

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

AGOSTO-SEPTIEMBRE 2019





Nuestra portada: Composición artística con motivo de la primera vuelta al mundo de Magallanes y Elcano (1519-1522).
(Autor: Txema Prada).

V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL
MUNDO DE MAGALLANES Y ELCANO

PRÓLOGO DEL AJEMA	203
LA POLÍTICA MARÍTIMA DE LOS REYES CATÓLICOS Y DE CARLOS I. LA SITUACIÓN GEOPOLÍTICA EN 1519	207
Miguel Ángel Ladero Quesada, catedrático de la Universidad Complutense de Madrid, académico de la Real Academia de la Historia	
LAS CAPITULACIONES DE VALLADOLID. GÉNESIS, FINANCIACIÓN Y MISIÓN DE LA EXPEDICIÓN	229
Enrique Martínez Ruiz, catedrático de la Universidad Complutense de Madrid	
LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO. UNA EMPRESA ESPAÑOLA	241
Ignacio Horcada Rubio, vicealmirante (RE), secretario de la Comisión del Ministerio de Defensa para el V Centenario de la primera circunnavegación	
EL PROTAGONISMO DE LAS ESPECIAS EN EL LARGO CAMINO HACIA LA GLOBALIZACIÓN	253
Pedro Contreras Fernández, coronel de Intendencia de la Armada (RR)	
EL PAPEL DE PORTUGAL	267
Agustín Ramón Rodríguez González, doctor en Historia Contemporánea, académico correspondiente de la Real Academia de la Historia	
FERNANDO DE MAGALLANES. PERFIL HUMANO DE UN NAVEGANTE	279
José Cervera Pery, general auditor (RR), académico correspondiente de la Real Academia de la Historia	
EL CAPITÁN JUAN SEBASTIÁN, O ELCANO EN SU ENTORNO. GUETARIA, LA CIRCUNNAVEGACIÓN Y LA CORTE DEL EMPERADOR	287
F. Borja Aguinagalde Olaizola, académico correspondiente de la Real Academia de la Historia	
EL VIAJE. ETAPAS Y DERRROTAS SEGUIDAS	303
Luis Mollá Ayuso, capitán de navío (RE)	
LOS BARCOS OCEÁNICOS A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVI. VIDA Y MUERTE EN LA MAR	313
Bartolomé Cánovas Sánchez, capitán de navío (RE)	
LA NAO VICTORIA	323
Marcelino González Fernández, capitán de navío (RR)	
CAPITANES, MAESTRES, PILOTOS Y TRIPULACIONES EN LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DEL GLOBO	343
José María Blanco Núñez, capitán de navío (RR)	
ELCANO EN EL VÓRTICE DE LA CARTOGRAFÍA	363
Mariano Cuesta Domingo, doctor en Historia	
ESPAÑA Y EL ESTRECHO DE MAGALLANES. SU ESCASA UTILIZACIÓN Y UNA FUENTE DE PREOCUPACIONES	383
Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (RR)	
LOS CRONISTAS DE LA GESTA Y OTRAS FUENTES DOCUMENTALES	405
Alicia Vallina Vallina, doctora en Historia del Arte y Estudios del Mundo Antiguo	
BUQUES CIRCUNNAVEGADORES DE LA ARMADA	417
Manuel Maestro, presidente del Círculo Letras del Mar	

EDITA:



Depósito legal: M. 1.605-1958
NIPO: 083-15-012-8 (edición en papel)
ISSN: 0034-9569 (edición en papel)
NIPO: 083-15-014-9 (edición en línea PDF)
ISSN: 2530-2361 (internet)

Director: Coronel de Infantería de Marina Francisco Javier AYUELA AZCÁRATE
Corrección de estilo: REVISTA GENERAL DE MARINA
Diseño gráfico y maquetación: REVISTA GENERAL DE MARINA
Imprime: Ministerio de Defensa

Dirección y Administración:

Cuartel General de la Armada - Montalbán, 2 - 28071 MADRID
Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28
Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

Publicidad:

Editorial MIC
C/ Artesiano, s/n (Pol. Ind. Trobajo del Camino). 24010 León
Tel.: 902 271 902 / Fax: 902 371 902
direccion@editorialmic.com / marketing@editorialmic.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

