v[er]de, yo he mandado pro[veer] en su deliberacion lo que conviene. De Valladolid honze de setiembre MD{23}XXII años.

{24} [firma: Yo el rey] [rúbrica]

{25} Por mandado de [* * *] [firma: F[rancisco] de los Cobos]



BIBLIOGRAFÍA

- Agustín R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *La primera vuelta al mundo*, (Madrid): EDAF, 2018
- Ana María LÓPEZ CUADRADO, “Fuentes para el estudio de la documentación de época colonial en archivos iberoamericanos”, *Anuario Americanista Europeo*, 2221-3872, N° 9, Madrid: 2011, pp. 5-40. Disponible en: <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4119107>> [14 de mayo de 2019]
- Francisco de Borja de AGUINAGALDE OLAIZOLA, “El archivo personal de Juan Sebastián Elcano (1478-1526), Marino de Getaria”, II Congreso internacional sobre la I Vuelta al Mundo, Sevilla: 2017, pp. 65-93. Disponible en: <https://www.inmedioorbe.es/wp-content/uploads/2019/01/TEXTO-6-EL-ARCHIVO-PERSONAL-DE-JUAN-SEBASTIAN-DE-ELCANO.pdf> [7 de junio de 2019]
- Emilio DELGADO LÓPEZ-CÓZAR, *La investigación en biblioteconomía y documentación*, (Gijón): Trea, 2002
- Enrique MARTÍNEZ RUIZ (Dir.), Pedro CONTRERAS FERNÁNDEZ, José María BLANCO NÚÑEZ y José María MADUEÑO GALÁN, *Desvelando horizontes. La Circunnavegación de Magallanes y Elcano*, (Madrid): Instituto de Historia y Cultura Naval, 2016
- José Luis COMELLAS, *La primera vuelta al mundo*, (Madrid): Rialp, 2012
- Ordenanzas para el Archivo General de Indias, (Madrid): Imprenta de la viuda de Ibarra, 1790. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=kOT2Eezoh2sC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false> [20 de mayo de 2019]

Fuentes primarias

- Atlas Miller*, 1519, en: M. MOLEIRO, Lopo HOMEN, Antonio de HOLANDA, Jorge, RAINEL, Pedro, RAINEL, *Atlas náutico portugués conocido como “Atlas Miller”*, (Barcelona): M. Moleiro Editor, 2003.
- Juan Bautista RAMUSIO, *Primo volume delle navigationi et viaggi nel qual si contiene la descrizione dell’Africa, et del paese del Prete Ianni, con varii viaggi, dal mar Rosso a Calicut & infin all’isole Molucche, dove nascono le Spetierie et la Navigatione attorno il mondo: li nomi de gli autori, et le nauigationi, et i viaggi più particolarmente si mostrano nel foglio seguente*, (Venecia): imprenta de Lucantonio Giunti, 1550. Disponible en: <<https://play.google.com/books/reader?id=iZ5TZHXOnYcC&hl=es&pg=GBS.PA373-IA1>> [1 de mayo de 2019]

Juan Sebastián ELCANO, Antonio PIGAFETTA, Maximiliano TRANSILVANO, Francisco ALBO, Ginés de MAFRA y otros, *La primera vuelta al mundo*, (Madrid): Miraguano Ediciones/Ediciones Polifemo, 2003.

Webgrafía

Archivo Histórico de Euskadi (ARTXIBO). Disponible en:

<<http://www.artxibo.euskadi.eus/es>> [10 de mayo de 2019]

Archivo Nacional Torre de Tombo. Disponible en: <<http://antt.dglab.gov.pt>> [17 de mayo de 2019]

Biblioteca Nacional de Francia. Disponible en: <<https://www.bnf.fr>> [15 de mayo de 2019]

Biblioteca Real. Disponible en: <<http://realbiblioteca.es/es>> [10 de mayo de 2019]

Patrimonio Cultural de Defensa. Disponible en:

<<https://patrimoniocultural.defensa.gob.es/es/>> [10 de mayo de 2019]

Portal de Archivos Españoles (PARES). Disponible en: <<http://pares.mcu.es>> [10 de mayo de 2019]

LAS NAVIGACIONES OCEÁNICAS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO (1519-1522)

JOSÉ MARÍA BLANCO NÚÑEZ¹

RESUMEN

Describiremos las navegaciones y los problemas de todo tipo habidos durante la primera circunnavegación. Fernando Magallanes, con una armada de cinco barcos, salió a buscar las islas de la especiería, siempre gobernando al W, para lo que tendría que encontrar previamente un paso a la Mar del Sur, descubierta por Vasco Núñez de Balboa seis años antes. La *Victoria*, al mando de J.S. Elcano, llegaría a Sevilla tres años después, con 18 hombres a bordo, después de haber abierto una nueva derrota de navegación entre Timor y el Cabo de Buena Esperanza. Los sufrimientos fueron extraordinarios, pero el tesón y la constancia triunfaron sobre todas las dificultades. A esta empresa española, se opuso el Rey de Portugal; Carlos I de España apoyándola y financiándola en un 75%, el otro 25% lo desembolsó el banquero burgalés Cristóbal de Haro, procuraría aquel Imperio en el que no se ponía el sol.

Palabras claves

Circunnavegación, Magallanes, Elcano

ABSTRACT

We'll describe the sailings and all the challenges during the first circumnavigation. Under Magallanes command, five "armada" warships sailed off to find the species' islands, always heading to the W, for which he would have to previously find a passage to the "Mar del Sur", discovered by Vasco Núñez de Balboa six years earlier. The *Victoria*, under J.S. Elcano command, would arrive in Seville three years

¹ Capitán de navío (retirado) de la Armada, académico correspondiente de la Real de la Historia, vocal de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI) y de la Comisión Internacional de Historia Militar (MHIC) asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval, académico de nº y secretario general de la Real Academia de la Mar y miembro asociado de la Academia de la Marina de Portugal.

later, with 18 men on board, after having opened a new route of navigation between Timor and the Cape of Good Hope. The sufferings were extraordinary, but over all difficulties the tenacity and perseverance triumphed. This Spanish enterprise was opposed by the king of Portugal; Carlos I of Spain supporting and funding in 75% (other 25% disbursed by Burgos born banker Cristobal de Haro) would seek that empire in which the sun haven't sunset.

Keywords

First circumnavigation, Magallanes, Elcano

INTRODUCCIÓN

La hispanidad o portuguesidad de la primera circunnavegación, dejando sentado que no me gusta esa polémica, que rechazo aplicar criterios nacionalistas a un mundo en el cual se servía al Rey y tan honroso era hacerlo a uno u otro, siempre que se sirviese lealmente, independientemente del lugar de la cuna...no la discutimos, la afirmamos, fue una empresa española.

Para que Fernando Magallanes, nombrado capitán general de la armada a la especiería, representase dignamente a su Rey, se le cruzó en Santiago antes de zarpar y por tanto, a ojos del mundo, iba revestido de caballero español "a todos los efectos".

Las facilidades lingüísticas de aquellos tiempos, donde el portugués y el castellano estaban mucho más próximos que ahora, como ha explicado Menendez Pidal², la fácil castellanización de los apellidos portugueses, la fuerte implantación en Sevilla y en alguna de las Canarias (La Palma y Tenerife) de comunidades portuguesas, hacen complicado seguir en detalle este, para mi inexistente, problema nacionalista.

Si consideramos a la entonces inexistente Italia como Estado unido, en las dotaciones de la armada hubo 35 italianos, 26 portugueses, 17 franceses, 4 flamencos, 4 de Rodas, 3 de estados alemanes, 3 negros, 1 maluco o moluqueño (el "lengua"³ de Magallanes) y 1 inglés, amén de los 171 españoles que constituían el 64% de esas dotaciones. Entre los mandos de los buques había una proporción de portugueses mayor, sobre todo a partir del motín de San Julián, pero, por ejemplo, uno de ellos fue el que desertó con la *San Antonio* y denunció a Magallanes al llegar a Sevilla.

El primer hombre que a bordo de un buque, formando parte de una armada y finalmente en solitario, tomando las decisiones necesarias para regresar a Sevilla y

² MENENDEZ PIDAL, Ramón: *La lengua de Cristobal Colón*. Espasa-Calpe. 6ª edición. Madrid, 1978.

³ Lengua: Interprete.

dar cuenta escueta de su increíble hazaña, en la cual todo sufrimiento físico tuvo cabida, fue el español, natural de Guetaria y del lugar de El Cano, Juan Sebastián Elcano, el cual, tras todo eso, volverá a embarcarse y fallecerá en la mar, quizás de escorbuto, el 4 de agosto de 1526, cuando participaba en la expedición de García Jofre de Loáisía, a bordo de la nao *Santa María de la Victoria*, que había zarpado de La Coruña para las Molucas la víspera del día de Santiago de 1525.

En cuanto a la financiación de esta Armada, el banquero de origen burgalés Cristobal de Haro, que había tenido negocios en Lisboa, tras un órdago al Emperador, terminó financiando 1.880.126 maravedíes de los 8.751.125 del presupuesto (22,5%), pero Haro, en ese momento, no era solamente Burgos, de la que llegó a ser Regidor, ni su Consulado del Mar; guardándole las espaldas estaban los celebres Fúcar, prestamistas de los Papas, y los Belzar (ambos de Augsburgo, Baviera), con grandes sucursales en Amberes y precisamente Fernández de Navarrete se refiere a él como "*un rico mercader de Amberes*"⁴. El Emperador desembolsó para la empresa 6.454.209 (77,5%) Mvs. y el clavo de olor que llegó a Sevilla en la *Victoria* fue a manos de Haro por orden de S.M., y eso les resarcó y les proporcionó pingües ganancias, pues su venta superó, con mucho, los 12.265.495 Mvs. que, finalmente, había costado la expedición.

Imposible seguir las vicisitudes de cada uno de los mandos de las cinco naves iniciales de la armada, en "*Desvelando Horizontes...*"⁵ afirmamos que la *Trinidad* tuvo cuatro capitanes, otros tantos tuvieron la *San Antonio* y la *Concepción*, tres tuvo la *Victoria* y uno sólo la pequeña *Santiago* que se perdió antes de encontrar el paso...

Por último advertir que, en este artículo, no nos inmiscuiremos en el mare mágnum San Lazareño, hoy filipino, ni en el moluqueño-especiero, centrándonos en las largas y complicadas navegaciones oceánicas y en el descubrimiento del "paso".

MISIÓN DE LA ARMADA MAGALLANES

En su día⁶ formulamos las instrucciones dadas a Magallanes como si se tratase de una Orden de Operaciones actual, para demostrar, en cierta manera, aquello de Salomón: "Nihil sub sole novum", y lo hicimos así:

⁴ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de opúsculos*. Madrid, 1848. Pág. 153.

⁵ MARTINEZ RUIZ, Enrique y tres más (entre ellos el autor de este artículo): *Desvelando Horizontes* IHCN. Madrid, 2016. Pág. 446

⁶ BLANCO NÚÑEZ, José María: "La expedición de Magallanes. Organización y métodos". Actas del VII Simposio de Historia Marítima. Lisboa, 2002. Pág 165/183.

"Navegar por el Atlántico en demanda de la costa Sur del continente americano (más al sur de lo descubierto en la última expedición de Solís, Río de la Plata 1515) *"buscar el estrecho de aquellos mares"* y pasar a la mar del Sur por donde llegará a las islas de la especiería sin que *" (...) se toque, ni descubra tierra, ni otra ninguna cosa dentro de los límites del Serenísimo rey de Portugal, mi muy caro é muy amado tío y hermano, ni en su perjuicio (...)"* y una vez en dichas islas, haréis *" (...) asiento de paz é trato con el rey ó señor de la tierra, como vieredes que es mas nuestro servicio é provecho; y porque en esto Yo creo que haréis todo lo que cumple a nuestro servicio, no vos limitamos cosa ninguna, porque bien creemos que tendréis habilidad para lo hacer por la experiencia que ya tenéis de las semejantes cosas (...)"* para que la Corona se haga con el comercio de las preciadas especias."

Para el primer cometido, imaginaban la existencia del paso, seguramente correlacionando la forma de la conocida África o la de la India, con la del Nuevo Mundo que trataban de "atravesar". Magallanes habría visto el mapa de Martín Behaim en el archivo del rey de Portugal pero, en 1518, tendría información más actualizada que la, por entonces, ya obsoleta de dicho plano. Por tanto, dedujeron que América debía rematar en punta y eso era el *"estrecho de aquellos mares"*.

En el segundo, omitimos el verbo "descubrir" porque Magallanes conocía su existencia, "más o menos" su posición, lo que producían y lo que podrían exportar, por tanto llamarle "descubrimiento" sería falso. En ellas le esperaba su amigo Francisco Serrão, a quien él mismo había salvado la vida en Malaca en 1509.

El tercero, importante y contundente imposición política de D. Carlos I que tenía suficientes problemas, como la compra de la Corona Imperial y el de los comuneros, como para abrir otro frente en Portugal y, por tanto, trataba de eludir cualquier conflicto con su cuñado.

El cuarto y último era diplomático: *" (...) haréis asiento de paz e trato con el rey (...)"*. Cometido que cumplió fielmente en Filipinas.

La finalidad superior: hacerse con el comercio de las especias. D. Carlos quería ser tan "afortunado" como su *"tío y hermano"*, don Manuel. Según Cerezo Martínez⁷, solamente existe una referencia explícita a esta finalidad superior y está contenida en la carta que Carlos I^o escribió (19.04.1519) a Magallanes y Falero, la cual, entre otras cosas decía:

"Por quanto Yo tengo por cierto (...) que en las islas de Maluco hay la especiería, que PRINCIPALMENTE ys a buscar con esa dicha armada, & my voluntad es que derechamente sigáis el viage a las dichas islas...para

⁷ CERESO MARTÍNEZ, Ricardo: "Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación de la Tierra". Actas Congreso de Historia del Descubrimiento. Tomo II, Madrid, 1992. Pág. 157.

*que, antes e primero que a otra parte alguna, vais a las dichas islas del Maluco, sin que ello aya ninguna falta, porque así cumple a nuestro serviçio*⁸.

Y con esta misión zarpó Magallanes para el Maluco.

EL ATLÁNTICO

Habiendo salido de Sevilla el día de San Lorenzo (10.08.1519), hasta el veinte de septiembre inmediato siguiente no zarpó la armada de la barra de Sanlúcar para arrumbar a las Canarias. Perdieron un mes y diez días en bajar el río, fondear en Sanlúcar y, seguramente, sufrir las inspecciones de los alguaciles del Duque de Medina Sidonia. Para esta demora existió otra razón puramente estratégica. Sabemos por João de Barros, primer historiador portugués en materia de "descobertas", que D. Álvaro de Costa, embajador extraordinario de D. Manuel para negociar su boda con la infanta doña Leonor de Austria, trasladó los esfuerzos de su Rey para convencer a Magallanes de que desistiese de su plan y regresase a suelo lusitano porque no solamente "(...) *offendía a Deos, e a su Rey (...)*" sino que acarrearía graves problemas políticos a D. Manuel, en sus relaciones con el Rey de Castilla⁹. Además, la crónica de dicho Rey lusitano recoge el consejo que le dio su Capellán Mayor (el Obispo de Lamego): Llamar a Magallanes, concederle mercedes o matarlo. Sea como fuere, los hechos probados son:

- D. Jorge de Albuquerque salió del Tajo al mando de una armada para la India el 23.04.1519.
- D. Jorge de Brito salió del mismo sitio al mando de otra el 06.04.1520.

Ambas se encontraron en Cochín (India), misión común de ambas era perseguir las naos castellanas que pudiesen encontrar en las Molucas¹⁰, como deseaba el rey D. Manuel que ordenó que a "(...) *todos matasse, e suas naos queimasse (...)*" y que "(...) *d'elles nom tornasse a Castella nova nem recado* (de ellos no volviese a Castilla noticia ni mensaje) (...)"¹¹. La fecha en que zarpó Magallanes de Sanlúcar, promedia esas dos portuguesas ¿Tendría información sobre esa amenaza? Damos por seguro que sí y quizás hasta que tuvo información asegurándole había desaparecido, esperó impacientemente en ese

⁸ CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: Ops. Cit. Pág. 159

⁹ BARROS, João de: *Da Asia: Década III, Livro V*. Págs 628/629. Lisboa 1777.

¹⁰ BARROS, João: Ops. Cit. Pág. 630

¹¹ DA FONSECA, João Abel: *De perseguidor de Fernão de Magalhães a descobridor da Austrália?* VII Simposio de Historia Marítima. Lisboa 202. Págs. 277-290

engorroso fondeadero, reponiendo lo consumido y rellenando de agua. Pigafetta lo confirma:

“(...) el Rey de Portugal (...) envió navíos al cabo de Buena Esperanza y al cabo de Santa María para interceptarle el paso en el mar de las Indias; pero que no lo habían encontrado”¹².

Y Juan Sebastián Elcano también:

“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 (...)”¹³

Las Canarias

Por Pigafetta sabemos que el método de navegación es el de “punto de escuadría” pues cortaban la línea del rumbo con la latitud. La recalada en Tenerife fue fácil pues, con tiempo despejado, puede verse la cumbre del Teide desde muy lejos. El 26.09.19, fondearon en Santa Cruz de Tenerife pero, enseguida, enmendaron el fondeadero y se fueron al de la playa de la Tejita¹⁴, donde lo hicieron el 01.10.19. Para Magallanes resultó importantísima la colonia portuguesa tinerfeña en la que se apoyará a la hora de informarse y aprovisionarse. En La Tejita embarcó al menos tres hombres para sus dotaciones, uno de ellos a la fuerza, Pedro el Maestre, portugués de origen que interesó a Magallanes porque había participado en cierta expedición al Maluco.

A punto de terminar el aprovisionamiento, llegó una carabela española con mensaje para el Capitán General, enviado desde Sevilla por su suegro Diego Barbosa, alertándole sobre la preparación de un motín que encabezaría Juan de Cartagena, el primo del Obispo de Burgos que era el todopoderoso (en cuestiones de Indias) Juan Rodríguez de Fonseca, organizador de la política castellana en el Nuevo Mundo.

La duda sobre la proximidad de una de las armadas portuguesas comentadas más arriba, induciría a Magallanes a cambiar el fondeadero a la Tejita, aunque quizás lo hizo solamente para encontrar buenos alimentos y más baratos que en

¹² PIGAFFETTA, Antonio: *Primer viaje en torno del Globo*. Austral, 5ª Edición, Madrid, 1963. Pág 119: 13.11.1521, en Tidore y ya muerto Magallanes..

¹³ TORIBIO MEDINA, José: *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile, 1920. Págs. 291-294 donde transcribe la carta que remitió a Carlos I, desde la *Victoria*, al ancla en Sanlúcar de Barrameda a 06.09.1522.

¹⁴ De Montaña Roja, o del Médano (actual municipio de Granadilla de Abona)

Santa Cruz. En esta playa recibirá también un cargamento de pez que le enviaron para abastecer a sus calafates de tan imprescindible materia.

Canarias – Sierra Leona

El día 2 de octubre zarpaban para "buscar el paso". Se han dado diversas explicaciones a la derrota escogida por Magallanes para recalcar en el Nuevo Mundo, creo que el proceso de la decisión, íntimo y no compartido, del General fue el siguiente: Por ser bien conocido el lugar de recalada en la Costa Firme, si se quería tras ella gobernar al Sur, escogió el cabo de San Agustín. La razón la encontramos en Enciso¹⁵ que, en su geografía, reparte el mundo en dos por el meridiano de la isla del Hierro; la de Poniente, a su vez, la subdivide en dos, una desde el Hierro al Septentrión y otra que "(...) *está hacia el Austro, al Poniente, que son las Indias Occidentales (...)*". Esta del Sur, la antepone a la del Norte, porque hay más tierras descubiertas en ella que en la septentrional. En la costa del Brasil referencia dicho cabo San Agustín, cercano a Recife y al Sur del cabo San Roque, y desde él se dirige primero hacia el S y, en apenas tres párrafos, describe la costa hasta llegar al cabo de Santa María (actual Punta del Este, Uruguay), que está en 35°S. Por tanto convierte el cabo San Agustín en referencia principal e indica cómo llegar hasta él desde la isla del Fuego, que ice está a 400 leguas de distancia y está "(...) *a la media partida del Sur y del Sudoeste (SSO) con la isla del Fuego; y está en ocho grados de la otra parte de la equinoccial de la parte del Sur (...)*"¹⁶

Describe, enseguida, la costa, comenzando en la bahía de Todos los Santos, situando por rumbo y latitud puerto Seguro, cabo Feroso, golfo de Santo Tomé, cabo Frio (entrada N a la bahía de Guanabara, Río de Janeiro), cabo de San Sebastián, puerto de San Francisco y cabo Santa María, donde finaliza diciendo:

*"Pasado este cabo entra un río de más de veinte leguas de ancho, a do hay gente que come carne humana, Esta costa es toda baja, y delante del cabo de Santa María hay unos isleos. En toda esta costa desde el cabo Santa María al cabo Sant Agostin hay mucho brasil (palo brasil o árbol de ese nombre) y no hay otra cosa de provecho en ella".*¹⁷

¹⁵ FERNÁNDEZ DE ENCISO, Martín: *Suma de Geographia (1519)*. Edición y estudio de M. CUESTA DOMINGO. Museo Naval. Madrid, 1987.

¹⁶ FERNÁNDEZ DE ENCISO, Martín: *Ops. Cit.* Pág 213

¹⁷ FERNÁNDEZ DE ENCISO, Martín: *Ops. Cit.* Pág 214

Enciso ha adivinado también la bahía de Guanabara, donde veremos surgir enseguida a la armada de Magallanes y, finalizada esta parte del S, regresa al N del cabo San Agustín y describe las Indias Occidentales llegando hasta la península del Labrador.

Escogido ese cabo San Agustín, Magallanes prolongó, sin comunicarlo a sus capitanes (que ya venían soliviantados, según el aviso de su suegro), la derrota al S a largo de su conocida costa africana y ellos no comprendieron porque desdeñaba la propuesta por Enciso, arrumbar desde el S de Canarias directamente a San Agustín, sobradamente utilizada en expediciones españolas anteriores (desde la de V.Y. Pinzón de 1499), y mantenía esta ¡tan portuguesa! que los movió al recelo.

¿Porqué bajó hasta Sierra Leona?

Pedro de Alenquer, piloto de la armada de Diego de Azambuja que estableció la fortaleza de “San Jorge de Mina” en el golfo de Benín, declaró a su Rey que sabía volver desde allí a Lisboa, lo que pronto se conseguiría con éxito. La derrota de Alenquer, o “Volta de Mina”, consistía en arrumbar al W del mundo desde la salida de Mina hasta alcanzar los 45° de longitud W, desde allí se metía al Norte hasta el paralelo de las Azores y una vez en él, se arrumbaba a dicho archipiélago y, continuando a rumbo, hasta Lisboa¹⁸. El brazo de rumbo N atravesaba el mar de los Sargazos. Practicando esa "Volta", los portugueses apreciaron, aún faltando siglos para que Coriolis definiese "su aceleración", que las corrientes marinas se concentraban en dirección E/W del ecuador, al cual bajaban con rumbo S desde el N y subían en sentido contrario. A los vientos alisios les ocurre lo mismo, por tanto todo inducía a bajar hasta Sierra Leona, antes de meter hacia cabo San Agustín, y por ello parece lógica la decisión de Magallanes.

Motín en alta mar

A la salida de Sanlúcar, Magallanes incumplió el artículo 3º de la Instrucción recibida y no entregó a sus subordinados las cartas hechas para el viaje, ni les mostró “(...) *la primera tierra que esperáis ir a demandar(...)*”, razón de la protesta de Juan de Cartagena (nombrado "*conjuncta persona*" de Magallanes, lo que vulneraba el principio de la unidad de mando¹⁹) que derivará en tragedia

¹⁸ CARO PROENÇA, José: *Actas VII Simpósio de Historia Marítima: Fernão de Magalhães a sua viagem no Pacífico*. Lisboa, 2002, Págs. 127/143

¹⁹ Además de mandar la *San Antonio*, era el Veedor General y “conjuncta persona”, o sea ad-

durante la internada en San Julián. El hermetismo de Magallanes originará el primer conato de rebelión.

Un buen día, en la derrota a Sierra Leona, siguiendo las instrucciones para la navegación, cuando los buques se acercaron a salvar (saludar) a la capitana, Juan de Cartagena preguntó francamente el porqué de tal rumbo en contra de las instrucciones reales. Magallanes evitó dar explicaciones y ordenó seguir aguas de la capitana, como estaba previsto. La “soledad del mando” comenzaba a evidenciarse con tintes funestos. Al ocaso del siguiente día, cuando la *San Antonio* se puso a la voz de la capitana, Cartagena no subió a toldilla y fue su maestre quien, bocina en mano, salvó al Capitán General: “*Dios vos salve, señor capitán y maestre*” omitiendo, a propósito, el rango de “*Capitán General*” por ello D. Fernando ordenó que no le apeasen el tratamiento en lo sucesivo, a esto respondió Cartagena, por medio del maestre, diciendo que acaso la próxima salva se la haría un grumete y evitó acercarse a la voz de la capitana durante tres días para evidenciar su actitud al resto de la armada. Al cuarto día, Magallanes llamó a los capitanes a su bordo. Acudieron todos, incluso Cartagena, quizás convencido de que su gesto habría ablandado “al portugués”. Una vez a bordo de la capitana, la “conjunta persona” criticó abiertamente la decisión de seguir al S alterando la derrota Cabo Verde-Cabo de San Agustín, incluso pronunció acaloradas frases insinuando que estaba dispuesto a desobedecer al Capitán General; inmediatamente Magallanes le ordenó se diese preso y su alguacil se lo llevó engrillado, los demás capitanes no reaccionaron; solamente Luis de Mendoza, una vez que el alguacil se llevó preso a Cartagena, suplicó al Capitán General que se lo confiase a uno de ellos, dada la hidalga condición del detenido, a lo que accedió el último tras recibir palabra de honor de Mendoza de que lo tendría siempre a su disposición.

Magallanes, resuelto inicialmente el problema, entregó el mando del *San Antonio* a Antonio de Coca y “aquí paz y a buscar la gloria del paso...”

Ganada la latitud de Mina, Magallanes arrumbó al SW en demanda del cabo de San Agustín, cuyas tierras avistarán el día 29 de noviembre y una vez asegurada la recalada, a la vista de la costa poblada de palo Brasil, comenzó a barajarla hasta dar con una preciosa bahía que les proporcionará feliz abrigo.

Pigafetta, en su diario, ofrece pocos datos náuticos, se dedica, sobre todo, a informar sobre la fauna marina: tiburones, pájaros raros y sobre los fuegos de San Telmo o Cuerpo Santo; el piloto Albo no había comenzado todavía su diario; de esta navegación atlántica. Pigafetta dice:

junto al Capitán General, según real disposición tomada tras la renuncia de Faleiro. Aunque el principio se ha formulado mucho más tarde, su origen es inmemorial.

*“Después de (...) muchos días a lo largo de la costa de Guinea, llegamos (...) a Sierra Leona. Tuvimos vientos contrarios, calmas chichas y lluvia hasta la línea equinoccial; y el tiempo lluvioso duró 60 días, contra la opinión de los antiguos (...) hacia los 14° N sufrimos muchas ráfagas impetuosas que, unidas a las corrientes, nos impidieron avanzar. Cuando las ráfagas soplaban, teníamos la precaución de amainar las velas, y poníamos en facha el navío hasta que el viento cesaba”*²⁰

Imaginen, por tanto, que el entusiasmo de los capitanes españoles por la elección de esta derrota “portuguesa”, debió ser más que descriptible.

El paso del ecuador

*“Después de pasar la línea equinoccial, al aproximarnos al polo antártico perdimos de vista la estrella polar. Dejamos el cabo (San Agustín) entre el Sur y el Suroeste y enfilamos la proa hacia la tierra del Verzino²¹ en los 23° 30’ de latitud meridional. Esta tierra es una continuación de la que está en el cabo San Agustín, a los 08° 30’ de la misma latitud”*²²

El piloto Francisco de Albo comenzó aquí su diario:

*“Martes día 29 del mes de Noviembre, comencé a tomar el altura del sol yendo en demanda del dicho viage, y estando en el parage del cabo de San Agustín en altura de 7° de la parte del sur, y apartado del dicho cabo cosa de 27 leguas al sudeste (sudeste) (...)”*²³

Fernández de Navarrete informa de los posibles errores de Albo:

*(...) los rumbos anotados, no solo son los de la aguja sino aproximados, pues siempre los expresa en cuartas enteras y por lo mismo no debe ser extraño que a las cercanías de tierra difieran aquellos rumbos en unas partes más que en otras de los arrumbamientos en que hoy tenemos las costas (...)”*²⁴.

Albo, que calcula, siempre que estuviese despejado, la latitud del lugar con aceptables resultados, no anota longitudes, aunque sí distancias aproximadas a

²⁰ PIGAFFETTA, Antonio: *Ops. Cit.* Pág. 45. Los antiguos creían no llovía jamás entre los trópicos, y por ello imaginaban que esta región estaba inhabitada.

²¹ El colorante rojo de Toscana se llamaba Verzino; muy pronto designó también al árbol de donde se extraía, conocido en España como palo brasil o palo de Pernambuco, y en Portugal como pau-brasil.

²² PIGAFFETTA: *Ops. Cit.* Pág. 47.

²³ VARIOS AUTORES: *La primer vuelta al mundo. Miraguano Ediciones.* 2ª Edición. Madrid, 2012. Págs. 67-109.

²⁴ FERNANDEZ DE NAVARRETE: Tomo IV. Págs. 30 y 31, nota nº 4 al pie de página.

puntos de la costa, hasta el día 21-10-1520 (52°-30' del meridiano del Hierro) como veremos.

La bahía de Santa Lucía

Al entrar en el hemisferio Sur, se les acabó la posibilidad de observar la polar. Sin embargo, las latitudes de los puntos importantes de la costa hasta el río de Solís, estaban determinadas con suficiente precisión para las sucesivas recaladas, aunque entre dichos puntos existiesen zonas desconocidas como la preciosa bahía de Santa Lucía (Guanabara), a la cual dio nombre D. Fernando Magallanes, porque entraron en ella el día de la patrona de los ciegos (13.12.1520) y pasarán trece días admirándose de muchas cosas y solazándose con las naturales del país, aprovisionándose abundantemente de gallinas (cambiándolas por anzuelos y cuchillos; Pigafetta recibió seis por un rey de oros y los nativos celebraron su gran negocio), ananás, caña dulce (de azúcar), carne de anta (tapir, parecido al cerdo). Por un peine los naturales daban dos gansos, por un espejito o unas tijeras, el pescado suficiente para alimentar a diez personas, por un cascabel o una cinta, un cesto de patatas “(...) nombre que dan a los tubérculos que tiene más o menos la figura de nuestros nabos, y cuyo sabor es parecido al de las castañas (...)” (¡Como podrían imaginar que habían dado con la solución alimenticia para toda Europa!).

Pigafetta describe a los brasileños, que no eran cristianos pero tampoco idólatras y el instinto natural era su Ley, longevos (afirma que algunos viven hasta 140 años), van totalmente desnudos, hombres y mujeres, tienen anchurosas cabañas (bois) se acuestan en mallas de algodón (hamacas) sus canoas las hacen ahuecando troncos y sus herramientas son de piedra cortante...hay canoas capaces para 30/40 hombres. Comen a veces carne humana “(...) pero solamente la de sus enemigos (...)” y pan hecho de “*médula de palmera*” (palmito). Van tatuados y depilados. Algunas prendas de ropa les dan aspecto ridículo pero, por delante, las mujeres van completamente desnudas. Se adornan los labios horadando el inferior con tres agujeros. Al rey lo denominan cacique. Comenta la existencia de infinidad de papagayos, por un espejito les daban hasta diez de ellos. “*También hay gatos monillos muy lindos, amarillos, parecidos a leoncitos.*” (Monos aquíquís). *Hay cerdos con el ombligo en la espalda* (Pecarí o Tajacu) y “(...) unos pájaros grandes cuyo pico parece una cuchara, pero que carecen de lengua (...)” (espátulas). Y finaliza su descripción con tres apartados dedicados al “*Libertinaje de las muchachas*”, a la “*Credulidad*” y a un “*Robo extraño* (efectuado por) *de una muchacha*”, con noticias que recomendamos leer pues son de los más divertidos. Así como este cronista se ocupó del

"naturalismo", Albo redactó una especie de cuaderno de bitácora, recogiendo algunas cosas de las que cuenta Pigafetta. El espectacular paisaje de la Bahía, el agua dulce abundante, frutas variadas, caza, pesca y "las mozas", todo ello induce a pensar en que los contramaestres de las cinco naves se las verían y se las desearían para hacer volver la gente a bordo tras la Natividad allí celebrada.

El piloto de la *Concepción*, Juan López de Carvalho, había pasado cuatro años de su vida en esta bahía, en la cual había existido una factoría portuguesa entre c.1503 y c. 1517, coexistente con otra en cabo Frio. Posiblemente fue él quien informó a Magallanes de tan esplendido lugar, además, por entonces, la factoría estaba abandonada y parece ser que los expedicionarios encontraron indicios de las antiguas instalaciones; Pigafetta dice que las historias de los aborígenes de esa tierra se las contó el piloto Carvalho²⁵, el cual, según fuentes portuguesas, encontró allí un hijo que había tenido de una aborígena.²⁶

El Capitán General estaría inquieto, durante esos trece días en Santa Lucía, ante la posibilidad de que alguna escuadra portuguesa apareciese por allí y arruinase su expedición. Los relatos originales no cuentan si tomó medidas de seguridad debido a esos temores.

El piloto Andrés de San Martín observó en tierra la conjunción de Júpiter y la Luna para determinar la longitud del lugar, cálculos en los que cometió errores por la incorrecta utilización de los métodos del *Regimiento* de Faleiro para el empleo de las tablas de Zacuto, lo que dará lugar a críticas "interesadas" vertidas por el portugués João de Barros²⁷.

De Guanabara partieron para la bahía de los Reyes, hoy conocida como Paraguaná y la exploraron dejando constancia de las siete islas que flanquean la costa en ese tramo de la derrota. Enseguida, siguieron con rumbos de componente S; Albo anotó el momento en que cambiaron del SE al SW, pues la costa así lo exigía:

"El día 7 de enero de 1520 (...) en el paralelo de 32° 56' gobernando al SE 1/4 S a luengo de costa (...). El día 8 no tomé el Sol (...) fuimos al OSO y a la mañana del 9 sondamos y hallamos 15 brazas (30 Mts. + o -). El 10 estábamos en derecho del Cabo de Santa María (...) y en derecho del Cabo hay una montaña hecha como un sombrero, al cual le pusimos nombre Monte Vidi, corrutamente llaman ahora Santo Vidio (hoy en día Montevideo) y en medio del y del Cabo Santa María hay un río que se llama de los Patos y por

²⁵ PIGAFFETA: *Ops. Cit.* Pág. 49. Nombrado Juan Carvajo en esta edición.

²⁶ BAIÃO ANTONIO: *A viagem de Fernão de Magalhaes por uma testemunha presencial. Arquivo Histórico de Portugal. VOL.I.* Lisboa, 1937. Págs. 277-278.

²⁷ CERESO. *Ops. Cit.* Pág. 167.

allí adelante fuimos todavía por agua dulce, y fue enviado el Santiago²⁸ a explorar (...) y hallamos la boca de un río muy grande, era el río de Solís é iba al N."²⁹

En 34°-40'S encontraron un gran río de agua dulce (el de Solís, hoy de la Plata), en cuyas orillas habitan caníbales, uno de ellos de gigantescas proporciones, "(...) cuya voz parecía la de un toro (:..)"³⁰, espoleaba a sus camaradas, que huían de los españoles, pues estos últimos intentaban capturar alguno aunque sin éxito.

El río tiene siete ínsulas en la parte N de su embocadura, sobre la mayor de ellas está el cabo Santa María y tiene, según Albo, 27 leguas de ancho. Pigafetta relata la muerte de Solís a manos de los caníbales y enseguida continua con sus notas zoológicas ocupándose de describir los pingüinos y las "vacas" o lobos marinos.

Estando en esta exploración del Río de Solís, Andrés de San Martín volvió a desembarcar para calcular la longitud, aprovechando la oposición de la Luna con Venus, (01.02.1520), no tuvo buen resultado. El 23 del mismo mes y año, vuelve a la carga, en la bautizada bahía de San Matías, donde "la oposición" fue entre el Sol y la Luna.

Relata también Pigafetta un imponente pampero (viento de componente S a SW, que proviene de la Antártida) que sufrieron cerca del Río de la Plata, durante el cual vieron los fuegos de San Telmo, de San Nicolás y de Santa Clara... Mucho más tarde, cuando se encuentren cerca de la especiería, el propio Pigafetta explicará el porque de tanto Santo:

*"El sábado 26 de octubre 1521, a la entrada de la noche, costeano la isla de Biraham-Batolach, nos asaltó una borrasca, durante la cual amainamos las velas y pedimos a Dios que nos salvase, viendo entonces en la punta de los mástiles a nuestros tres santos que disiparon la oscuridad, conservándose allí por más de dos horas, San Telmo en el palo mayor, San Nicolás en el de mesana y Santa Clara en el trinquete. En reconocimiento de la gracia que nos habían acordado, prometimos a cada uno de ellos un esclavo, y les hicimos también una ofrenda."*³¹

El explorar la tierra más austral conocida hasta entonces, pues Magallanes, a pesar del color cola de león y de la dulzura del agua del río de Solís, quiso ase-

²⁸ Lógicamente el "explorador" era el más chico y por tanto el de menor calado.

²⁹ FERNANDEZ DE NAVARRETE: *Ops. Cit.* Pág. 211. Otros dicen que debe su nombre a un piloto que anotó sobre la carta MONTE VI DE E A O, o sea la montaña nº 6 contando desde el E hasta el O.

³⁰ PIGAFFETA: *Ops. Cit.* Pág. 51.

³¹ PIGAFETTA, Antonio: *Ops. Cit.* Pág. 110

gurarse de que no había paso hacia la Mar del Sur y reponer aguada y leña, les detuvo hasta el día de la Candelaria; después levaron y gobernaron al S pero volvieron “a tierra” para que la *San Antonio* reparase una vía de agua que le produjo una varada:

*“Sábado 4 del dicho mes de febrero surgimos en fondo de 7 brazas por tomar un agua á la nao San Antonio, y estuvimos hasta los 5 del dicho, y después nos levamos a 6 y fuimos la vuelta del sur, y á la noche surgimos en fondo de 8 brazas, y estuvimos otro día.”*³²

El 08.02.1520 de febrero, comienzan a adentrarse en un mundo totalmente desconocido con la “legendaria o real” imagen grabada en la retina del Capitán General de lo visto en la carta de Bahrein o la supuesta correlación con los continentes conocidos.

El 24.02.1520, bautizan una bahía, sita en 42° 54’S, con el nombre de San Matías (actual Golfo del mismo nombre, flanqueado al S por la península Valdés), por ser el santo del día, no encontraron sonda hasta que, ya dentro de ella, el escandallo marcó 80 brazas, “(...) y tiene de giro 50 leguas, y el embocamiento va al NW y está en 42° y medio (...)”³³. El 27 exploraron otra bahía en 44° S (la que está al N de Punta Tombos) donde había gran cantidad de lobos marinos de los que cazaron ocho, la tierra despoblada pero parecía muy buena, llana, sin árboles y con “lindos campos” (la Pampa).

El viernes día 2 de marzo, Albo (en 47° S paralelo del Cabo Blanco, extremo S del golfo de San Jorge) confiesa no pudo volver a tomar alturas “(...) hasta el postrer día del mismo mes (...)” (31.03.1520) en que entraron en un puerto al que bautizaron San Julián, que está en 49° 40’S (bastante precisión pues está exactamente en 49°-18’ S) y en el que permanecerán hasta el día de San Bartolomé (14 de agosto), es decir la invernada austral, aprovechando para adobar (carenar) los navíos.

La cruel invernada en San Julián

*“Llegamos (31.03.1520) a los 49° y medio de latitud meridional donde encontramos un buen puerto, y como el invierno se aproximaba, juzgamos a propósito pasar allí la mala estación”*³⁴.

³²FERNANDEZ DE NAVARRETE: *Ops. Cit.* Pág. 212

³³FERNANDEZ DE NAVARRETE: *Ops. Cit.* Pág. 214

³⁴ PIGAFETTA, Antonio: *Ops. Cit.* Pág. 111

Esta frase oculta la tensión latente en los mandos de la armada Magallanes, por la decisión tomada en solitario por el Capitán General. Había otras posibilidades, continuar al S mientras se pudiese, buscar otro puerto más al N, es decir más templado, donde invernar mejor, cambiar la derrota (como estaba en parte previsto y si no autorizado, no expresamente prohibido por S.M. el Rey) a la del Cabo de Buena Esperanza. Además, la caballerosa “detención” de Juan de Cartagena, no fue lealmente correspondida por la “*cojuncta persona*” sino que, en su obligada ociosidad, fue ganando adeptos a su causa anti-Magallanes, contando con la simpatía del capitán Gaspar de Quesada que había convertido su prisión en mero formulismo.

El caso es que la armada fondea en un desconocido puerto al que bautizan San Julián. D. Fernando ordena que los buques den la banda para ser carenados y calafateados con aquel pez recibido en Canarias, construir en tierra almacenes para las provisiones, racionar la comida, pues prevé meses difíciles, y dedicar algunos hombres a cazar y pescar para mejorar el rancho.

Antes de todo eso, al día siguiente al del fondeo (01.04.1520; domingo de Ramos), Magallanes ordenó levantar un altar en tierra y que las dotaciones asistiesen al Santo Sacrificio de la Misa, tras la cual había dispuesto almorzar con todos sus capitanes. Mas el mando propuso y sus capitanes, descorteses, se opusieron, solamente su pariente Álvaro de Mesquita³⁵ (*San Antonio*) y Antonio de Coca, asistieron a la Misa, pero a la mesa solamente se sentó el primero. Además del terrible desaire, hubo pecado mortal contra el primer mandamiento de la Santa Madre Iglesia, en domingo tan señalado como ese de Ramos. El Capitán General enjuició la situación y, tras la bendición, se preparó para derrotar a los impíos.

Para asaltar la capitana, esa misma noche, Gaspar de Quesada y Juan de Cartagena habían transbordado a la *San Antonio* con treinta hombres de su dotación, deteniendo en ella a Mesquita, al que conminaron a sumarse a ellos, diciéndole que sería maltratado por Magallanes como lo había sido Juan de Cartagena. El maestre de la *San Antonio*, Juan de Elorriaga, salió en defensa de Mesquita por lo que Quesada le asestó cuatro puñaladas en un brazo, de cuyas heridas fallecería más tarde.

Una vez el Capitán General a bordo de su insignia, fortuita o deliberadamente, nunca se sabrá, un bote que navegaba por bahía para intercambiar mensajes entre los conspiradores, “*el batel de la nao de la que era capitán Quesada (Concepción) se desgarró* (sotaventó del rumbo ó de algún punto determinado,

³⁵ Ginés de Mafra dice “Luis de Mendoza” que mandaba la *Victoria* y era el tesorero de la armada.

también se decía: desgaritarse) *con la demasiada corriente del río*”³⁶ y fue a dar en el costado de la *Trinidad* siendo recibida su dotación como agua de mayo y, viendo el buen trato que el General les daba, le informaron de que esa misma noche tenían previsto prenderle y matarle. El patrón de otro bote que había enviado Magallanes a la *Concepción* con mensaje para Quesada, se enteró por alguien de esta última de que algo se estaba tramando y regresó al insignia sin entregarlo, informando de que dicha nao estaba en zafarrancho de combate, con lo cual Magallanes dispuso de dos informaciones contrastadas y, a su vez, tocó zafarrancho en la *Trinidad* y verificó que los de su insignia, al menos, le eran fieles. Inmediatamente, el General, cuyo punto de fondeo impedía a los demás salir a alta mar sin combatir contra él, viendo que solamente contaba con su insignia y el pequeño *Santiago*, tomó una decisión que acreditará para siempre su fino olfato estratégico; envió un esquife con cinco hombres armados, al mando del alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa, a entregar una carta a Mendoza y le previno de lo que tenía que hacer una vez a bordo de la *Victoria*, la fondeada más adentro de los cinco. Llegados a bordo de esta última, fueron confiadamente recibidos por su capitán Luis de Mendoza que, parsimoniosamente, se puso a leer la misiva del Capitán General, momento que aprovecharon los del esquife para coserlo a puñaladas y dejarlo muerto. Inmediatamente, sin que la dotación de Mendoza desconfiase, izaron en el mesana una señal convenida previamente, tras lo cual otro bote, previsoramente enviado Magallanes, desembarcó más gente en la *Victoria* que enmendaron el fondeadero para acercarla a la capitana. Desconcertado el capitán de la *Concepción*, Gaspar de Quesada, de la imprevista maniobra de la *Victoria* interrogó, cuándo esta última pasó a la altura de la *San Antonio*, que a donde se dirigían, contestando tranquilamente los de la segunda que a fondear cerca de la capitana, a cuyo mando su capitán, el ya cadáver Mendoza, estaba escribiendo una carta. Con lo cual siguieron a su nuevo fondeadero y así Magallanes pasó de estar "dos contra tres" a "tres contra dos".

Quesada, insatisfecho con la elusiva respuesta, reunió a los conjurados y se aseguró de la lealtad a su persona y, a partir de ahí, solamente pensó en huir a bordo de la *San Antonio*. Levaron, sin evaluar el efecto de la corriente del río, y fueron a dar contra los otros tres que estaban aguas debajo de su posición. Magallanes abrió el fuego y la gente de la *San Antonio*, que habían jurado a Quesada morir en el intento, se lanzó guarda abajo a la bodega tras lo cual Magallanes la tomó fácilmente. Viendo la suerte de la *San Antonio*, la *Concepción* se rendi-

³⁶ VARIOS AUTORES: *La Primera Vuelta al Mundo*. Miraguano ediciones /Ediciones Polifemo. Madrid 2012. Relato de Ginés de Mafra, Pág. 152. Juan López de Recalde en el Apéndice XXI de FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Pág. 201-204, dice que era el batel del *San Antonio*.

rá sin ofrecer resistencia y Magallanes nombrará a su pariente Álvaro de Mezquita para mandarla.

El castigo, tras el correspondiente Juicio que presidió Álvaro de Mezquita, fue tan duro, 44 penas de muerte, que el Capitán General tuvo que revisar las sentencias, indultando a cuarenta hombres que, por otra parte, eran imprescindibles como lo demuestra el hecho de que uno de ellos fuese Juan Sebastián Elcano. La sentencia firme ejecutada fue así:

Juan de Cartagena y el clérigo Pedro Sánchez Reina abandonados en una isla desierta cercana al puerto de San Julián, sentencia que no se dictó hasta el día 11 de agosto lo que quizás precipitó el zarpar de aquel puerto todavía en pleno invierno.

Luis Mendoza, ya cadáver, fue descuartizado.

Antonio de Coca y Gaspar de Quesada fueron ejecutados y descuartizados.

Y la vida de la armada continuó. Tras la tragedia y montando en tierra los instrumentos, Andrés de San Martín, uno de los indultados, realizó varias observaciones para determinar la longitud en las que demostró su conocimiento del arte, determinándola en 61° O del meridiano de Sevilla (67° de Greenwich, la exacta del Puerto interior es 67°-47' O de Greenwich, en latitud de 49°-18'S, error de 47' normal para la época).

Pigafetta describe a los patagones, su forma de cazar, medicinas, costumbres, vestimenta y alimentación. Magallanes ordenó embarcar a algunos de ellos, con mujeres incluidas. Consiguieron capturar solamente a dos que sucumbieron en alta mar, quizás por la alimentación o por el calor del trópico, previamente Pigafetta elaboró con su ayuda el vocabulario patagón³⁷. El topónimo Patagonia, sin embargo, puede derivarse de un libro³⁸ popular en la época, en el cual uno de los personajes se llama Patagón. Miguel Doura³⁹ ha formulado la hipótesis de que "Patagón" podría derivar de la antigua región griega (actual Turquía) de la Paflagonia. La adaptación a San Julián fue aceptable:

*“En cuanto a nosotros no estábamos mal en este puerto; había una clase de mariscos más no son comestibles, otros contenían perlas, pero pequeñísimas. Encontramos también en las cercanías avestruces, zorros, conejos, mucho más pequeños que los nuestros, y gorriones. Así mismo hay árboles de los que se extrae incienso”*⁴⁰

³⁷ PIGAFFETTA, Ops. Cit. Pp 149-150

³⁸ VÁZQUEZ, Francisco: *Primaleón (segunda parte del Palmerin de Oliva)*. Salamanca, 1512.

³⁹ DOURA, Miguel: *Acerca del topónimo Patagonia, una nueva hipótesis de su génesis*; artículo en Nueva Revista de Filología Hispánica, vol. 59, Nro.1, (2011), PP. 37 - 78 .

⁴⁰ PIGAFFETTA, Antonio. Ops. Cit. Pág. 58.

En mayo del 1520, Magallanes ordenó al capitán de la *Santiago* salir a reconocer hacia el Sur, duraba la internada todavía pero, bien por impaciencia o bien por imprimir actividad para entretener a todos, zarpó Serrano y encontró una ría que, quizás por llegar a él en su festividad (03.05), denominó Puerto de Santa Cruz, comprobando que, efectivamente, era ría, es decir la formaba la desembocadura de un río, hoy llamado también de Santa Cruz. Después siguió al Sur y estuvo a punto de llegar al deseado paso, pero un pampero le obligó a retomar Santa Cruz, donde varó y perdió su pequeño buque. Se salvó toda la dotación (37 hombres), dos de ellos llegaron caminando ¡increíblemente! hasta San Julián (200 terribles kms.) para pedir socorro. Magallanes sostuvo durante dos meses a los naufragos con no menos incómodos envíos de galleta, durante los cuales recuperaron gran parte de los pertrechos y cargamento que la mar arrojó a la costa, luego fueron recogidos y repartidos entre las dotaciones restantes.

Tras cinco meses en San Julián la armada zarpó para el Sur (21.08.1520); en los primeros días de septiembre pescaron un buen temporal pero, según Pigafetta "*Dios y los cuerpos santos* (fuegos de San Telmo) *nos socorrieron, salvándonos*". Debieron quedar muy maltrechos porque Magallanes decidió tomar el puerto de Santa Cruz donde pasarán otros dos meses, recuperando lo útil del *Santiago*, reponiendo leña, haciendo aguada y *acopiando* "*peces muy cubiertos de escamas y de dos pies y medio de largo; pero no pudimos pescar la cantidad que hubiéramos necesitado*⁴¹".

Tras ordenar confesar y comulgar a la gente, el Capitán General zarpó con la escuadra de Santa Cruz, entre el 18/19.10.1521, en demanda del "Paso". El día 21 inmediato siguiente, día en que la Iglesia celebra a Santa Úrsula, avistaron el cabo de las Once Mil Vírgenes.

¡Por fin! el Paso

Pigafetta comenta que, tras el cabo sigue un estrecho al que dieron el mismo nombre y empieza por el final, es decir cuando desembocaron en el Pacífico, para describirlo:

⁴¹Podría tratarse de pejerrey, cauque, matungo o flecha plateada (*Odontesthesbonariensis*) de 60cm de largo, 30 cm de espesor y 3Kg de peso o el pejerrey aleta amarilla o manila (*Odontesthesmitti*) es de carne sabrosa y puede alcanzar hasta 50 cm. de longitud. También puede tratarse de la conocida merluza argentina (diferente de la austral, *Merluccius Polylepis*) o pescada de Patagonia (*Merluccius hubbsi*); o la merluza de cola (*Macruronusmagellanicus*) que mide entre 0'6 y 1,1 Mts. (entre 3 y 4 pies) y puede pesar hasta 5 Kg, hoy en día tan habitual, en versión "congelada", en nuestros hogares.

"Este estrecho, como pudimos apreciar en seguida, tiene cuatrocientas cuarenta millas de largo. o sea ciento diez leguas marinas de cuatro millas cada una, y media legua de ancho, poco más o menos, y desemboca en otro mar, al que llamamos mar Pacífico. Está el estrecho rodeado de montañas muy elevadas y cubiertas de nieve; es muy profundo, hasta el punto de que, aun estando bastante cerca de tierra, no encontraba el ancla fondo en veinticinco o treinta brazas"⁴².

Pero para llegar a esa descripción, antes tuvieron que vivir varias y graves vicisitudes que Pigafetta despacha diciendo que "fe" de Magallanes en la existencia del estrecho, venía del mapa de Martín de Bohemia (ya dicho más arriba) que el Rey de Portugal guardaba en su tesorería, y que él había visto en Lisboa, creencia que todos sus subordinados negaban y que, una vez en el estrecho, envió a la *San Antonio* y a la *Concepción* para que averiguasen donde desembocaba, esperando Magallanes con la *Trinidad* y la *Victoria* a la entrada del mismo. Continúa con la descripción de la gran borrasca que sufrieron durante 36 horas, faltándole a los fondeados las anclas. Explica el descubrimiento de tres bahías, unidas por correspondientes estrechos y al llegar a la última bahía: *"Entonces llenos de alegría, en vez de ir hasta el fin, juzgaron conveniente volverse para dar cuenta al capitán general de lo que habían visto"*. Y finaliza diciendo que, el 24 de octubre de 1520, los cuatro volvían a encontrarse y los exploradores saludaron descargando las bombardas y prorrumpiendo en expresiones de júbilo, todos juntos dieron gracias a Dios y a la Virgen María y se adentraron en pos del paso.

Una vez la armada Magallanes en la última y amplia bahía que acababan de descubrir los dos exploradores, continúa Pigafetta diciendo, *"vimos dos desembocaduras o canales uno al siroco (E al SE) y otro al garbino (SW)"⁴³*. Magallanes envió por el SE a la misma pareja de exploradores anterior, pero la *San Antonio*, sin esperar a la *Concepción*, forzó de vela pues ya tenía su piloto, Esteban Gómez, también de origen portugués, tomada la decisión de desertar y regresar a Sevilla, cuando llegase la noche. Gran problema pues la *San Antonio* era lo que en las armadas portuguesas llamaban "a não dos abastecimentos", es decir el buque para reprovisionar a todos los demás.

Esteban Gómez, magnífico marino y que será el descubridor de la costa W de los EE.UU. de América (1525), odiaba a Magallanes, según Pigafetta, *"(...) por que cuando este vino a España para proponer al Emperador el ir a las islas Molucas por el Oeste(...)"*, pidió el mando de unas carabelas para

⁴² PIGAFFETTA, Antonio. Ops. Cit. Pág. 59

⁴³ Se trataba de los dos brazos en el que se divide Paso Ancho alrededor de la isla Dawson. Ver figura ---

otra expedición, petición frustrada por esa llegada de Magallanes, en cuya armada consiguió plaza de piloto subordinado, lo cual le hizo contagiarse de "resentimiento". Dicho y hecho, con la obscuridad de la noche y de acuerdo con los españoles de la *San Antonio*, apresaron, tras herirlo, a D. Álvaro de Mezquita y viraron para regresar a Sevilla, vía Malvinas⁴⁴ y Guinea. El 06.05.1521 llegaron a Sanlúcar de Barrameda con sus 55 tripulantes, quedando en libertad Jerónimo Guerra y Esteban Gómez, al que incluso enseguida se le dará el mando de una pequeña escuadra descubridora que zarpará para Norteamérica; Mezquita, sin embargo, entrará en prisión y a Magallanes, que acababa de fallecer en Mactan (Filipinas), se le procesará en rebeldía por "traición al Rey", a su viuda le retirarán la pensión que disfrutaba... Y así hasta el regreso de Elcano.

Volvamos al relato y veamos qué pasó con los exploradores del canal del Garbino, es decir el del SW, dice Pigafetta:

"Habíamos entrado en el canal del Garbino con los otros dos navíos, llegamos a un río que llamamos de las Sardinas (...) Anclamos allí para esperar a los otros dos navíos y pasamos cuatro días; pero (...) se envió una chalupa muy bien equipada para que reconociese el cabo de este canal que desembocaría en otro mar. Los marineros de la chalupa volvieron al tercer día, y nos comunicaron que habían visto el cabo (...) y un gran mar, esto es el Océano. Todos lloramos de alegría (...) este cabo fue el llamado Deseado porque en efecto, deseamos verle largo tiempo"⁴⁵.

El profesor Comellas⁴⁶ juzga inverosímil este relato debido a los 600 Km. de distancia (ida y vuelta) recorridos, eso supone una velocidad media del bote, si navegó las 72 horas de 4,5 n, lo cual suponiéndolo a la vela, con vientos fresquitos y aprovechando las corrientes (que ellos constataron) no parece tan elevada. No le merecen confianza las insinuaciones de Pigafetta el cual, tras relatar lo del bote que regresó a los tres días, dice: "(...) envió a la *Victoria* hasta la desembocadura del estrecho, ordenando que si no lo encontraba (...)"⁴⁷, ni las de Mafra "(...) de allí envió a los bateles a descubriendo adelante; estos iban y tornaban con la nueva de lo que habían hallado, y luego iba el armada en su seguimiento (...)"⁴⁸, juzga que es más

⁴⁴ COMELLAS, José Luis: *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid, 2012. Pág. 95, opina que las bautizadas por Gómez: "islas de San Antón", son las Malvinas, aunque nunca se le haya atribuido ese mérito.

⁴⁵ PIGAFETTA, Antonio: Ops. Cit. Pág. 61

⁴⁶ COMELLAS, J.L. Ops. Cit. Pág. 100

⁴⁷ VARIOS AUTORES: Ops. Cit. Pág. 216

⁴⁸ VARIOS AUTORES: Ops. Cit. Pág. 162

factible que el bote hubiese sido destacado desde Long Reach, donde Magallanes se reunió con sus subordinados el día 21 de noviembre, y que la exploración la hiciese la *Victoria*, sea como fuere el 27 se encontraron con el Océano. En el relato del "piloto genovés" hay algo parecido a lo de Mafra, es decir una combinación de exploración en bote seguida por la de la *Victoria* que surgía (fondeaba) durante la noche: "(...) cuando venía la noche surgía, y mandó los bateles, y después de estos las naos, y trajeron nueva que había salida (...)"⁴⁹. Existen hipótesis más descabelladas, como la de que pudieron enviar algunos miembros de la dotación a escalar un monte... (demasiado inspirada en Núñez de Balboa).

Nosotros creemos que debió ser como dicen Mafra y el "Genovés", una combinación exploratoria de nao y bateles, la primera con 4/5 horas de fondeo⁵⁰ y los segundos continuando en pos del paso, a pesar de la obscuridad, y regresando a dar novedades...

Informado del redescubrimiento de la Mar del Sur, de la que con tanta solemnidad como precisión había tomado posesión Vasco Núñez de Balboa el día de San Miguel de 1513, Magallanes se dirigió al encuentro con los dos del Siroco, encontrando sólo a la *Concepción*, a cuyo piloto, Juan Serrano, preguntaron por la *San Antonio*, este último confesó que no la veían desde que entraron en la canal. Tras una búsqueda exhaustiva, dejaron señales claras en puntos destacados con información de sus futuros movimientos. El General ordenó también levantar una cruz en un islote próximo al río Isleo, Finalmente, comenta Pigafetta, que Magallanes tenía pensado bajar hasta los 75° de latitud S, si no hubiese encontrado el mar abierto, favorecido por el hecho de que durante el verano apenas había horas nocturnas, y que en ese Estrecho ahora descubierto no había más que tres horas de noche, y lo describe:

" (...) le dimos el nombre de Estrecho de los Patagones (desde 1525, de Magallanes). Cada media legua se encuentra un puerto seguro, con agua excelente, madera de cedro, sardinas y abundantísimos mariscos. Había también yerbas, algunas (...) amargas, (otras) comestibles (...) un apio dulce (...) del que comíamos a falta de mejores alimentos. En fin no hay en el mundo mejor estrecho que éste"⁵¹.

⁴⁹ VARIOS AUTORES: Ops. Cit. Pág. 124

⁵⁰ El *J.S. Elcano* sigue fondeando durante las noches cuando pasa el Estrecho de Magallanes.

⁵¹ PIGAFETTA: Ops. Cit. Pág. 62.

LA MAR DEL SUR (OCÉANO PACÍFICO)

"El miércoles 28 de noviembre desembocamos del estrecho para entrar en el gran mar, al que enseguida llamamos mar Pacífico en el cual navegamos tres meses y veinte días sin probar alimento fresco alguno (...)"⁵².

En la literatura oficial española, la Mar del Sur continuará con su nombre hasta las emancipaciones; la popularidad del relato de Pigafetta y el "ascenso" de Mar a Océano, conseguirán eternizar el nombre que le dio Magallanes a pesar de sus tifones, baguios, huracanes...

Pigafetta cuenta las calamidades sufridas, cuyas causas: derrota escogida, hidrografía, oceanografía y astronomía (cosmografía), meteorología y la desastrosa logística, analizaremos ahora.

El 01.12.1520, a la vista de costa y en 48° de latitud S, Albo anotó la situación a la salida, tras bautizar los cabos Feroso y Deseado cuya latitud era la misma que la del Cabo de las Vírgenes. Enseguida comenzaron las bordadas del NE y NW descendiendo hacia el ecuador, a largo de costa, seguramente buscando un clima más benigno, hasta el día 22 en que el Capitán General decidió aproar al O 1/4 SO. A partir de aquí todos los rumbos serán de componente O. El día de Nochebuena estaban casi en 30° S y arrumbados al ONO. Comienzan el año de 1521 navegando al O cuarta al NO en 25° S, prácticamente cruzando el trópico de Capricornio, lo que verificarán exactamente dos días más tarde. Albo se limitó a anotar R y φ ⁵³, hasta el 24 de enero:

"A los 24 (días del mes de enero de 1521) al O cuarta del Noroeste en 16° y un cuarto S (...) hallamos una isleta con arboleda (...) deshabitada, y sondamos en ella, y no hallamos fondo, y así nos fuimos nuestro camino, a la cual isleta llamamos San Pablo, por haberla descubierto el día de su conversión, y está la de Tiburones (la cual descubrirán el día 4 de febrero en 11° y 3/4 de φ S) a nueve grados."

Ginés de Mafra, describió las islas de San Pablo y Tiburones (Islas Infortunadas):

"(...) descubrieron una isla tan pequeña, tan cercada de arrecifes que parecía que la naturaleza la había armado para defenderse de la mar. Por no poder llegar a ella, pasó el armada adelante, y a cincuenta leguas de esta,

⁵² PIGAFFETA, Antonio: *Ops. Cit.* Madrid, 1963. Pág. 64.

⁵³ φ : Latitud

*por el mismo rumbo, hallaron otra de la misma manera, sin poder tomar ningún refrigerio."*⁵⁴

Por ello las bautizaron islas Infortunadas. San Pablo podría ser⁵⁵ la isla (atolón) de: Angatau (15°-50') o Fakahina (16°), del archipiélago de las Tuamotu o Islas bajas, ambos atolones circulares perfectos e inaccesibles y tangentean por el E con dicho archipiélago. Si desde ellos hubiesen gobernado al O del mundo ("paralelo andando, tierra encontrando") sería imposible adivinar o conjeturar algo por la infinidad de islas que se encuentran en esa latitud pero, como siguieron al NO 1/4 al O, las eludieron. Comellas⁵⁶ opina debe tratarse de Puka-Puka (14°-50' S- 138°-48'O), algo más al O del archipiélago Tuamotu, lo cual permite reconstruir la derrota hasta los Tiburones sin problemas. Sin embargo Annie Baert⁵⁷, tras recordar que durante mucho tiempo creyó en esa teoría, dice que se trata de Fakahina, como indican las últimas investigaciones y como dedujimos más arriba.

La isla de los Tiburones, probablemente la que hoy lleva el nombre de Isla Flint, la situó Albo a 9° de la de San Pablo, recalaron (es un decir, pues recalarse es saber identificar lo que ves y eso no fue posible para nuestros navegantes) y siguieron al N hasta cortar la equinoccial, donde Magallanes sabía estaba la ansiada meta de la especiería. El día 12 de febrero están en 1° de φ S y el 13, gobernando al NW, alcanzan 30' de φ N y continúan así hasta el 16 que pasan a gobernar al ONO.

Pigafetta, erróneamente, imaginó que la derrota seguida hasta el día 05.03.21 pasaba muy cercana al Cipangu (Japón) y Sumbdit-Pradit (Antilia en el globo de Behaim o también llamada Septe-Ritade, seguramente a este craso error le condujo el fantástico relato de Marco Polo. Por fin, el día 06.03.1521:

"(...) vimos tierra y fuimos a ella y eran dos islas (...) y así vimos muchas velas pequeñas que venían a nos (...) y nos buscaban para hurtarnos cuanto podían (...), y allí tomé el sol y la una está en 12° y 2/3 φ S, y la otra en 13° (...) Las islas de los Ladrones (en el día: Guam en las Marianas⁵⁸) están de Gilolo 300 leguas (900' marinas, 1620 KM)⁵⁹(...)".

⁵⁴ VARIOS AUTORES: *La primera vuelta al mundo*. Madrid, 2012. Pág. 163.

⁵⁵ Es lo que deducimos con las latitudes notadas y el auxilio de Google Earth.

⁵⁶ COMELLAS, J.L. Ops. Cit. Pág. 115

⁵⁷ BAERT, Annie: "Los primeros viajes españoles a las islas de Tuamotu". Revista Española del Pacífico. Nº 11. Año X- 2.000. Págs. 66/68.

⁵⁸ Guam fue territorio español desde el siglo XVI hasta 1898. Es la más grande y meridional de las Islas Marianas. La capital es Agaña. Está en 13°-25'N y 144°-46'-54" de Longitud E (Greenwich)

⁵⁹ La isla de Halmahera (o Gilolo o Jailolo) es la mayor isla del archipiélago de las Molucas, muy cercana a de Tidore y Ternate, las ansiadas islas de la especiería.

El 9, hartos de los rateros, zarparon hacia el N, y el día 16.03.21, descubren Suluán y Yunagán (Samar) ya del archipiélago que denominaron de San Lázaro y que después será Filipinas, al rebautizarlo así Legazpi en honor de Felipe II.

Según Pigafetta, durante tres meses y veinte días de navegación, recorrieron 4.000 leguas "(...) *poco más o menos en el mar (...)*"⁶⁰, en realidad, tardaron 59 días en recorrer las 3.760' que separan al Estrecho de Fakahina, lo que supone 2,6 nudos de media (63' diarias) velocidad normal para aquellas pequeñas naves, a pesar de haber ido favorecidas por un viento en popa casi constante. En el siguiente tramo, Fakahina-Flint (733') mantuvieron una velocidad media de 2,7 n. Por tanto Pigafetta si hubiese anotado 2.200 leguas, en lugar de las 4.000, hubiese estado mucho más cerca de la realidad.

Por fin encontramos anotada la longitud en el "cuaderno de bitácora" de Albo, como anunciamos, es precisamente al llegar a esta islas, de las cuales dice que la primera está en los 189° (meridiano de referencia de la isla del Hierro⁶¹) y la segunda en los 106°-30' desde C° Fermoso.

Hidrografía, Oceanografía y Astronomía (Cosmografía por entonces)

Magallanes ignoraba todo del Pacífico, salvo que en la equinoccial se encontraban las islas de la especiería. Cuando se engolfó en él, apenas existía un incipiente cabotaje entre Panamá y Perú. La costa chilena era totalmente desconocida, Diego de Almagro partirá desde Cuzco a conquistarla el 03.07.1535. Los patrones de ese cabotaje observaron que tardaban menos en bajar hasta Guayaquil que en subir, y más desde ese último puerto a la costa peruana que en lo contrario, en consecuencia sabían que una corriente les empujaba ora hacia el N, ora hacia el S; tuvieron que pasar tres siglos para que Humboldt⁶² la estudiase y, en consecuencia, se la bautizase con su nombre, aunque también se la conoce como corriente del Perú⁶³.

La derrota realmente navegada por Magallanes, a la vista de los miles de islas de la Micronesia, es imposible de comprender; ¿cómo vio solamente un par de ellas que, para más Inri, eran inabordables para refrescar aguada y víveres? En la derrota de San Pablo (¿Puka-Puka?) a los Ladrones (Guam), con la efímera recalada en Tiburones (Flint), pasaron rascando los archipiélagos de las Fénix (Phoenix), las

⁶⁰ 1 legua= 3',43; por tanto 13.720' que, en 110 días, supondría una V media = 5,2 n.

⁶¹ CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: La cartografía náutica en los siglos XIV, XV XVI. CSIC. Madrid, 1994. Pág. 173.

⁶² VON HUMBOLDT, Alexander. *Viaje a las regiones equinociales del Nuevo Continente*. Caracas: Ministerio de Educación, Biblioteca Venezolana de Cultura, 1941-1942, 1956. Segunda edición de Monte Ávila, 1991, 5 tomos.

⁶³ DE BRIONES VIEJOBUEÑO, José Luis: *Oceanografía para meteorólogos*. Madrid, 1958.

Gilbert y la barrera que forman las Carolinas y las Marshall, la inmensidad del Pacífico aminoró la "probabilidad de impacto" y aguantar desde el Estrecho hasta Guam sin reaprovisionamiento parece, más que milagroso, imposible.

Las nubes de Magallanes y la Cruz del Sur

"(Enero 1521) El polo antártico no tiene las mismas estrellas que el ártico; se ven allí dos aglomeraciones de estrellitas nebulosas, que semejan nebuléculas a poca distancia una de otra(...)"⁶⁴

Eso fue lo que escribió Pigafetta. Esas dos nubes conocidas universalmente como las de Magallanes, vecinas a la Vía Lácea, son una nebulosa triple o una gran nebulosa espiral con dos satélites; las dos aglomeraciones más cercanas a nuestra galaxia, la mayor dista de ella 95.000 años luz y la menor "solamente" 85.000.

"(Enero 1521) (...) Constelación de la Cruz. Estando en alta mar descubrimos al Oeste cinco estrella muy brillantes, colocadas exactamente en forma de cruz."⁶⁵

Esta constelación⁶⁶ de cinco estrellas, bautizada así seguramente por el propio Pigafetta, está compuesta por dos travesaños cruzados, uno de 4.2 y el otro de 5.4 grados de largo, y ocupa una zona de solo 68 grados cuadrados, por lo que cubre apenas 1/600 del cielo.

La constelación de la Cruz del Sur no solamente ayuda al navegante astronómico por su fácil reconocimiento, sino también porque sus enfilaciones conducen a reconocer estrellas tan importantes como Spica, Antares, Formalhaut, Achernar y Canopus⁶⁷.

El Niño y la Niña

Los arqueólogos Fitzpatrick y Callaghan⁶⁸ utilizando modelos cibernéticos y series estadísticas, suponen que las condiciones oceanográficas jugaron "a fa-

⁶⁴ PIGAFFETA, Antonio: *Ops. Cit.* Madrid, 1963. Pág. 65.

⁶⁵ PIGAFFETA, Antonio: *Ídem*. Continuación nota 7. Pág. 66.

⁶⁶ COMAS SOLA, José: *Astronomía*. Barcelona, 1970. Pág. 460.

⁶⁷ Capitanes de Navío, MOREU CURBERA y MARTINEZ JIMENEZ: *Astronomía y Navegación, Tomo I*. Vigo, 1968. Pág. 176.

⁶⁸ COMELLAS, J.L.: *Ops. Cit.* Págs. 105-108. FITZPATRICK, Scott y CALLAGHAN, Richard: *El Niño May Have Been Factor In Magellan's Pacific Voyage* University. www.science.daily.com/releases. Universidad Estatal de Carolina del Norte. Science Daily, 16.05.2008.

vor" en el "plácido" viaje de Magallanes y consideran que la decisión de este último, de continuar navegando al N, rebasando las islas de las Especias a pesar de que sabía se encontraban en el ecuador; concluyen afirmando que Magallanes disfrutó de condiciones climáticas inusualmente benignas, probablemente asociadas a un "Niño", lo cual le permitió navegar con rumbo N, persuadido de que ese rumbo evitaría la muerte por inanición de su gente. Por tanto este viaje no sólo fue el primero de circunnavegación del globo, sino quizás también el primer registro histórico de un evento de El Niño.

En concreto, el documento afirma que Magallanes navegó probablemente en el extremo de la cola de un fenómeno de El Niño, lo que le procuró una navegación más suave de lo normal y le permitió ganar hacia el N a largo de la costa chilena; abundan en la hipótesis de que, tras abandonar esa costa, Magallanes pudo haber optado por continuar al ONO para aprovechar los vientos y corrientes que encontró y que se movían con velocidad apreciable, lo que le permitió dar descanso a sus marineros, que por entonces sufrían escorbuto y otras enfermedades.

Magallanes afirmó que navegó hacia el N de las islas de las Especias debido a que las previamente encontradas no tenían comida y, los autores de este artículo han encontrado pruebas para apoyar esta hipótesis pues el Pacífico parece haber estado experimentando dos fenómenos de El Niño en 1519-1520 y 1520-1521 (al menos hasta marzo de este año), los cuales se asocian a sequías y hambrunas en esa zona.

Logística

El rol del desertor buque de aprovisionamiento, el *San Antonio*, empeoró decisivamente la capacidad de subsistencia del conjunto. En el Estrecho, los tres restantes, podrían haber rellenado sus despensas secando el pescado, pero allí el sol no calienta, o salándolo, pero no tenían "oro blanco" (sal) suficiente. Cuando se abandona la plataforma continental (alrededor de los 200 metros de profundidad, pues el plancton es mucho más abundante hasta esa profundidad) se termina la pesca, salvo hoy en día que en algunos lugares se practica la pesca abisal.

Llama la atención el hecho de que Magallanes no decidiese aprovisionarse durante la navegación a largo de la costa chilena, para nosotros la única explicación es lo ya dicho, ignoraba las dimensiones del mar donde se estaba engolfando, sus conocimientos estaban mucho más cerca de los de D. Cristóbal Colón, 1492, que de los de D. Andrés Urdaneta, 1565, ahí radicó su verdadera aventura, podría imaginar que América remataría al S como África, pero de la

distancia entre las islas de Abtao, que estaba viendo, y la de Guam, que desconocía totalmente...ni idea. Ello condujo a la desastrosa logística, que destaca Pigafetta:

*"(...) El bizcocho que comíamos no era ya pan, sino un polvo mezclado con gusanos, que habían devorado toda la sustancia y que tenía un hedor insoportable por estar empapado en orines de rata (...) El agua que nos veíamos obligados a beber era igualmente pútrida y hedionda. Par no morir de hambre llegamos al terrible trance de comer pedazos del cuero con que se había revestido el palo mayor (...) estaba tan duro que había que remojarle en el mar durante cuatro o cinco días para ablandarle un poco, y enseguida lo cocíamos y lo comíamos. Frecuentemente quedó reducida nuestra alimentación a serrín de madera como única comida, pues hasta las ratas, tan repugnantes al hombre, llegaron a ser un manjar tan caro, que se pagaba cada una a medio ducado."*⁶⁹

El escorbuto, enfermedad marinera por excelencia, está descrito por Hipócrates, «*peste de las naos*» o «*peste del mar*». El tratamiento, generalmente ineficaz, consistía en suministrar sal, mostaza, ácido fosfórico, comer luciérnagas, tomar café concentrado y hasta transfusiones de sangre de distintos animales.

En 1935, en el Museo Naval de Madrid, D. Gregorio Marañón, dijo:

*"Como otras muchas veces en la historia de la Medicina, la verdad no estaba en las disquisiciones y en las teorías de los pedantes, sino en la sencilla observación de la naturaleza; y fueron simples observadores no médicos los que averiguaron que, casi en unas horas, aquellos marineros moribundos, que no podían tragar, con el cuerpo hecho un puro cardenal, hasta el punto de que aun el transportarlos era difícil, porque al cogerlos en vilo les producía insufribles dolores, se ponían teatralmente buenos, sin más que tomar frutas frescas, o, como dice González⁷⁰, verdolagas (cualquier verdura)."*⁷¹

Este González, gran médico naval, recuerda que la primera descripción exacta de la enfermedad se debe al español, no médico, Sebastián Vizcaíno, capitán que hizo un viaje de exploración a la costa oeste de California en 1602 y dejó escrita en su diario dicha descripción, afirmando que, con casi toda la

⁶⁹ PIGAFFETA, Antonio: *Ops. Cit.* Madrid, 1963. Pág. 64.

⁷⁰ GONZÁLEZ, Pedro María: *Tratado de las enfermedades de la gente de mar* (Imprenta Real Madrid, 1805). Página 409/425.

⁷¹ MARAÑÓN, Gregorio: *Historia y vida* (Espasa Calpe, 1940) transcrito de: Marañón G. Obras Completas. Madrid: Espasa Calpe, S.A. 1973. Tomo IX, pp. 152-169.

tripulación de sus tres barcos próxima a sucumbir, cuando llegaron a las islas de Mazatlán en nueve días:

"(...) cobraron todos salud y fuerzas y se levantaron de las camas, de suerte que cuando salieron las naos del puerto ya podían acudir a marear las velas y a gobernar el navío y a hacer sus guardias como antes (...); y para este prodigio (...) no hubo medicinas, ni drogas de botica, ni recetas, ni medicamentos de médicos..., y si algún remedio hubo, fue el refresco de las comidas frescas (...), y comer de una frutilla que se halló en estas islas y los naturales de allí llaman xocohuitzles (...)"⁷²

Los médicos navales españoles (S XVIII) intentaron conservar los zumos "hirviéndolos" (una especie de prematura pasteurización) pero la vitamina C se muere por encima de los 65° y el experimento no prosperó.

Regresando al relato de la Circunnavegación, Maximiliano Transilvano⁷³ dice que "*estuvieron allí (Infortunadas) dos días pescando*" pero las diferentes situaciones anotadas en el "cuaderno de bitácora" de Albo parecen desmentirlo. Sin embargo, en la isla de los Ladrones embarcaron, sino de todo, lo más esencial. Pigafetta relata las "medicinas" que intentaron adquirir:

"En el momento en que saltamos a tierra (tras recuperar el esquife robado) para castigar a los isleños, nuestros enfermos nos rogaron que si matábamos a alguno de los habitantes de la isla le llevásemos sus intestinos, pues estaban persuadidos que les servirían para curarse en poco tiempo (...) El capitán general decidió (ya en Samar) tomar tierra a la mañana siguiente (17.03.1521) Hizo armar enseguida dos tiendas para los enfermos y ordenó que se matase una marrana (cogida sin duda en la isla de los Ladrones, abundante en "cochinos)"⁷⁴

Por tanto el último tramo de la derrota debió de efectuarse en mejores condiciones que la travesía anterior aunque dudemos de la eficacia de la antropofagia medicinal.

Exhaustos, tras la increíble navegación por la Mar del Sur y la desagradable escala en la "Isla de los Ladrones" (Guam), con las tres embarcaciones en muy mal estado y con sus mermadas dotaciones al borde de la extenuación... en su derrota a la búsqueda de la "especiería", Magallanes se topó con un vastísimo archipiélago, al que bautizó San Lázaro, quizás en honor al forzoso ayuno que

⁷² GONZÁLEZ, Pedro María: *Ops. Cit.* Pág. 420. *XOCOUITZLES*, fruta amarilla, y por dentro blanca, que se halla en las islas inmediatas á Californias, es á modo de una manzanita oblonga y sabor agridulce.

⁷³ VARIOS AUTORES: *Ops. Cit.* Pág. 39.

⁷⁴ PIGAFFETA, Antonio: *Ops. Cit.* Madrid, 1963. Pág. 68.

venían de sufrir y ser la fecha de la arribada el 17 de marzo, quinto domingo de Cuaresma, momento en que comenzaban a "resucitar", como el Santo, con lo acopiado en Guam.

El 16.03.21, fondeó la armada Magallanes en la pequeña isla de Samar, cuya costa era impracticable para el desembarco, por tanto buscó otro fondeadero en la de Suluan. El domingo día 17, se trasladó a la de Homonhon (Gara o Humanu) que encontró óptima para reabastecerse y la bautizó con el nombre de *Aguada de los Buenos Indicios* o *Isla de las Buenas Señales*. Las naranjas y la leche de coco, consiguieron la completa "resurrección" de las dotaciones. Además, carenó como pudo los tres barcos.

El 18.03.21, Magallanes recibió al rey de Samar y, el domingo 31 de este mismo mes, que era el de Pascua, escribió Pigafetta:

"(...) el capitán general envió a tierra muy temprano al capellán (...) para que preparasen (...) la misa (...) y comunicar al rey que iríamos a la isla (...) para celebrar una ceremonia de nuestro culto; el rey lo aprobó todo y nos mandó dos cerdos recién sacrificados"⁷⁵.

Pigafetta continua describiendo la solemnísimas ceremonia, las salvas de los buques cuando el sacerdote alzó la sagrada Forma y como, al finalizar la santa Misa, Magallanes plantó una gran Cruz en lo más elevado de la serranía de la isla. El rey les indicó los puertos mejores para reavituallarse: Ceylon (Leyte), Zubu (Cebú) y Calagán (Caragua, en Mindanao) y este mismo rey, que fue bautizado tras su conversión, les prestará "prácticos" para llegar a Cebú.

El día 7 de abril de 1521, desembarcarán en Cebú y Magallanes trató con el Rey de esta isla que le exigió el pago de tributos *¡como lo hacían los mercaderes chinos que lo frecuentaban!*.

D. Fernando Magallanes trató de aliarse con todos los reyes que iba conociendo, algunos se le sometieron pero dos de ellos se rebelaron contra él; el tratar de someter a uno de ellos le causó la muerte porque, el 27.04.21, en la isla de Mactán, cegado por su buena estrella y haciendo cálculos estratégicos erróneos, fue acometido por 6.000 enemigos, cuando el contaba con 55 españoles y 1.000 indios de Cebú. Se batió con denuedo, dando ejemplo de valor, hasta que una pedrada le derribó, siendo enseguida atravesado por una lanza. La armada perdía a su Capitán General, cuyo cadáver no quisieron entregar los indígenas.

Hay varios factores que pueden ayudar a explicar la tan criticada demora de Magallanes en el archipiélago de San Lázaro:

⁷⁵ PIGAFFETA, Antonio: *Ops. Cit.* Madrid, 1963. Pág. 77.

- La recuperación física de su gente y la reparación de sus barcos.
- Este archipiélago, totalmente desconocido por los occidentales, era bien conocido del imperio Chino; el "atractivo" de la China, que quizás arrancó con Marco Polo, venía evidenciándose desde el proyecto colombino.
- Su organización territorial era difícil, multitud de reyezuelos y muchos de ellos enfrentados entre sí. El entenderse con ellos, difícil.
- Magallanes tenía concedido por Carlos I, el quedarse con dos de las islas descubiertas si descubría más de 6. Estaba ante 7.107... Tenía para elegir. Además, Pigafetta escribió (1 al 4 de abril, estando en Butuan): "*Abunda el oro...*". Y eso era verdaderamente tentador.
- Entre los cometidos que le encomendó el mismo rey Carlos, "*... una vez en dichas islas de la Especiería haréis asiento de paz é trato (comercio) con el Rey y Señor...*". Esas Islas las intuía muy próximas ¿aplicaría esa política para facilitar su llegada e implantación en ellas? Es decir ¿pretendía montar una gran base en San Lázaro, antes de lanzarse a por ellas?
- La cristianización de las islas, que creemos queda bien clara en lo que hemos transcrito del diario de Pigafetta.

EL ÍNDICO

La circunnavegación se decide tras la muerte de Magallanes

Los supervivientes eligieron a Juan Lopes de Carvalho para relevarle y para mandar la *Trinidad*. El 01.05.21, las tres naos salieron de Cebú. Para capitán de la *Victoria* se eligió a Gonzalo Gómez de Espinosa y para la *Concepción* a Juan Sebastián de Elcano, el cual verificó que ésta última estaba en peligro de hundirse, por lo que acordaron quemarla, transbordando él a la *Victoria* como maestro (segundo en el mando).

El 15.08.21, la reducidísima armada fondeó en la isla que bautizarán Santa María de Agosto (posiblemente la actual Balambangan), donde durante 42 días carenaron las naves. Las dotes de Carvalho para el mando, no gustaron a las dotaciones, por lo que eligieron a Gómez de Espinosa para capitán de la *Trinidad* y a Juan Sebastián de Elcano para la *Victoria*. Como verán, pura democracia.

Por fin, el 08.11.21, tras avistar varias islas septentrionales del archipiélago de las Célebes, la armada descubrió las islas del Maluco, objetivo prioritario de

la expedición. Desembarcaron en Tidore y entablaron amistosas relaciones con su rey, Almanzor, el cual visitó los buques españoles el 09.11.21 y, al día siguiente, formalizaba con los capitanes españoles los ansiados tratos. Gonzalo Gómez de Espinosa concertó el tratado de paz y amistad del rey Almanzor con Carlos I. Enseguida abarrotaban sus buques de clavo, canela, jengibre y nuez moscada, y concertaron que las pagarían con lienzos, paños y sedas. Almanzor hizo su juramento poniendo sus manos sobre el pecho y después sobre un bulto traído de tierra por dos moros, y no pudieron saber los españoles de que se trataba; Gómez de Espinosa juró besando una imagen de Nuestra Señora. Los españoles entregaron a Almanzor treinta moros que llevaban cautivos en las naos.

La gran hazaña de Juan Sebastián Elcano

Descubierta una vía de agua en la *Trinidad*, cuando la expedición estaba lista para zarpar, hubo que descargarla para carenarla. Entonces tomaron la "definitiva" decisión de que la *Victoria*, al mando de Juan Sebastián de Elcano, con 47 europeos y 13 indios, partiría solo para España "por la vía que hacen los portugueses"⁷⁶ aprovechando los vientos favorables que empezaban a soplar. Eso obligaba a ir hasta Cochín (India) y de allí a Madagascar/Mozambique y cabo de Buena Esperanza; sin embargo J.S. Elcano, que era muy consciente de la amenaza portuguesa, decidió abrir nueva derrota, nunca antes practicada, que se sepa, por europeo alguno y, para ello, zarpó para Timor el día 21.12.1521. El 08.01.1522, avistó unas islas que corren E/O, y arrumbó a pasar entre las llamadas Maluco y Aliquirá. Recorrió 50 leguas con tiempo tempestuoso y fondeó cerca de otra denominada Malúa, desde donde puso proa a Timor, zarpando para el Cabo de Buena Esperanza tras volver a rellenar víveres y aguada. Sacrificados los siete búfalos que compró en Timor y no disponiendo de suficiente sal para conservar su carne, se pudieron enseguida, volviendo a arrostrar las calamidades sufridas en el Pacífico, aunque subsistieron gracias al arroz.

Relata Pigafetta que en Amabán (población de Timor) su jefe, en cuya casa se alojó pues fue el encargado de comprar víveres, " (...) no tenía de servicio más que mujeres, que iban desnudas como las de los otras islas..."⁷⁷

Gonzalo Gomez de Espinosa zarpó con la *Trinidad* de Tidore el 04.03.22, tras carenar como pudo su nave, intentando, por primer vez en la Historia, el tornaviaje por Panamá. Fracasó, pues quedó a pocas millas de alcanzar la corriente de Kuro-Shivo que le hubiese llevado hasta el N de California; terminó,

⁷⁶ PIGAFETTA, Antonio: Ops. Cit. Pág. 129

⁷⁷ PIGAFETTA, Antonio: Ops. Cit. Pág. 135.

con su dotación, prisionero de los portugueses y en esa condición llegó a Lisboa en 1526 donde, gracias a las gestiones de Carlos I, fue liberado y se dirigió a declarar a Valladolid, como era reglamentario. Enseguida fue nombrado visitador de la Casa de Contratación de Sevilla (1529).

Tras cuarenta días desde la salida de Timor (18.03.22) la *Victoria* recaló en la isla llamada, hoy en día, de Ámsterdam⁷⁸, en medio del Índico, que se mostró inaccesible. Las enfermedades y la falta de agua y víveres, llevaron Elcano a buscar la costa oriental africana, renunciando a intentar aprovisionarse en Mozambique, a pesar de la carestía "de todo", para evitar a los portugueses.

El montar el Cabo de las Agujas y su vecino de Buen Esperanza, fue aventura bien digna de la Odisea, los famosos remolinos del Cabo les hicieron perder días y ganar desconfianza, por fin el día 22.05.1522 estaban en 31°-57' y a 70 leguas del Cabo, entrando en el Atlántico de nuevo.

EL ATLÁNTICO

La corriente de Benguela les ayudó en la subida a las aguas ecuatoriales, quiso Elcano tomar algún puerto de la costa pero los manglares senegaleses le impidieron hacerlo, al borde de la extenuación se decidió tomar un puerto de Cabo Verde, inventando la argucia de que venían perdidos desde un puerto americano.

En su diario, el piloto Albo anotó:

*"A los 9 del dicho (julio-1522) no tomé el sol, y surgimos (fondeamos) en el puerto de Río Grande (Ribeira Grande de la isla de Santiago de Cabo Verde) (...) y este día fue miércoles, y este día tienen ellos por jueves; y así creo que nosotros íbamos errados en un día y estuvimos hasta el domingo en la noche, e hicimos a la vela por miedo al mal tiempo y travesía del puerto (es decir por miedo a garrear e irse sobre la costa) (...)"*⁷⁹

Como ven la misma historia que, siglos mas tarde, contó Julio Verne en su *Vuelta al Mundo en 80 días*.

En Ribeira Grande pudieron comprar cantidad de arroz y víveres frescos, pero la indiscreción de un marinero diciendo pagarían con clavo provocó la reacción inmediata del Gobernador portugués lo que obligó a Elcano a picar su cable y, dejando gente en tierra, zarpar para Sevilla con solamente 22 hombres, de los que 4 fallecerán durante la navegación. Ese regreso lo hizo por la comentada "vuelta de Mina". Remataremos con Pigafetta:

⁷⁸ Continúa siendo una isla inhabitada, aunque hay una estación científica instalada en ella.

⁷⁹ VARIOS AUTORES: *Ops. Cit.* Págs. 120.

"Llegamos 18 (hombres) a Sanlúcar. Gracias a la Providencia, entramos el sábado 6 de septiembre en la bahía de Sanlúcar, y de sesenta hombres que componían la tripulación cuando salimos de las islas del Maluco, no quedábamos más que dieciocho, la mayor parte enfermos. Los demás, unos se escaparon en la isla de Timor, otros fueron condenados a muerte por los crímenes que cometieron y otros, en fin, perecieron de hambre (y otros quedaron presos en Cabo Verde).

Longitud del viaje. Desde nuestra salida de la bahía de Sanlúcar, hasta el regreso, calculamos que recorrimos más de catorce mil cuatrocientas sesenta legua, dando la vuelta completa al mundo, navegando siempre de levante a poniente. Llegada a Sevilla.- El lunes 8 de septiembre echamos anclas junto al muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería (...)"⁸⁰.

Enseguida, desembarcaron de la *Victoria* el clavo cuya venta superó, con mucho, los 12.265.495 maravedíes que había costado la expedición.

EPILOGO

La figura de Juan Sebastián Elcano nos emociona singularmente, tras tres años de penalidades sin cuento en los que logró la primera circunnavegación de la Tierra, volvió a embarcarse, como piloto mayor y capitán de la nao *Sancti Spiritus*, en la expedición de García Jofre de Loaysa que zarpó de La Coruña el 24.07.1525. Fallecerá en la Mar del Sur o Pacífico del decir de Magallanes, quizás de escorbuto, el 04.08 del siguiente año.

BIBLIOGRAFÍA

- BAERT, Annie: "Los primeros viajes españoles a las islas de Tuamotu". Revista Española del Pacífico. Nº 11. Año X- 2.000. Págs. 66/68.
- BAIÃO Antonio: *A viagem de Fernão de Magalhaes por uma testemunha presencial. Arquivo Histórico de Portugal. VOL.I.* Lisboa, 1937.
- BARROS, João de: *Da Asia: Década III, Livro V.* Lisboa 1777.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: "La expedición de Magallanes. Organización y métodos". Actas del VII Simposio de Historia Marítima. Lisboa, 2002.
- CARO PROENÇA, José: *Actas VII Simpósio de Historia Marítima: "Fernão de Magalhães a sua viagem no Pacífico"*. Lisboa, 2012.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: 1.- *La cartografía náutica en los siglos XIV, XV XVI.* CSIC. Madrid, 1994. 2.- "Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación de la Tierra". Actas Congreso de Historia del Descubrimiento. Tomo II, Madrid, 1992.

⁸⁰ PIGAFETTA, Antonio: Ops. Cit. Pág. 142.

- COMELLAS, J.L.: *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid, 2012.
- DA FONSECA, João Abel: "De perseguidor de Fernão de Magalhães a descubridor da Austrália?". VII Simpósio de Historia Marítima. Lisboa 202. Págs. 277-290.
- DE BRIONES VIEJOBUENO, José Luis: *Oceanografía para meteorólogos*. Madrid, 1958.
- DOURA, Miguel: "Acerca del topónimo Patagonia, una nueva hipótesis de su génesis". Nueva Revista de Filología Hispánica, vol. 59, Nro.1, (2011) .
- FERNÁNDEZ DE ENCISO, Martín: *Suma de Geographia (1519)*. Edición y estudio de M. CUESTA DOMINGO. Museo Naval. Madrid, 1987.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de opúsculos*. Madrid, 1848.
- MARTINEZ RUIZ, Enrique y tres más (entre ellos el autor de este artículo): *Desvelando Horizontes IHCN*. Madrid, 2016.
- FITZPATRICK, Scott y CALLAGHAN, Richard: "El Niño May Have Been Factor In Magellan's Pacific Voyage". Universidad Estatal de Carolina del Norte. Science Daily, 16.05.2008. www.sciencedaily.com/releases.
- GONZÁLEZ, Pedro María: *Tratado de las enfermedades de la gente de mar*. Imprenta Real, Madrid, 1805.
- MARAÑÓN POSADILLO, Gregorio: *Obras Completas*. Madrid, 1973.
- MENENDEZ PIDAL, Ramón: *La lengua de Cristobal Colón*. Espasa-Calpe. 6ª edición. Madrid, 1978.
- MOREU CURBERA, José María y MARTINEZ JIMENEZ, Enrique: *Astronomía y Navegación, Tomo I*. Vigo, 1968.
- PIGAFFETA, Antonio de: *Primer viaje en tono al Globo*. Austral. 5ª Edición. Madrid, 1963.
- TORIBIO MEDINA, José: *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile, 1920.
- VARIOS AUTORES: *La primer vuelta al mundo*. Miraguano Ediciones. 2ª Edición. Madrid, 2012.
- VÁZQUEZ, Francisco: *Primaleón* (segunda parte del *Palmerin de Oliva*). Salamanca, 1512.
- VON HUMBOLDT, Alexander. *Viaje a las regiones equinociales del Nuevo Continente*. Caracas: Ministerio de Educación, Biblioteca Venezolana de Cultura, 1941-1942, 1956. Segunda edición de Monte Ávila, 1991, 5 tomos.

CIENCIA, NÁUTICA Y HOMBRES EN LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN

ALEJANDRO KLECKER DE ELIZALDE

Escuela Internacional de Doctorado Universidad Rey Juan Carlos

OBJETIVO DEL TRABAJO

Esta es la relación histórica de una ambición personal, la de Magallanes, y el apoyo decidido de varios personajes, de una visión comercial, la de la Corona y particulares e integrada por 265 historias personales. En ellas encontramos lo mejor y lo peor del ser humano: valentía, fuerza de voluntad, perseverancia, sentido espiritual, amor por lo desconocido, pasión por nuevas culturas, tierras, descubrimientos y también... el miedo, la traición, la cobardía, la codicia y la lujuria. Cada una de esas virtudes y defectos tienen nombres y apellidos propios. Los veremos en los episodios que jalonan esa aventura en su organización, financiación y resultados de la misma, cuyos principales hitos fueron: la gestación de la expedición en Sevilla Burgos, Valladolid... la preparación en Sevilla, la partida de Sanlúcar de Barrameda, la navegación hasta las Islas Canarias, Cabo Verde, Brasil, San Julián, el paso y el descubrimiento del ansiado Estrecho, que permitiera llegar a las islas de las especierías, objetivo último del viaje, la navegación por el Pacífico, el encuentro de las islas San Lázaro, la muerte de Magallanes y finalmente la vuelta.

Haremos una narración del estado de la ciencia náutica con sus instrumentos, elementos de navegación, y la cartografía, o mejor el arte de hacer mapas (la ciencia cartográfica no sería reconocida como tal hasta el siglo XIX) previo y posterior a la hazaña.

Uno no puede sino estremecerse por esta colosal aventura, donde el hambre, el frío, la muerte, las tempestades, las depresivas calmas el miedo diario de la navegación y la persecución de los portugueses fueron una constante. Queda-

mos admirados por la actitud de esos hombres, ante tantos retos y por su actitud de avidez cultural e interés por las nuevas culturas, razas o alimentos que fueron encontrando en su derrotero.

Fue una expedición comercial, diplomática, no de conquista o sometimiento. Respetuosa con los reinos a encontrar y con quién establecer lazos comerciales. Y muy cuidadosa con no infringir los Tratados con Portugal, como mencionaba el emperador Carlos V en sus cédulas y largas instrucciones, prodigio de organización y previsión de lo que pudieran encontrarse.

LAS FUENTES

Afortunadamente tenemos un certero conocimiento de lo ocurrido en la expedición, aunque todavía nos surgen algunas dudas que seguramente nunca serán aclaradas, salvo que aparecieran otros documentos en los archivos portugueses y españoles, que ya han sido estudiados en profundidad. Las fuentes accesibles son:

- Antonio Pigafetta, su diario. En el que ya sabemos que nunca citó a Elcano, seguramente por su papel en las iniciales amotinamientos o por mera antipatía. Es una narración antropológica, de costumbres, del carácter humano de los tripulantes, salpicado de anécdotas picantes o de comentarios a veces exagerados. Pero sin duda un entretenido diario de viaje. De Pigafetta cabe destacar que sufrió como el que más, fue herido, enfermó, pero consiguió completar el viaje. Un individuo portentoso sin duda.

El diario tuvo inicialmente cuatro ediciones hasta la definitiva de 1555, descubierta en 1800 en la Biblioteca Ambrosiana¹.

- Diario de Francisco Albo², Contraamaestre de la *Trinidad*. Especialmente de interés por sus observaciones astronómicas y el detalle de la navegación. A menudo aburrida pues se limita diariamente a dar la estimación de la posición, pero de indudable valor al saber que la navegación media diaria era de 4 o 5 nudos, unos 225 kilómetros diarios, con grandes períodos sin vientos.

¹ Antonio PIGAFETTA, *Primo Viaggio Intorno al Globo Terraqueo*, prólogo de Emilio Lamo de Espinosa. REAL INSTITUTO ELCANO. Madrid. 2016

² Francisco DE ALBO, *Diario del viaje de Magallanes desde la altura de San Agustín hasta regreso a España*. Archivo General de Indias, Patronato 34, Rama 5.

- Carta, *De Moluccis Insulis* de Maximiliano Transilvano al Arzobispo de Salzburgo. 1522, se publicó en 1523 en Flandes.
- Declaración en Sanlúcar de los supervivientes, tras su llegada.
- Ginés de Mafra, existe copia del XVI de su libro: *Libro que trata del descubrimiento y principio del estrecho que se llama de Magallanes*.
- Antonio Britto, gobernador portugués de Ternate, carta al Rey don Manuel, una vez que hizo prisioneros a los que quedaron en Ternate, como luego narraremos.
- Instrucción Judicial de Sancho Díaz de Leguizamo. que se produjo al regreso³.
- Martín Fernández de Navarrete 1825-1837 recopilación de los documentos varios originales. *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico*.
- Guillen Tato⁴, varios libros, mapas y artículos. Aunque su mapa tantas veces repetido muestra una línea directa de navegación, en el regreso desde las Canarias, cuando realmente hay que subir hasta las Azores y de allí al Cabo San Vicente.
- Libros de Amancio Landín Castro, sobre los *Descubrimientos españoles del Mar del Sur*.

UNAS CONSIDERACIONES PREVIAS

Que no van a gustar: la expedición es castellana y española (cántabros, astures, gallegos, vascos, castellanos, andaluces, junto a naturales de otras naciones) no hispano portuguesa.

Magallanes renegó de su lealtad a su Corona, (al no recibir una compensación económica de incremento salarial por heridas sufridas en 1514 en Fez)⁵ portuguesa y ésta le repudió por ello, e intentó por todos los medios abortar la expedición desde el inicio mandando dos flotas contra ella, la primera, que está en duda por los historiadores, para cortarles el paso al inicio y la segunda en las aguas del Pacífico.

La Corona dio órdenes expresas para evitar la entrada de portugueses en la expedición por razones obvias, aun así y en su contra, embarcaron 26 nacidos

³ Archivo General de Indias.

⁴ Julio F. GUILLÉN Y TATO. Cartografía Marítima Española, Editorial Naval 1943.

⁵ Enrique MARTÍNEZ RUIZ, *Desvelando Horizontes*. Página 342. Fundación Museo Naval. 2016

en Portugal- al servicio de Castilla - aunque la flota aragonesa y la anterior estaban unidas desde mediados del siglo XV. Portugal si aportó indirectamente la ciencia náutica, con la Escuela de Navegantes de Sagres, eso sí con inspiración de la escuela mallorquina y diversas aportaciones italianas y árabes.

La primera cuestión que planteaba la época, era el problema de la longitud: la esfericidad de la tierra era bien conocida desde hacía siglos, pero no el tamaño de su circunferencia -unos 90° menos que los estimados-. De hecho, en la expedición, se llevaba un globo terráqueo de Benhaim aunque otros autores solo hablan de planos⁶. Ese fue el fallo de Colón que, pensó siempre que había llegado a las costas de la India, al mantener ese error del tamaño del globo. Aunque la descripción de los indios y habitantes distaba bastante de lo narrado por Marco Polo y los posteriores descubridores portugueses. Lo que debería haberle llamado la atención.

De la cuestión de la esfericidad de la Tierra encontramos lo primeros antecedentes en: Tales de Mileto que planteo seiscientos años a.C. la esfericidad de la Tierra, Arquitas de Tarento (s IV a.C.) que la cifraba en unos actuales 74.000 kms. Arquímedes (s III): los estimaba en 55.500. Eratóstenes S.II a.C.) y el primer globo terráqueo de Crates de Malos (s II a.C.) con unos 46.250 kms. (250.000 estadios)⁷. Hiparco (siglo II a. C.) resolvió la proyección sobre planos Posidonio de Apame: 44.500 kms. Y Ptolomeo se basó en ella. La actual es de 40.077 kms. en el Ecuador y 40.009 la longitud de un meridiano.

LOS NAVEGANTES: SU ORIGEN

Aunque el concepto de *nación* es posterior a la época, si se citaba, en los documentos de la expedición que, veremos a veces eran contradictorios en los números, el origen geográfico de los navegantes, así en la Real Cédula de 1519 se mencionan pormenorizadamente, por buque, el número de personas, nombre y oficio⁸, con un total de 239. Pigafetta comentará que la tripulación, estaba compuesta por 237 hombres⁹. Como las cifras son de la partida de Sevilla y no de Sanlúcar, ha de suponerse que en éste último puerto se embarcaron hasta el total de 271 que citan algunas fuentes. Y el origen de cada uno de ellos, de tal forma que la expedición estuvo integrada inicialmente por:

⁶ Marcelino, GONZÁLEZ, *La Nao Victoria, y su vuelta al Mundo*. Fundación Alvargonzález, Gijón 2019.

⁷ N. Del A. El *estadio* griego equivalía a 185 metros.

⁸ Real Cédula de 5 de mayo de 1519, recogida en *Desvelando Horizontes la Circunnavegación de Magallanes Elcano*. Fundación Museo Naval. Madrid. 2016.

⁹ Antonio, PIGAFETTA, *Primo Viaggio Intorno al Globo Terracqueo*. Obra citada, pág 16.

- España, 171
- Italia, 35
- Portugal, 26 (pese a como hemos dicho las instrucciones en contrario de la Corona)
- Francia, 17
- Flandes, 4
- Rodas, 4
- Alemania, 3 (artilleros),
- Negros, 3
- Malaca, 1
- Inglaterra, 1 (artillero)

Por orden expresa de Magallanes no embarco ninguna mujer.

De ellos llegaron en 1522, 18 a Sanlúcar, quedaron 53-54, con la nave *Trinidad* (al mando de Gómez de Espinosa, debían volver vía Panamá y a punto estuvieron si no lo hicieron de descubrir la futura *Corriente de Urdaneta*, hoy *Kuro Sivo*) que permitía el retorno desde las Filipinas a las costas de California y Méjico). Se refugiaron en Ternate ya que la *Trinidad* estaba inservible para la navegación, allí fundaron una factoría y regresaron, tras su apresamiento por los portugueses, posteriormente a la llegada de Elcano a España, en 1527.

Durante el viaje se fueron incorporando nativos de diversa tierras e islas como Patagonia o Islas de San Lorenzo¹⁰, además de circunstancialmente numerosos nativos a modo de pilotos para ayudar en la navegación entre las islas que se iban encontrando, pero la mayoría morirían por enfermedad o muerte violenta.

Los oficios eran variopintos, destacando los capitanes, pilotos, maestros, marineros, artilleros, infantes, sobresalientes, aventureros, carpinteros, calafates, herreros, ...

LA ALIMENTACIÓN

Gracias al detalle de las declaraciones de lo que se embarcaba en cada nave, conocemos con extrema exactitud lo que se utilizaba como vituallas, para la

¹⁰ N. A. San Lorenzo en honor del mismo por haberse recuperado las tripulaciones con los aprovisionamientos encontrados en esas islas desde el paso por el Pacífico, fue el nombre inicial que se dio a las luego conocidas como Filipinas.

alimentación inicial, pues posteriormente se fueron nutriendo de la recogida de peces, aves, frutos y alimentos de las diversas tierras donde recalaron en su largo peregrinaje, donde el hambre y el escorbuto fueron constantes.

Precisamente el objeto de la expedición, la obtención de las especias, servían para, en la Europa renacentista, sazonar y conservar los alimentos. El precio de estas especias como la nuez moscada, canela, o clavo superaba en cinco veces el precio del mismo peso al del oro.

Las medidas de almacenamiento, reflejadas en los inventarios, eran las utilizadas en la época. Se hacía en en *pipas* (450 litros de agua), *fanegas* (55,5 litros), *libras*, *arroba* (1/4 de quintal unos 11,502 kg), *ristra*, *celemines* (4,6 dm³ en litros).

Lo embarcado inicialmente fue: vino, aceite, vinagre, bizcocho, pescado seco, tocinos añejos, habas, garbanzos, lentejas, harina, ajos (superada la ingenua creencia medieval de que quesos y cebollas alteraban las brújulas), arroz, quesos, miel, almendras en cascara, anchoas, sardinas, pasas de sal y lejía, cereales, pasas, higos, azúcar, carne de membrillo, alcaparras y mostaza.

En cuanto a los animales vivos que también se embarcaban: gallinas, vacas, cerdos, pájaros de diverso origen y a lo largo de la expedición, lo que se encontraba en cada lugar.

La alimentación abordo está perfectamente reglada en sus horarios, al igual que las instrucciones de uso de los fogones (preocupación del propio emperador en sus instrucciones) dado lo peligroso de las brasas. El fogón se colocaba en el castillo de proa, se encendía mediodía y se apagaba por la noche. Se hacían tres comidas diarias, en el desayuno bizcochos, vino (el agua potable era un bien escaso y se deterioraba rápidamente), sardinas y tocino. En el almuerzo a las doce horas solares se consumían pescados, queso (especialmente en las tormentas) o menestra de arroz con habas y garbanzos. En el ocaso del sol se repartía la cena consistente en más o menos la mitad de lo servido a mediodía. La carne se consumía dos veces por semana y los oficiales comían con manteles y cubiertos; mejor vino y bonito, en vez atún así como bizcocho blanco.

La regulación de la vida abordo era muy estricta y se remontaba, entre otros ordenamientos, al del *Consulado del Mar* y de las *Siete Partidas* de Alfonso X que, en numerosos epígrafes establecía decenas de reglas y normas que perdurarían a lo largo del tiempo. Y por supuesto las instrucciones y cédulas de la expedición. Se detallaba en ellas cómo eran por ejemplo las guardias, la primera al mando del capitán hasta las doce horas, la segunda desde las doce por el piloto que era relevado por el maestro hasta el final del anochecer¹¹.

¹¹ Antonio, PIGAFETA Obra citada, página 16.

El hambre sería demoledora, especialmente en la travesía desde el descubier- to Estrecho de Magallanes hasta el avistamiento de las primeras islas del Pací- fico, cuatro meses después y veinte muertos durante la singladura. Ratas a precio de oro y el cuero que forraba los mástiles fueron devorados por las tripulaciones hambrientas.

El escorbuto causo la mayoría de las muertes, aunque hoy sabemos que en las expediciones anteriores portuguesas, por el Índico, era conocido¹² que la naranja y limones aliviaban la enfermedad, el problema era la obtención y con- servación en buen estado de las mismas.

Respecto al material y equipamiento con el que fueron dotadas las naves, la lista es interminable : linternas, candados, azadas, ballestillas, fraguas, cera, cartas, compases, astrolabios, relojes de arena, globo terráqueo y otros. Respec- to a la corredera las fuentes son contradictorias, unos dicen que es posterior a la epopeya y otros que ya se conocía.

En cuanto a la artillería era la habitual de la época (recordemos que la prime- ra noticia de su uso fue en Barcelona en 1359 y el empleo de Bocanegra contra Pembroke¹³ en 1372). Dedicaremos un apartado a ella.

Las dotaciones y mandos iniciales de los barcos fueron las siguientes:

- *Trinidad*: al mando de Magallanes, 62 hombres. Quedo en Ternate por inservible para la navegación.
- *San Antonio*: que desertaría al mando de Juan de Cartagena¹⁴ hasta su abandono en San Julián: 56 hombre que volvieron a España.
- *Concepción*: mando de Gaspar de Quesada con 44 hombres y Elcano. “Se tuvo que abandonada y quemada por falta de tripulación en Filipi- nas”.¹⁵
- *Victoria*: Luis de Mendoza y 45. “Abordada por los portugueses, que los perseguían desde las Molucas, y regreso a América”.
- *Santiago*: Juan Serrano, 32 hombres. Que naufragaría.
- Total de la relación de gente de 1519, resto sobresalientes y otros.

¹² Roger CROWLEY. *El Mar sin fin*. Ático de los Libros. Madrid 2018.

¹³ N. A. Ambrosio Bocanegra en la Batalla de La Rochelle, derrotó al Conde de Pembroke.

¹⁴ N. A. Juan de Cartagena fue nombrado Veedor General con el mismo nivel que Magallanes lo que ocasionaría más tarde los incidentes que comentaremos.

¹⁵ Emilio LAMO DE ESPINOSA, Prologo: obra citada de Antonio Pigafetta.

LA CARTOGRAFIA DE LA ÉPOCA

Aunque el término *Cartografía* no se empleó hasta el siglo XIX, nos referiremos a las artes de elaborar atlas, mapas, derroteros como tal en el artículo.

De toda la producción de la época apenas han quedado 30 cartas del siglo XIV y 150 del XV¹⁶.

Cabe destacar el absoluto desconocimiento de gran parte del Globo en la época, y parte se intuía en base a antiguos textos, suposiciones y leyendas (Paraíso que se creía estaba en la tierra y por algunos se identificó en las costas de Brasil, la leyenda del reino cristiano de Preste Juan, Atlántida, San Brandan, Gog y Magog etc.). Pero en base a lo escaso de la producción cartográfica, esos hombres se aventuraron a la expedición por dos convencimientos y certezas; el primero que tras el viaje de Marco Polo se sabía que al otro lado de China, Cipango (Japón) había un mar que se suponía enlazaba con Europa. Ésta creencia fue en la que se empeñó Colón que, hasta su muerte pensó que había tocado las costas China. Pero ya inmediatamente después se tuvo conciencia de que o esas islas o un continente, debería tener un paso por el sur y otro por el Norte y que las tierras e islas descubiertas por Colón eran un continente intermedio entre Asia y Europa. Además las innumerables expediciones portuguesas a la India ya popularizaron que era posible y necesario viajar desde el Oeste hasta esas ansiadas islas de las especias.

Los primeros antecedentes cartográficos, por no ser exhaustivos en Estrabón hacia 64/63 a. C: que elaboró una geografía, basados a su vez en Eratóstenes e Hiparco con 17 tomos cuya primea impresión se conocería en 1479. Plinio el Viejo realizó una Historia de la Naturaleza con 37 libros y del segundo al cuarto dedicados a la geografía. Vegetius (IV d. C.) citaba de la necesidad de elaborar mapas para las campañas militares. Ptolomeo hacia 140 d.C., concluyó el *Almagesto Astronómico* y de *Geografía* con 27 mapas siendo traducido al árabe en el siglo IX en 1406 al latín y partir de 1477 se editaron ediciones de 4, 7 y 20 mapas de su *Cosmografía*.

A su vez Maquiavelo, Castiglione y Juan Luis Vives insistirían en la necesidad de elaborar mapas. Ibn Daid al Sahli y su hijo Mohamed detallarían un cielo con 1015 estrellas, Al Idrisi en Córdoba en el siglo XII dibujaría Sicilia y adivinaría la existencia de Guinea¹⁷.

En 1275 aparece la *Carta Pisana* desde el Mar Negro hasta Inglaterra, en 1296 el portulano más completo y antiguo del Mediterráneo.

¹⁶ Dolores HIGUERAS, *Marinos Cartógrafos españoles*. Prosegur. Madrid 2002.

¹⁷ Stephan ZWEIG, *Américo Vespuccio relato de un error histórico*. Acanalado, Madrid 2019.

Aportación singular la de Alberti que vivió entre 1402 y 1472, con una topografía y cartografía en la que las medidas se realizaron mediante ángulos y triangulación (recordemos que la de España, la diseñaría Jorge Juan en el siglo XVIII).

El italiano Toscanelli al servicio de Portugal elaboró (conocido por Colón) un mapa para la ruta de las Indias en 1474, aportando que la circunferencia de la Tierra era de 29.000 kms, similar a la indicada por Ptolomeo y dado que la uso Colón, nueva demostración del error de las tierras a las que había llegado. La escuela mallorquina tendría en Jefuda Cresques uno de sus grandes cartógrafos, se trasladó a Portugal, donde Enrique el Navegante (por cierto nunca embarco en nada flotante) en el Cabo San Vicente instaló su Escuela de Navegantes. Los portugueses con el apoyo de los mallorquines elaboraron tres portulanos (de los que han llegado hasta nuestros días) anteriores a 1500, fecha de la creación del *Armacen de Guiné* (precursora de nuestra Casa de Contratación, establecida en Sevilla en 1503) para en 1502 elaborar un *Mapamundi*. En 1519 aparece el *Atlas Miller*, con una conjunción de iconografía y cartografía. El judío salmantino, emigrado a Portugal, Abraham Zacuto ya había elaborado tablas estelares para ayuda a la navegación

Los portugueses fueron desde 1483, descubriendo territorios que aumentaban el alcance del mundo conocido; así en 1419 Madeira, en 1435 las Islas Afortunadas de los antiguos, en 1445 Cabo Verde y en 1486 la gesta de Bartolomé Díaz al dar la vuelta al Cabo de Buena Esperanza, para en 1499 Vasco de Gama conseguir regresar desde la India, en 1500 Cabral por error de navegación descubre Brasil, todo ello se plasmaría en cartas altamente secretas, cuya revelación llevaba la pena de muerte. Lisboa se convirtió en una ciudad de primer orden donde vivían decenas de cartógrafos astrónomos, dibujantes, aventureros...

Será, Américo Vespuccio, con sus de cuatro a seis hojas del *Mundus Novus* de 1503 (un éxito de impresión sin precedentes) el que dará lugar durante años al error histórico de atribuirle el descubrimiento del continente que por ello se bautizó con su nombre feminizado¹⁸. Costumbre que se repetiría al bautizar las Bermudas por su descubridor Juan Bermúdez, Fernando Poo por el mismo y Tasmania por Tasmán. Sería, Vespuccio, el primero en señalar que Colón no había llegado a la India y que se había topado con un nuevo continente interpuesto con Europa.

En 1506 en un anónimo (atribuido a Bartolomé Colón) se publica una Carta Universal con las tierras descubiertas por Colón guardadas en tres croquis.¹⁹

¹⁸ Stefan ZWEIG, *Américo Vespuccio, relato de un error histórico*. Acantilado Barcelona 2019.

¹⁹ Ricardo CEREZO, *La cartografía náutica española en los siglos XV, XVI y XVII*. Madrid 1994 CSIC.

En 1507, Waldseemuller dibuja el Planisferio, señalando la masa continental de Asia por primera vez.

Colón llevaría en su viaje distintos mapas pero especialmente el de D'Ailly, el *Imago Mundi* y el mencionado de Toscanelli.

Desgraciadamente en el terremoto de Lisboa de 1755 se perdió casi toda la producción cartográfica portuguesa.

El globo terráqueo de Martin Behaim supuso un hito histórico, al plasmar en el mismo mares y tierras, copia del mismo iría con Magallanes en su viaje. En él se recogen 48 banderas de naciones, 15 escudos de linajes y 48 retratos de reyes, todo cabía para rellenar los espacios y territorios y mares inexplorados sobre el cartón usado para elaborar el mismo.

La fabricación de los globos en la que años después, Mercator será el referente, era tarea complicada al no saber cómo proyectar las escalas, tema que sería éste quien finalmente lo consiguió y que todavía hoy es usada.

La escuela mallorquina, junto a la de varias ciudades italianas, como Génova, Amalfi, o Venecia, en el siglo XIII se ocuparon de la elaboración de los portulanos, que no eran cartas de navegación, si no la descripción de costas, puertos, islas y ríos con sus correspondientes códigos de colores. Será Ramón Llull en 1286 en su *Maravillas del Orbe*, uno de sus grandes estudiosos al hablar de las propiedades de la aguja imantada, instrumentos de medida y descripción de cartas marinas. Y antes, Carlomagno se convirtió en un coleccionista de mapas dándoles una gran importancia estratégica. Los franceses tenían un portulano de 1270, que se elaboró para su rey Luis XI e ilustrarle en su viaje a Túnez. Angelino Dulcet en 1350 elaboró un portulano del Mediterráneo, conviviendo durante esa época la fructífera elaboración de mapas locales y regionales que se hacían en distintas abadías por Europa. En 1375 se publica el *Atlas Catalán*.

Hay que citar respecto a las mediciones que, aunque los romanos tuvieron un sistema cuadrangular local, de los terrenos la *centuriación*²⁰; las escalas y medidas se perderían en la etapa medieval, donde los mapas eran a vista de pájaro y de aproximación. El mundo se representaba en un círculo con una "T" y los tres continentes alrededor de la misma.

Los ingleses disponían de su mapa de Hereford de 1450, un referente de la época; en 1472 se recogen las *Etimologías* de San Isidoro donde ya se citan los mapas.

Los alemanes por razones fiscales fueron reacios en esta época a la elaboración de mapas, tenían los impuestos por posesiones que sus reyes o príncipes pudieran imponerles.

²⁰ José CASTAÑO, *El libro de las pesas y medidas*. La Esfera de los Libros. Madrid, 2015.

En 1519 aparece una de las grandes obras hispanas, traducida a diversos idiomas, la *Summa Geographica* de Martin Fernández Enciso.

La producción de mapas tras el viaje se multiplicó por toda Europa aunque se basaba siempre en los relatos y mapas obtenidos de españoles y portugueses.

Los antecedentes de la cartografía cristiana son netamente musulmanes, serán ellos de los primeros en la traducción de textos griegos y romanos y la elaboración de centenares de obras de astronomía, historia, cartografía, sin las cuales el conocimiento del siglo XIV no hubiera avanzado. Destacamos a:

- Ibn Jaldún, tunecino de origen sevillano, el padre de la historia, según Toynbee.
- Abu-l- Qasim Maslama, Córdoba, revisión de las tablas astronómicas anteriores.
- Al Maqrizi (1364-1442) comentó la expedición genovesa a las Canarias en 1339²¹.
- Abraham Zacuto. Salamanca, al servicio de Portugal elaboró un Almanaque perpetuo.
- Ibn Abí Firás: tratado de derecho mercantil, con apuntes sobre el comercio marítimo.
- Ibn Al Saray: astrolabio Universal. Observatorio de Sevilla.
- *Carta magrebiana*, Granada 1330.
- Angelino Dulcert , detallaba los 32 vientos.
- Al Biruní: realiza la cartografía mediante observación astronómica.
- Al Idrisi ceutí, s XII. Libro de Roger.
- Al Himyani, esfericidad de la tierra (conocida por los árabes) 24.000-27.000 millas.
- Piri Reis , Turquía. S. XVI .²²

²¹ Al MAQRIZI, en Ibn Jaldún, *El Mediterráneo en el siglo XIV*. pág 52. Fundación el Legado Andalusi. Granada 2006.

²² Piri REIS, *El Libro del Mar*, WEB Sociedad Geográfica Española. Madrid, 20 de junio 2019.

LA REPRESENTACION CARTOGRAFICA.

Podemos afirmar que hasta el siglo XVIII, pero especialmente en el período que nos ocupa los *periplos*, los *mapas*, *portulanos*, *derroteros*, *atlas*, *planisferios*, *mapamundis* eran un arte en el que los autores irían rellenando espacios desconocidos, con mucha iconografía, incluyendo dibujos, desde la representación de los Reyes Magos en la Carta de Juan de la Cosa, pasando por animales fantásticos en tierra y mares (basados en el *Polyhistor de Solinus*, que a su vez utilizó la obra *Naturalis Historia* de Plinio el Viejo²³), salpicado de referencias bíblicas (no había que chocar con la Iglesia) decenas de islas en el Atlántico antes de Colón, incluso extraños homínidos sin cabeza o con mezcla animal. etc.

Las alegorías tienen un componente ideológico y religioso, al indio se le representa con facciones groseras y a los blancos como portadores de la civilización.

La mayoría de los grandes autores se basaban en cartas publicadas anteriormente, a las que añadían los nuevos hitos que aparecían fruto de las expediciones, en un verdadero terremoto cultural ya que, durante mil años desde Ptolomeo no se había realizado una explosión tan gigantesca de interés por los territorios que se iban descubriendo.

Imaginemos a los europeos de la época con sus viejas creencias y leyendas tomadas como certezas volando por los aires, ante la cantidad de noticias que llegaban: entre ellas que si había tierra y era habitada por culturas avanzadas más allá de las torres de Hércules, que la gente no se cocía al atravesar el Ecuador, y existía flora y fauna en el hemisferio sur, asimismo oriente era una tierra de lujos y exuberancias. Los productos de India o África salpicaban los mercados y todo esto apenas en dos generaciones desde mediados del siglo XIV a la primera Circunnavegación. Nunca hubo tanto interés por conocer el mundo y sus secretos. Una Europa renacida del oscurantismo bajomedieval y una Iglesia que asistía atónita a esos nuevos descubrimientos, a menudo con suspicacia e intervención de la Inquisición.

Los *periplos*, de los que existen numerosas noticias, eran en la Grecia a.C. relatos de navegación costera incluyendo observaciones de los pilotos las distancias navegadas, costas, corrientes...posiciones de los astros en el cielo, vientos, efectos del mar y otros²⁴.

²³ Julio Cayo SOLINO, *Colección de hechos memorables* Gredos. Madrid 2001

²⁴ Ricardo CERZO, obra citada, capítulo III.

CARTOGRAFIA ESPAÑOLA

La cartografía antes, o arte de hacer los mapas durante y después de la Primera Circunnavegación se estructura en:

- Periodo griego.
- Periodo romano,
- Desconocemos en el periodo visigótico sus aportaciones si es que las hubo.
- Periodo medieval musulmán, la fuente de todo.
- Italianos y mallorquines en el Mediterráneo en el siglo XIV y XV.
- Renacentista. Europeos y musulmanes.
- Ilustrado.
- Para cada etapa, estudiaremos los protagonistas y sus obras correspondientes. Especialmente españoles.
- La Circunnavegación encontró otras formas diferentes de “cartografiar” los pueblos del Pacífico.
- Apenas 30 cartas del siglo XIV y 150 del XV.
- En el periodo ilustrado nuevos instrumentos de medición. Se acaban las fantasías, cartas trigonométricas. Rigor científico.
- Representaciones: Alpes como una pata de ave, Tajo: bastón rodeando Toledo.
- Siete Ciudades de Cibola y reino de Quivira en La Florida.
- 1500, carta de Juan de la Cosa, con Magos de Oriente...
- Antes de Magallanes-Elcano: creación de la Casa de Contratación 1503
- 1506. anónimo Pesaro tierras descubiertas por Colón
- 1519: *Suma geográfica* de Martín Fez. Enciso(sin mapas).
- mapamundis medievales: interpretación eclesiástica y social. Tiempo + espacio. mapa de Hereford.
- 1286 Ramón Llull Maravillas del orbe, cita la guja de imantada, cartas marinas e instrumentos de medida.
- 1375 *Atlas Catalán*

- 1450. mapas rurales británicos
- 1472. *Etimologia* de San Isidoro.
- los portulanos (solo mediterráneos) aparecen sobre 1279 con uno conservado de Luis XI para conocer el viaje que haría hasta Túnez. Pero no eran para planear rutas simplemente información de puertos.
- 1448: *Mapamundi* de Andrea Walsperger.
- Perspectivas a vista de Pájaro.
- se sabe que Carlomagno disponía de mapas de Constantinopla y roma
- planos de abadías, pero sin coordenadas matemáticas.

Autores como Maquiavelo, Castiglione, Juan Luis Vives, Elyot... escriben sobre la necesidad de los mapas. Da Vinci, Durero, fueron excelentes pintores de mapas.

- Alberti 1404-1472 publica la Topografía y cartografía con medición de ángulos.
- El mallorquín Jafuda Cresques se traslada a Portugal, como muchos mallorquines que serán imprescindibles n el avance de la cartografía portuguesa.
- 1492, Martin Behaim realizo un globo terráqueo (conocido y reproducido en el viaje de Magallanes-Elcano
- 1500, Armazen de Guiné. Introducción de las escalas por los portugueses.
- 1502, Mapamundi anónimo portugués.
- 1506. tierras descubiertas por Colón, Pessaro.
- Padrón Real: *Enciclopedia Cartográfica* de Américo Vespucio. El Padrón es una carta universal.
- 1511 Cartas de Prunes y Salvat
- 1519, Atlas Miller y *Summa geographica* de Martin Fez. de Enciso, sin mapas
- Maximiliano I (1493-1519), gran aficionado a los mapas.
- Consejo Veneciano de los Diez ordena elaboración de mapas.

- Nominalistas frente a neoplatonistas... Ockham los universales no existen no se presupone la existencia de objetos que no se han visto. Los universales existen en una realidad paralela.
- Países germánicos, reacios por razones fiscales (evitar los impuestos de reyes, príncipes...) a la elaboración de mapas.

CARTOGRAFIA POST MAGALLANES - ELCANO.

- La Circunnavegación supuso una explosión de interés por el conocimiento de la Corona de las tierras que iba descubriendo. La elaboración de cartografía fue continua tanto en los reinos ibéricos como en el resto de Europa, ansiosa de conocer los avances, las nuevas tierras, culturas etc. Fue una explosión de interés que revolucionó todo el continente. Las posesiones de portugueses y españoles fueron la envidia de los reinos europeos y una preocupación inmensa para Venecia que veía como quedaba desplazada del comercio con Oriente, con la aparición de estas dos nuevas potencias marítimas.
- Si primero fue el *Armacen de Guiné* portugués, la Casa de Contratación de Sevilla sería el faro que iluminaría el conocimiento durante décadas y la protagonista de esta labor de investigación, plasmación de descubrimientos, implantación de la escuela de pilotos, aplicando nuevos métodos y técnicas de elaboración cartográfica, que incluyó desde el uso masivo de la imprenta, nuevos tipos de papel, que sustituían las pieles bovinas etc.
- En el aspecto humano supuso una revolución al lanzarse los más atrevidos a la aventura americana y asiática.

La producción cartográfica tuvo sus autores y obras entre las que caben señalar las siguientes:

- 1522, Nuño García de Torenó Filipinas y su *Carta Universal*.
- 1523, *Carta Universal de Turín*, origen Sevilla. Anónima
- 1525, Diego Ribero: *Planisferio*
- 1535, Francisco Falero, *Tratado del Esphera y el Arte de Marear*.
- 1526, *Carta Universal* de Juan Vespucio

- 1527-29, Diego Ribero, otras tres cartas universales, apareciendo los descubrimientos de Pizarro en Perú.
- 1536-1544: Junta de Pilotos, grandes reformas de la cartografía.
- 1535, Alonso de Chaves, *Carta de América*, dibuja Yucatán como Península
- 1537, Pedro Nunes línea loxodrómica frente a la ortodrómica.
- 1542, Alonso de Santa Cruz, *Mapamundi*, más islario del planeta.
- 1542, *Mapa Indias Orientales* Jean Rotz. Francia.
- 1545 Pedro de Medina, *Arte de Navegar* del que dijo Guillen Tato: “ha publicado un verdadero tratado, el primero exclusivamente dedicado con profundidad ala Náutica...”²⁵
- 1548, Jerónimo Chaves *Chronografía o repertorio de los tiempos*.
- 1550, Pedro de Medina: *Suma de Cosmografía* y *Carta Atlántica* de Diego Gutierrez.
- 1551, *Mapamundi* de Martín Cortes, que indicaba la forma de realizar una carta de marear.
- 1551, *Carta Universal* de Sancho Gutiérrez.
- 1552, *Regimiento de Navegación* Pedro de Medina (sistema de trazar origen de los vientos.
- Siguen apareciendo fantasías como San Brandán, Isla de la Eterna Juventud, grifos, cabezas de perro, hombres sin cabeza, animales monstruosos, Preste Juan, los Reyes Magos...
- 1556, Gerónimo de Girava: Dos libros de Cosmografía.
- 1570, Ortelius: *Theatrum Orbis Terrarum*. Amberes
- 1575, Escalante de Mendoza: Mapa de España que señalaba que era necesario: “entender aguja de marear y sus variaciones; saber usar la carta de marear Ballestilla y astrolabio; conocer los vientos y mareas, saber manejar el velamen según soplaban el viento, tener noticias ciertas de tierras y puertos a alcanzar” (se acabó la fantasía).
- 1580, mapas de España, Francia e Inglaterra de Juan Rizo.

²⁵ Julio F. GUILLÉN, *Europa aprendió a navegar en libros españoles*. Instituto Histórico de Marina. Barcelona 1943

- Problemas de la longitud, declinación magnética, inexactitud de los instrumentos, cuestiones de medición, especialmente por no controlar la velocidad.

En otros aspectos convivirán un espíritu “científico” con las leyendas, países imaginarios, bestiarios etc. espíritu de innovación de la Casa de Contratación, organización administrativa de primer orden. Cosmógrafo Real. Establecimiento de métodos de marcación, señalización, exámenes de pilotos...lo civil vs. papel de las ordenes especialmente jesuitas y agustinos.

- Exageraciones de los narradores. Fruto del desconocimiento de primera mano basarse en relatos más o menos verosímiles.
- La marcación del Tratado de Tordesillas antes y después del viaje y la posición de Cabo Verde, serán motivo de disputas que no se resolverían hasta mediados del siglo XVIII.
- Certeza de la esfericidad de la Tierra, el problema como hemos citado era la longitud de la circunferencia.
- Lo europeos se basaban en las publicaciones españolas y portuguesas.
- El mérito hispánico fue el salto a lo desconocido, la navegación en alta mar, no costeano. Continuo interés por la búsqueda de pasos, tierras incógnitas con recursos humanos limitados.
- Elaboración de los *Regimientos de Navegación*, almanaques y efemérides, que establecen la posición de los planetas.

LOS VIENTOS

Evidentemente no se puede navegar oceánicamente, a vela, sin servirse de los mismos. Ya los griegos utilizaron una rosa de los vientos desde el norte en la parte superior y en sentido de las agujas del reloj nombrados estos como: *Boreas, kackias, apeliotes, euros, notos, lips, céfero y skim* para en el siglo XIII los ocho vientos del Mediterráneo: *tramontana, greco, levante, sirocco, osho, lebeccio, poniente y maestro*, hasta finalmente los 32.

Será el descubrimiento de los vientos (alisios) que bajan de las costas de la península hasta África para, después remontar hasta el Caribe, uno de los principales acontecimientos, las terribles calmas del mar, tanto en el Atlántico como en el Pacífico, serían la desesperación de los navegantes, pues perdidos los

vientos, el avance o el regreso eran imposibles. Así que la combinación de uso de los vientos, observación de las mareas, y de movimiento de los planetas serán los conocimientos básicos para emprender la aventura oceánica. Es lo que se recogerá en los llamados *regimientos de navegación*.

LAS APORTACIONES “TECNOLÓGICAS”.

Además de la cartografía otras técnicas y tecnologías destacaban en la época de la circunnavegación. Así la construcción naval donde los desarrollos autóctonos convivían con la copia o adaptación de métodos utilizados en otros mares será una constante y abarcará desde el empleo de naves como las urcas de origen nórdico, el uso de la *nao* y la *carabela* que permitían el almacenaje de provisiones y aventurarse en mares adversos. Habrá decenas de tipos de embarcación tanto de origen árabe, como latino y de origen nórdico.

No existían reglas de construcción ni modelos en serie, ni nada que se le pareciese, ya que el oficio de los carpinteros de ribera se transmitía generacionalmente de forma verbal. Habrá que esperar a Gaztañeta, en España, a finales del XVII para tener *manuales* de construcción en serie. A medida que se apreciaba lo que ocurría con los distintos tipos de embarcaciones en la navegación oceánica la experiencia náutica pronto terminó con los altos castillos de proa y popa mucho más tarde, con las incómodas cofas en el *bauprés* y otros elementos engorrosos, al comprobar la resistencia al viento, durante la navegación.

La aparición de la *broma*, sería una desgracia pues perforaban los cascos haciéndolos rápidamente inservibles, se tardarían dos siglos en forrar la obra viva con cobre. Aunque ya en la expedición la *obra viva* (parte del casco sumergida) iba protegida. Igualmente se sustituyeron las popas redondas por planas. Y la armazón externa en *tingladillo*, se reemplazó por la unión de los tablones con estopa y alquitrán o brea como junta aislante.

Al no existir modelos para su reproducción en serie, cada carpintero de ribera y zona fabricaba sus propios barcos. Rafael Monleón²⁶ pintor naval del Museo de Madrid en el siglo XIX elaboró tres volúmenes en los que pintó un millar de embarcaciones de todo tipo históricas. Desconocemos en muchos casos las fuentes en las que se basó. Pero debemos citar las *carra-cas*, *carabelas*, *naos*, *zabras*, *urcas*, *cocas*, *galera*, *bagula*, *bucio* (*galera comercial*), *carabo*, *carauzel*, *fusta*, *coqueta*, *patache*, *haloque*, *saetia*, *sambruk*, *Taridas*, *Uxer* (para caballos)...los *daus* del Indico *los juncos* y *big-nadays* se descubren en las Molucas.

²⁶ Rafael MONLEON, *Construcción naval*. Lunwerg. Barcelona 1990.

La aportación de maderas africanas y americanas, rápidamente se impusieron por ser más consistentes y de larga duración conviviendo con las peninsulares en partes de los buques.

Otra gran innovación del periodo previo a la aventura, fue la adopción de la vela latina (que no tiene nada de la misma pues es importada por los árabes desde el Indico), que permite tomar viento de varias direcciones y no solo desde la popa, como hacen las velas cuadras. La sustitución del timón manual por el unido al casco, son aportaciones europeas. Las del Pacífico eran entre otras el empleo de hojas de palma y piña para la confección de velas, los cuadrantes de mareas tan populares en la Polinesia, la observación del cambio del color del mar ante las costas o sencillamente el vuelo de los pájaros.

Sin duda entre las técnicas de navegación y orientación será la brújula el compás las más preciada al poder orientarse con el polo magnético. Del origen del compás o brújula se ha escrito mucho, desde su posible origen mogol, pues las caravanas de camellos ya lo usaban, pasó a China²⁷ y de allí al mundo árabe. Los italianos de Amalfi se consideran sus descubridores y los ingleses del siglo XV igualmente. Seguramente, como ocurre en otros campos tecnológicos, puede que simultáneamente se fueran usando y descubriendo el uso de las agujas imantadas de la magnetita.

En la expedición serán las agujas que serán un gran problema al navegar Magallanes por los mares del sur, ya que está perdía su efectividad. Se encontraron con el cambio de sentido de corrientes y vientos y nuevos cielos con estrellas desconocidas como la Cruz del sur.

Otro instrumento imprescindible de la época para orientarse en tierra o mar era el *astrolabio* que tiene un origen muy remoto, en el siglo III a. C. ya era citado por Ptolomeo y fue perfeccionándose por los árabes en la península ibérica y en el siglo XV se extendió por toda Europa. Complejo de utilizar, se iría sustituyendo por otros instrumentos de más fácil aprendizaje y uso.

La *ballestilla* bien conocida en Europa era otro instrumento pero su empleo abordo era impreciso con errores de 4 o 5 grados, que proyectados a larga distancia ocasionaban errores de bulto²⁸ en la estimación para situarse.

Por su parte las *esferas armilares*, eran complejos globos con aros varios que señalaban el movimiento de planetas, astros e función de la posición geográfica elegida y la época del año.

²⁷ Alan GURNEY. *El Compás*. Editorial Juventud. Barcelona 2005.

²⁸ CROWLEY obra citada.

PRINCIPALES PERSONAJES.

Además de Magallanes y Elcano, de los que no resumiremos aquí sus biografías, tenemos que citar en primer lugar a Diego Barbosa portugués afincado en Sevilla, Ruy Falero, portugués también en Sevilla, cosmógrafo, astrónomo, nigromante, será el que daría el impulso inicial a la idea del viaje, sin él y su gran influencia en la Casa de Contratación no hubiera sido posible. Por supuesto el rey portugués Don Manuel que protagonizó los esfuerzos portugueses de múltiples expediciones, y que sin embargo intentó abortar la aventura de Magallanes, al que ya había humillado negándole un incremento de sus rentas en unos ducados tras ser herido en campaña en el norte de África y que sería el desencadenante del entonces ya intrépido navegante (había llegado a las Indias) que Magallanes se refugiara en la Corona española y por sus intentos de abortar la expedición, antes y durante la misma, aunque habría que revisar las fuentes pues no está muy clara la primera expedición para abortar el viaje.

El emperador Carlos I, informado de la iniciativa la apoyó decididamente desde el primer momento, financiando en gran parte la misma y cuidando hasta el último detalle la gestión de la misma. Impartiendo órdenes, directrices, cédulas que detallaban en todo lo que se pretendía, entre otras cosas, no chocar con el rey de Portugal, realizar acciones de hermanamiento y no sometimiento con los pueblos que se fueran encontrando por la ruta, respetando en todo sus bienes, mujeres etc. y circunscribiendo la operación a una aventura comercial como ya hemos citado.

El burgalés Cristóbal de Haro, fue el cofinanciador del viaje, en lo que hoy llamaríamos una financiación público-privada. Fue apoyado por otros comerciantes burgaleses y castellanos hasta el 39 por ciento²⁹ del total de coste de la expedición. Hay que recordar que el Consulado del Mar de Burgos tenía casi monopolio de la exportación vía puerto de Santander del comercio con Flandes y desde allí al resto de Europa, y Castrojeriz³⁰ era una de las principales villas de esa organización comercial, con *factores* y oficinas de representación en Amberes o Brujas, querían tener lógicamente capacidad de transportar las especias que vía terrestre desde Sevilla fueran llegando.

²⁹ Nota: dato aportado en la Conferencia del Rector de la Universidad de Burgos en el Rectorado el día 31 de mayo de 2019.

³⁰ Marta NEGRO y otros. *De Castrojeriz a Brujas*. Edición Parroquia de Castrojeriz. Burgos 2010

LA ORGANIZACIÓN NAVAL Y NAVIOS

Mucho se ha debatido sobre el tipo de embarcaciones empleadas, pero si nos atenemos a los documentos de la época, se habla de cuatro *zabras*³¹ y una carabela³²:

Estas eran la *San Antonio*, de 144 toneles³³; la *Trinidad*, 132 toneles; la *Concepción* de 108; la *Victoria* de 102 y la *Santiago* de 80 toneles.

Las instrucciones de la organización obligaban, entre otros detalles a por las tardes realizar salvas de cañón, los pilotos tomaban las alturas y puntos con la ballestilla y astrolabio y los escribanos asentaban lo que decían los pilotos. Estos eran los verdaderos expertos en la navegación, pues a menudo los capitanes eran los armadores o mandos pero sin conocimientos tan especializados. Pasaban un examen duro en la Casa de Contratación de Sevilla, que superado los homologaba como tales.

Se navegaba en convoy procurando no perderse de vista, utilizando el cañón y señales luminosas para no perderse. Aunque a menudo se enviaban uno o dos navíos más ligeros, como avanzada y reconocimiento.

La organización fue plasmándose en diverso hitos entre los que destacamos:

- 20-I-1518: comitiva a Valladolid para ver a Carlos V.
- 23-II-18: escritura pública ante escribano de la Corte.
- 22-III-18: Capitulaciones de Valladolid, capitanes: Falero (finalmente no embarcaría) y Magallanes. Cristóbal de Haro financia parte de la expedición: suministrando cobre, azogue, sedas...
- 24-X-18 carta de Magallanes señalando dificultades de armar la expedición.
- 8-V-19: Instrucciones Carlos V: solo navegar en los límites castellanos. Registro General de la Expedición.
- 5-V-19: Real Cédula de personas y cantidades de cosas a llevar. Relación de Gente.
- 30-III-19: nombramiento Veedor General: Juan de Cartagena. Lo que ocasionaría graves problemas en el gobierno del viaje. De facto el mando era bicéfalo, actuando el Veedor al mismo nivel que Magallanes, dando lugar a los primeros incidentes graves del viaje al no comunicar

³¹ Zafra: embarcación atlántica para uso comercial de unas 200 toneladas.

³² Carabela de tres palos y unas 300 toneladas.

³³ Tonel: dos pipas de 27 arrobas y media.

Magallanes al mismo y resto de capitanes algunas de su decisiones iniciales de cambio de ruta, lo que motivo la rebelión de los castellanos y la dura respuesta de Magallanes que incluyó algunas ejecuciones.

- 8-V-19, Instrucciones a Magallanes.
- 9-VIII-19: se realiza un cuestionario a las personas que debían contar las motivaciones para el viaje. Era un largo interrogatorio personal a cada miembro de las tripulaciones.
- 24-VIII-19: Donación del hábito de Santiago (mejor símbolo de su españolidad no cabe) y 15.000 maravedíes al Convento de N^a Sra. de la Victoria, por parte de Magallanes, lo que demuestra el convencimiento íntimo de su misión, su altura humana y espiritual.
- 10-VIII-19: salida del puerto de las Mulas. Sevilla.
- 24-VIII-19: testamento de Magallanes.
- 20-IX- 19: Sanlúcar. Salida tras las últimas operaciones de aprovisionamiento y logística no exenta de numerosos incidentes, como corresponde a una empresa de tal magnitud, reivindicaciones salariales de los tripulantes, nuevas incorporaciones de tripulaciones, estafas en los abastecimientos etc.
- 26-IX, llegada a Tenerife, navegación eludiendo costas de Guinea, posesión portuguesa, adentrándose en el Atlántico sin seguir las instrucciones recibidas por el emperador y que daría lugar al amotinamiento posterior como hemos dicho de Juan de Cartagena y varios mandos.
- 3- X- 19, Paso cerca de Cabo Verde
- 13-XII-19, entrada en la Bahía de Guanabara, y el hoy Río de Janeiro. Permanece 13 días.
- 31-III-20, Puerto de San Julián: rebelión de Juan de Cartagena, y otros, apuñalamiento del tesorero Luis de Mendoza, afín a Magallanes y ajusticiamiento de tres rebeldes. Naufraga la *Santiago* en mayo.
- Navegación por el hoy Río de la Plata ansiado paso por el sur pero al descubrir q avistamiento de Montevideo, se continua la navegación al comprender que es un estuario de un río y no el ansiado paso. Se continua bajando hasta el estrecho que llamarían de las *Once Mil Virgenes* el 21 de octubre de 1520. Con varios incidentes, entre ellas la desertión y regreso a España de la *San Antonio*, al mando de Esteban Gómez, que según el relato

de Pigafetta odiaba a Magallanes. Pero antes una estancia larga hasta finalmente desembocar, tras pasar el entonces llamado *Estrecho de los Patagones*, en el mar denominado como Mar Pacífico (el 28 de noviembre de 1520) de allí subieron, hasta las primeras islas, en una navegación penosísima de tres meses y veinte días.

- Llegan a la *Isla de los Ladrones* (Guam) llamadas así por haberles robado los nativos un esquife y donde tuvieron que combatir contra ellos. Parten el 9 de marzo de 1521.
- Se descubren, entre otras muchas, Zuloan, Massana, Humunu, islas Marianas, Guanjan, San Lázaro del que no se tenía conocimiento, siendo la antesala del archipiélago del mismo nombre, posteriormente bautizadas como Filipinas. Se llega a Sri Lanka, Sualan, Samar, Cebú, Palawan, Joló, Cagayan, Limasawa, Quipit, Sibuco, Boigo, Virano Bataloque, Candicar, Sarangani Borneo, Timor...
- 7 -IV llegada a Zubu, y cerca Mactán.
- 28-IV, Magallanes fallece en combate, por su imprudencia en Mactán. Se tiene conocimiento de la cercanía de las Molucas.
- Se toma rumbo hacia Palaoán. Permanecen 35 días en Borneo y 43 en Cimbómbom. Después tomaran la ruta a Mindanao.
- 26-X, Biraham Batolach. Y de allí a las Molucas, objetivo del viaje al ser las productoras de las especias.
- 8-XI, entrada en Tidore, el 11 están en Ternate, en las islas se aprovisionan de clavo, nuez moscada, jengibre y se encuentran con un portugués, Alfonso de Lorosa, superviviente de expediciones portuguesas anteriores.
- 21-XII salida de Tidore, con apoyo de pilotos locales. Abandonando la *Trinidad*, quedándose Juan Carvallo con 53 hombres.
- 25- salida de la isla de Malluá, tras haber recorrido otro largo número de islas. De allí a Timor y Malaca.
- Varios cambios de capitanes hasta que Elcano tomó el mando, regresando durante cinco meses de navegación hacia España, con el incidente de Cabo Verde, donde los portugueses por un error de los navegantes hispanos, que botaron un esquife de la *Victoria*, pretendieron engañarles diciendo que provenían desde costas americanas, pero al pagar las

provisiones suministradas con clavo algunas provisiones descubriendo los portugueses el engaño.

- Quedaron, como señalamos antes, por no poder usar la *Trinidad*, 53 hombres que fueron finalmente apresados por el portugués Antonio Britto en Ternate, donde habían fundado una factoría. Regresarían entre otros Espinosa Mafrá y Pancaldo que informarían en 1527 en Valladolid de su particular odisea.
- Llegan a Sanlúcar, tras casi tres años, el 6 de septiembre de 1522, 13 españoles, tres italianos (entre ellos Pigafetta), un portugués y un alemán. Habría que ver la cara que se les quedaría a los desertores de la *San Antonio*, al ver que la expedición finalmente había concluido con éxito.

CIENCIA NÁUTICA

El conocimiento para navegar se basaba en los “cuatro términos”: RUMBO, DISTANCIA, LATITUD y LONGITUD, podemos añadir el de PROFUNDIDAD. De ellos el de la longitud sería el quebradero de cabeza sin resolver hasta la aparición a mediados del siglo XVIII del reloj de Harrison.

- AGUJA DE MAREAR, sirve para señalar el rumbo del norte magnético, no el verdadero.
- ASTROLABIO, para indicar la latitud, con dos tratados de origen musulmán: el de Ibn al Samah (980- 1034) y el de Ibn al Saffar (H 1034).³⁴
- ESFERA ARMILAR, ya descrita.
- 1514 Johannes Wener, establece el sistema de navegación por el movimiento de la luna, aunque ya era conocido.
- CORREDERA, para medir la distancia. Aunque su existencia es posterior parece que algún tipo de dispositivo similar ya se empleaba, además del sistema de tirar virutas por la proa o un tonel y al llegar a la popa medir el tiempo que había recorrido.
- AMPOLLETA o reloj de arena, instrumento imprescindible ya que medía el tiempo navegado y señalaba los relevos de las guardías.

³⁴ Mercedes GARCÍA-ARENAL (coord.) *Al Andalus Allende el Atlántico*. Pág. 45. Unesco. Granada 1997

- SONDA, de origen portugués, especifica la profundidad, el tipo de fondo, al tocar la plomada del extremo aquel, untado de sebo recogía, arena, plantas o polvo de roca del fondo marino.
- ANCLAS, de la piedra agujereada en el centro preromana a las anclas y rezones de hierro. El uso de ellas al fondear por debajo del Trópico cambiaron, no se conocía todavía el efecto de Coriolis, pero ya se entendía los cambios de diferente rotación que se producía según la posición en un hemisferio u otro.
- MATERIALES y MADERAS, de la más variada índole y orígenes diferentes: pino, caoba, roble, cáñamo, lino etc.
- ATLAS, mapas, mapamundis...
- LONGITUD: hasta HARRISON en 1736 con su reloj no fue posible obtener la misma con exactitud, se hacía por estima.
- RUEDA DE ALTURAS DE LA POLAR. De Valentín Fernández en 1518.

LEGISLACIÓN

Existía ya abundantes normas que regulaban tanto la vida en los barcos, como el comercio, costumbres, tráfico marítimo etc. las principales:

- TRATADO DE TORDESILLAS, con el error de no marcar debidamente qué isla de las de Cabo Verde era desde la que se medía el meridiano. Sería la mayor preocupación de los navegantes no incumplir el mismo por orden expresa del emperador.
- SIETE PARTIDAS, de Alfonso X El Sabio en múltiples capítulos detalla innumerables aspectos de los citados.
- CONSULADOS DE MAR, organizaciones de origen italiano tenían una misión jurídica y mercantil. De los españoles caben señalar los de Barcelona, Mallorca, Valencia, Barcelona y Burgos. A su vez el Libro del Consulado del Mar.
- Hermandad de las Cuatro Villas y la de las Marismas, organizaciones administrativas medievales, de carácter administrativo con profusión de instrucciones, fueros, etc.
- INSTRUCCIONES Y REALES CÉDULAS, elaboradas por Carlos V, recogían infinidad de temas a acatar por los capitanes de la expedición.

ALGUNOS USOS Y COSTUMBRES EN LA MAR

Tipología: ya hemos descrito antes los diferentes oficios de los que se incorporaron al aventura.

- Salarios, fijados de antemano antes del embarque, suscitaron quejas de los expedicionarios al Emperador. Estaban por encima de lo que cobraban los marinos de la época, recordando que entonces no había diferencia entre marinos de guerra y mercantes.
- Castigos: aunque los castigos físicos eran considerados infamantes y se utilizaban con cautela y en caso extremo se podía ahorcar, colgar los cuerpos de las vergas, como medida ejemplarizante, desmembramiento, destierro especialmente para las personas notables, reducción de salario o de racionamiento en las comidas.
- Recompensas: estas principalmente era la participación en el reparto de los botines y en la venta de la carga confiscada. También medallones colgantes de oro y cadenas. Tan habituales en nuestros soldados de los tercios.
- Fogón: con los cocineros se situaba en el castillo de proa se encendía a mediodía y se apagaba por la noche.
- Oficiales: comían en mesa, con mantel y cubiertos, mejor vino y bonito en vez de atún y bizcocho blanco que la marinería.
- Carne se comía, cuando la había, dos veces por semana, dos litros de agua diaria, mezclada con vino a menudo y queso especialmente en días de tormentas.

ARMAMENTO Y MUNICIÓN

La artillería de la época, compuesta por piezas heterogéneas y de diversos calibres, que cada fabricante realizaba según sus criterios. Todas las armas eran de ánima lisa.

Las primera fuentes europeas citan el empleo de la artillería naval en 1359 en Barcelona y en 1372 en los combates de Bocanegra frente a Pembroke.

Las piezas eran de hierro o bronce de fundición. Podemos nombrar:

- PEDREROS. 75 cm y 3,7 cm de boca de salida y en horquilla.

- ARCABUZ, que medía entre 29 y 171 cms, se utilizaba en las bordas y con horquilla en tierra, fue sin duda el arma más temida por los pueblos que no lo conocían.
- BOMBARDAS, precursoras del cañón, construida por dos piezas separadas, el cuerpo de la misma y los aros de hierro que lo reforzaban externamente.
- CAÑÓN, pieza que disparaba balas de 24 a 56 libras.
- FALCONETES, con mayor longitud que el pedrero y boca de 5-7 cm.
- SACABUCHE, del tipo culebrina, arma larga precursora de las armas portátiles.
- CULEBRINAS, pequeños cañones que cargaban una bala de 16 a 30 libras.³⁵
- SACRE, o cuarto de culebrina.
- BALLESTAS y ARCOS, Armas individuales cuyo uso certero era demolidor entre las filas de los enemigos.
- ARMAS DE FUEGO PORTATILES: arcabuz entre 129 y 171 cms. Sería el arma por antonomasia, temida por su ruido y la precisión a corta distancia de sus balas.
- COSELETES y ARMADURAS. A raíz de moverse en zonas tropicales y húmedas se introdujeron petos de tejido contra flechas , liberándose de las pesadas armaduras.
- MUNICIÓN: HIERRO y PIEDRA. Se fundían las primeras abordo.
- FUEGO GRIEGO, no se utilizó.

CHINA, INDIA Y JAPÓN, ENTONCES

Nuestra errónea visión histórica eurocéntrica ha olvidado que en el otro lado del planeta existían en la época culturas y civilizaciones tan o más avanzadas que la nuestra.

Las expediciones portuguesas desde Almeida y de Albuquerque habían ya iniciado su posicionamiento en lugares como Goa, Conchin, Ormuz, etc. por lo que los occidentales eran conocidos y no precisamente muy gratamente en India, La Meca, Egipto...

³⁵ Antonio DE SOUSA, *Historia de la Artillería*, De Re Militari, sin fecha.

- En China, gobernaba la dinastía Ming (1359-1644): cuya principal hito fue construcción de la Muralla, y la organización del Estado. Habían abandonado las gigantescas expediciones comerciales, con el culmen con las de Zheng He³⁶.
- En la India: Imperio Vijayanagra (1336-1565) y entre 1509 y 1529 el reino Krsna Deva Raya, documentado por el portugués Paes y otros: con expansión territorial, numerosas expediciones marítimas comerciales, impulso tecnológico y expansión del hinduismo. Pero la llegada portuguesa alteraría los equilibrios políticos y comerciales de las diversas ciudades y puertos.
- El *shogunato* Ashikaga (1338-1573), dominaba Japón. Época de guerras civiles entre los antiguos propietarios y los nuevos condestables imperiales, y establecimiento de un régimen militar; no contribuyó a ninguna expedición naval o militar fuera del territorio del Japón.
- En Cebú, Malaca, Borneo: numerosos reinos en guerra unos con otros. Muchos juraron fidelidad a Castilla y pronto formaron parte de la Corona: Filipinas, Carolinas, Marianas..

CONCLUSIONES DEL VIAJE

Lo aportado por el viaje tuvo consecuencias que cambiaron la historia de la humanidad, entre ellas:

Se constató que el océano ocupa la mayor parte del globo, al determinarse la mayor amplitud de la circunferencia de la Tierra. De los 27.000 kms a algo más de 40.000.

La ansiada búsqueda de un paso por el sur del continente americano se encontró en el estrecho hoy llamado de Magallanes (tuvo hasta 11 nombres distintos) y supuso encontrar el camino hacia las indias por el oeste. Otros desde Inglaterra intentarían también, sin éxito descubrir el paso del norte.

Descubrimiento de la Cruz del Sur como orientación de los navegantes en ese hemisferio.

El magnetismo terrestre se comprobó que variaba y por ello se introducirá un método de cálculo de los desvíos de la aguja.

Se certifica en el regreso de Elcano por al pasar por Cabo Verde que hay un día de variación en la circunnavegación.

³⁶ Michael YAMASHITA. *Zheng He, los 7 viajes épicos alrededor del mundo del mayor explorador chino (1405 – 1433)*. Editorial Blume Barcelona 2007.

Se descubren nuevos medios de orientarse en la mar, sorprendiendo que el método de las distancias lunares ya era conocido en el Pacífico, cuando Magallanes llegó por el oeste.

La aportación previa a la expedición de los cartógrafos mallorquines, hispanoárabes y portugueses constituyen una aventura científica de primer orden. Su resultado como hemos analizado cientos de mapas, cartas, y portulanos.

Se enriquece el vocabulario con nuevas palabras como *canoa*, *hamaca* (que empezaría a utilizarse desde entonces en todos los navíos, denominándose *coy*), así como el inventario de cientos de especies vegetales, animales y diferentes culturas.

Tras diversos encuentros entre españoles y portugueses y la discusión sobre la línea del Tratado de Tordesillas, se acordó que las Molucas fueran para Portugal y las Filipinas, (Acuerdo de Elvás en 1526) para España.

Se establecen alianzas comerciales, no de sometimiento a la Corona, con gran número de reinos de las islas aliados que perdurarían con las Carolinas y Marianas hasta finales del siglo XIX.

España se hizo dueña del Pacífico durante dos centurias, océano al que se le denominaba “el Lago Español” y salvo incursiones puntuales de franceses, holandeses e ingleses nunca se perdió la ruta desde Filipinas a México, basada en el sistema de flotas del *Galeón de Acapulco*. De unos 450 navíos, que hicieron esa ruta se perdieron tan solo cuatro. El *Galeón* supuso el establecimiento de acuerdos comerciales con China y Japón en lo que puede considerarse la primera globalización del planeta.

La aportación española a la ciencia náutica en cosmografía, cartografía, astronomía y navegación es indudable, pudiendo decirse que el resto de marinas aprendieron a navegar en nuestros libros, como señaló acertadamente Guillén Tato, en su libro ya citado.

El desarrollo de nuevos instrumentos náuticos o mejor el perfeccionamiento de los que hemos narrado, constituyó una revolución sobre todo en Inglaterra y en Europa Central.

El principal problema era qué instrumentos y cómo construirlos cuando no se sabía medir y las medidas eran un verdadero galimatías en la España de la época (no se normalizarían hasta 1850 con la introducción del sistema métrico decimal).

Se impone el empirismo y carácter científico frente al pragmatismo anterior, aunque el método de prueba y error era lo predominante. Los métodos de observación de movimientos de planetas, la luna, estrellas, la aplicación de diferentes métodos de cálculo irían evolucionando lenta pero contantemente.

Se produce una explosión de expediciones y viajes que abarcaron toda la periferia y gran parte del interior de América, así como islas tan remotas como Guam.

El prestigio para *las Españas* fue innegable en toda Europa, convirtiéndola en la potencia de la época casi un talasocracia, y más posteriormente con la unión de los reinos ibéricos con Felipe II.

BIBLIOGRAFIA

- Alfredo ALVAR, *Juan Sebastián Elcano*. La Trebere Madrid, 2016
- Rubén ALVAREZ, *Cartografía y Navegación*, Mastergraff, Montevideo, 1996.
- Salvador BERNABEU, *Las Expediciones Marítimas Españolas*. Ed. Lunweg, Madrid, 2000.
- David, BUISSERET, *La Revolución Cartográfica en Europa*. Ed. Paidós. Barcelona, 2003.
- Ricardo CERESO, *La Cartografía Náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. CSIC. Madrid. 1994
- Mercedes GARCÍA-ARENAL. *Al Ándalus Allende el Atlántico*. UNESCO. Granada 1997.
- Julio F. GUILLEN, *Europa aprendió a navegar en libros españoles*. Instituto de Marina. Barcelona. 1943
- Alan, GURNEY: *El Compás*, Ed. Juventud. Barcelona, 2005.
- María Dolores HIGUERA: *Marinos Cartógrafos españoles*. Recopilación varios textos. Ed. Prosegur. Madrid. 2002.
- Paul, LAXTON, *La nueva naturaleza de los Mapas*. Ed. FCE. México, 2005.
- Antonio LÓPEZ y Carmen MANSO PORTO, *Cartografía Española del Siglo XVIII*, Tomás López en la *Real Academia de la Historia*. Real Academia de la Historia, Madrid 2005.
- María Luisa, MARTÍN-MERÁS, *Cartografía Marítima Hispana*. Ed. Lunweg. Madrid 1993.
- Enrique MARTÍNEZ RUÍZ (coordinador.) *Desvelando Horizontes, La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Fundación Museo Naval. Madrid. 2016.
- Vicente PALACIO ATARD, (coord.) *“España y el Mar en el siglo XVIII”*. Edición Privada. Marinves, S.A. Sonchika, 1999.
- Antonio PIGAFETTA, *Primo Viaggio Intorno al Globo Terraqueo*, Madrid. Real Instituto Elcano, 2016.
- María Jesús Viguera Molins, *Ibn Jaldún, el Mediterráneo en el siglo XIV*. Fundación Legado Andalusi. Granada, 2006
- Manuel, SELLES, *Instrumentos de Navegación*. Editorial Lunweg, Madrid, 1994.
- Dava SOBEL, *Longitud*. Editorial Debate 1997, Madrid.

RECENSIONES

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R., *La primera vuelta al mundo. 1519-1522*, Madrid, 2018, EDAF, 303 págs.

“Con tales datos, absolutamente documentados, es incontestable la plena y exclusiva españolidad de la empresa”: con estas palabras concluye el informe/dictamen emitido por la Real Academia de la Historia en marzo de 2019 con ocasión de la polémica planteada por la apropiación por nuestro país vecino, Portugal, de la “nacionalidad” de la primera Vuelta al Mundo o circunnavegación comandada en un primer momento por Fernando de Magallanes y concluida, por fallecimiento de éste, por Juan Sebastián Elcano. La dejadez de las instancias oficiales españolas en la defensa de la españolidad de la expedición ha motivado que tengan que ser otras iniciativas de carácter privado las que asuman este reto. En él, sin duda alguna, se enmarca el libro aquí recensionado, cuyo autor, Agustín Rodríguez González, es hoy uno de los más acreditados y prolíficos historiadores navales españoles.

Pocas personas más apropiadas como Rodríguez González, por tanto, para enfrentarse a esta ilusionante tarea. Y puede decirse, sin ápice alguno de exageración, que el objetivo propuesto se ha alcanzado con creces y gran solvencia académica, amén de literaria. Una de las virtudes de esta obra es haber conseguido un justo y adecuado término entre la erudición y la divulgación; como señalaba el autor en la presentación del libro en el Cuartel General de la Armada, “he querido presentar de manera rigurosa, pero también amena, los acontecimientos”. En efecto, a lo largo de sus trescientas páginas Rodríguez González hace gala de un estilo preciso, a veces apasionante, al que añade una precisa descripción de los acontecimientos.

La obra se encuentra dividida en tres partes bien diferenciadas. Así, de los doce capítulos que comprende esta obra el autor dedica los tres primeros a presentar los antecedentes del viaje Magallanes-Elcano, haciendo especial hincapié en el viaje de Juan Díaz de Solís quien, con experiencia en diferentes navegaciones a las Islas y Tierra Firme, y ya nombrado piloto mayor de la Casa de la Contratación, comandó una expedición cuyo objetivo no era otro que el hallar el paso al “Mar del Sur”. Aunque falleció en el intento, realizaron una extensa cartografía del litoral brasileño y de la zona del Río de la Plata. Asimismo, se presenta una biografía del por entonces Fernão de Magalhães, después naturalizado Fernando de Magallanes cuando, como ha demostrado la RAH, decidió pasar al servicio del rey de España y castellanizar su nombre, y también de su

periplo vital hasta llegar a la preparación de la expedición en la ciudad de Sevilla. Precisamente uno de los capítulos más interesantes es aquél en el que se describen, con todo lujo de detalles, no solo las trabas que desde Portugal se pusieron para evitar el inicio de la expedición, sino, sobre todo, lo que rodeó a sus preparativos materiales: las naos elegidas para el viaje, su armamento, los alimentos embarcados, las mercaderías que se pensaban utilizar para el comercio con los indígenas, la tripulación, etc., todo lo cual supuso un gasto de 8 334 335 maravedíes, financiados en un 75% por Carlos I, y el otro 25% por Cristóbal de Haro en representación de los comerciantes burgaleses. A la luz de los datos minuciosos y precisos que se aportan sobre la composición de la armada de la expedición, no cabe sino afirmar con el autor que se trataba de una “empresa descomunal”, cuya organización y preparación requirió de largos meses.

La segunda parte del libro forma el armazón central de la obra, seis capítulos en los que el viaje desde Sevilla, iniciado en 1492, hasta su finalización en Sanlúcar de Barrameda, en 1522, es descrito con prolijidad y esmero. El espíritu de aventura que impregnó a los expedicionarios se deja sentir en el relato todas y cada una de las peripecias que tuvieron que pasar en esos tres largos años, en una narración no exenta, como queda dicho, de erudición y contrastada documentación. En efecto, episodios tales como la rebelión de Cartagena y otros hombres, sin duda alguna causada por el escaso tacto de Magallanes y el incumplimiento por éste de las instrucciones reales referentes al mando conjunto de la flota; el contacto con los indios patagones; el hallazgo del paso definitivo al Mar del Sur tras una larga y azarosa travesía por el estrecho y la angustiosa navegación por el Pacífico, con la amenaza del escorbuto, hasta alcanzar las Marianas, son narrados de forma realmente atrayente, manteniendo el interés del lector en todo momento. Se detiene especialmente el relato en aquellos meses, ya con el mando de Elcano tras el fallecimiento de Magallanes, en los que la diezmada armada navegó entre las islas de los mares orientales, eso sí con el júbilo de los todavía supervivientes por la arribada a las Molucas, en definitiva el objetivo último de la expedición.

Concluye Rodríguez González esta parte con la increíble hazaña de Elcano, pues no cabe calificarla de otra manera, navegando prácticamente sin escalas desde las Molucas hasta España, a excepción del incidente de Cabo Verde que a punto estuvo de truncar la expedición ya en su final. En ese sentido, el autor elogia la inteligencia de Elcano al elegir la ruta de regreso a España, pues se alejó todo lo que pudo de la costa este africana, lo que se desveló como un acierto ante la presión de los portugueses. La tenacidad y la fuerza de voluntad, primero de Magallanes, y después de Elcano en la parte final de la expedición,

fueron elementos determinantes, como se insiste en el texto, para el éxito de la empresa.

La tercera parte de la obra resulta de gran interés para completar el panorama de la circunnavegación. En esos tres últimos capítulos se relata la accidentada y al final fracasada navegación de García Jofre de Loaisa, iniciada en 1525, para tomar posesión de las Molucas, y el viaje de Legazpi a las Filipinas, concluido en este caso con éxito en 1565, y a cuyo engrandecimiento contribuyó el tornaviaje de Urdaneta a Nueva España por una ruta aún más al norte aprovechando así los vientos del este. Contribuye también el autor al desmantelamiento de alguno de los episodios más renombrados de falsificación histórica, casi siempre antiespañola, como es la atribución de la primogenitura de la circunnavegación a Francis Drake, ilustre corsario y pirata inglés, quien finalizó efectivamente la vuelta al mundo nada menos que “58 años y seis días después de la llegada de Elcano a Sanlúcar”. Por último, se exponen otras navegaciones universales, como la de Oliver van Noort, primer holandés en dar la vuelta al mundo (1601); la expedición filantrópica de la vacuna, efectuada por Balmis, también protagonista de otra vuelta al mundo aunque cruzando por tierra Nueva España (1803), y la circunnavegación del primer buque blindado y con propulsión mixta de vela y vapor, la fragata *Numancia*, una gesta que sirvió para elevar el decaído prestigio y ánimo español en esos años trascendentales del último tercio del siglo XIX.

Como colofón, se incluye un interesante apéndice documental, con la transcripción de la *Capitulación* firmada en Valladolid el 22 de marzo de 1518, que dio origen y base legal a la expedición, así como también del documento de otorgamiento de la capitania a Magallanes y Ruy Falero, éste último descabezado meses más tarde; se incluye también la reproducción del testamento de Elcano, otorgado el 26 de julio de 1526 a bordo de la nao *Victoria*, y, por último, un sugestivo estudio acerca de la verdadera atribución de la cura del escorbuto, enfermedad que diezmo la tripulación en la expedición de Magallanes-Elcano. Así, aunque tradicionalmente se ha asignado tal sanación al médico escocés James Lind a mitad del siglo XVIII, el autor expone, basándose en estudios anteriores, que ya en 1579, fray Agustín (nacido Pedro) Farfán, médico de origen sevillano, publicó un *Tratado* donde recomendaba el uso de naranjas y limones para el tratamiento del escorbuto.

De esta forma Rodríguez González culmina esta obra aportando los elementos de juicio necesarios para que el lector se forme una opinión fundada y certera acerca de todo lo relacionado con la “primera vuelta al mundo”: sus antecedentes y prolegómenos, el desarrollo mismo de la expedición y sus con-

secuencias y derivadas, haciendo así un acertado ejercicio de análisis y exposición histórica.

El libro viene además adornado con un importante y riguroso aparato gráfico que, a través de mapas, infografías, reproducciones de documentos de archivo, o fotografías, muchas de ellas a todo color, contribuye sobremanera a apuntalar lo expuesto negro sobre blanco. A ello cabe sumar la cuidada edición por parte de la editorial, que atribuye a esta obra una calidad visual sumamente atractiva muchas veces ausente en estudios de este tipo.

En definitiva, se trata de un libro que no solo aporta fundados argumentos al debate historiográfico al respecto, sino que también nos permite acercarnos a la realidad cotidiana de lo sucedido en este viaje Magallanes-Elcano, de evidente actualidad, cumpliendo así una máxima que quien suscribe ha escuchado infinidad de veces al autor: “Las mejores historias son las reales”. Además, la utilización de importantes fuentes documentales, no solo en los apéndices, sino a lo largo del cuerpo del trabajo, contribuye a dar solidez a esta obra que es ya de lectura obligada e imprescindible para los investigadores y para el público en general.

CARLOS PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO

Universidad CEU San Pablo