España 1,65 €
Unión Europea 2,10 €
Otras naciones 2,25 €

Suscripción anual (IVA incluido):

España 14,88 €
Unión Europea 19,57 €
Otras naciones 20,16 €

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

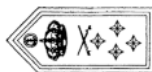
NOVELDA (ALICANTE).—Librería Farándula, San José, 9
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n
FERROL.—*Kiosko Librería*. Sol, 65 / *Central Librería Ferrol S. L.*, Dolores, 2
MADRID.—Cuartel General de la Armada. Fundación Museo Naval, Montalbán, 2 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2 / *Librería Náutica Robinson*. Santo Tomé, 6
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es

PRÓLOGO DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO DE MAGALLANES Y ELCANO

Teodoro E. LÓPEZ CALDERÓN
Almirante jefe de Estado Mayor de la Armada



Un año más la REVISTA GENERAL DE MARINA se encarga de poner el foco en temas de la mayor importancia para la Armada y su repercusión como institución. Este monográfico del bimestre agosto-septiembre de 2019 no podría ser más acertado al tratar de compilar diferentes aspectos de la hazaña que conmemoramos en su V Centenario, la primera circunnavegación a la Tierra de la expedición Magallanes-Elcano, continuación de la misión original de llegar a las Molucas navegando hacia el oeste.

En las páginas de esta edición encontraremos, en los quince artículos incluidos, diferentes aspectos y perspectivas desde las que abordar la gesta de aquella flota de la especiería. Todos ellos son necesarios para entender mejor la importancia de la decisión de la Corona de Castilla; el valor y arrojo de nuestros antecesores; y el conocimiento científico que exhibieron, ya fuese para la construcción de naves capaces de cruzar océanos, como para plasmar documentalmente y asimilar toda la información que iban adquiriendo a lo largo de su derrota.





La Armada ha acogido con interés, y como una obligación, el reto de celebrar el V Centenario de la primera vuelta al mundo. A la hora de decidir y diseñar las actividades para contribuir a la conmemoración, nos hemos atenido a un criterio según el cual cada una de ellas debería buscar, no solo el recuerdo puntual de una efeméride, sino la coherencia del conjunto y la aportación de un valor añadido que pueda quedar como legado tras la finalización del período, allá por 2022.

Así, tras unas iniciativas eminentemente nacionales, como el Congreso de historiadores coincidente con el aniversario de la firma de las capitulaciones en Valladolid el pasado año, pasando por las recientes conmemoraciones de la salida de la expedición, tanto en Sevilla como posteriormente en Sanlúcar, en este mes de septiembre, así como la inminente apertura de la exposición dedicada en el Museo Naval, pasaremos a abrir los horizontes para, con nuestro buque escuela como principal valedor, expandir la difusión global de la gesta en aquellos puertos donde recaló la expedición.

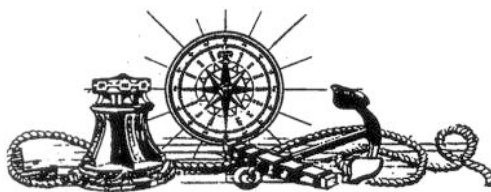
Esta conmemoración no será únicamente española, ya que nuestro Gobierno hizo una declaración conjunta con el Gobierno portugués, precisamente en el Cuartel General de la Armada, marcando un conjunto de proyectos comunes con ese fin, y que refleja expresamente el espíritu de esta gesta al reivindicar «el esfuerzo, no solo individual, sino sobre todo colectivo, la constancia, la capacidad de trabajo y la responsabilidad; valores todos ellos que siguen siendo de vital importancia quinientos años después en la vida de nuestros ciudadanos y en los que hemos visto forjarse elementos fundamentales de nuestra sociedad europea».

No en vano, al ampliar la perspectiva vemos como la expedición abrió una nueva etapa, dibujando un mundo desconocido hasta entonces y que se registró documentalmente por cartógrafos españoles y portugueses, como fruto del trabajo, el esfuerzo y, sobre todo, el valor que demanda navegar por mares nunca navegados. Esta nueva etapa permitió comunicar de manera regular culturas hasta entonces estancas, o con discontinuos intercambios de información, y no solo eso, también abrió un nuevo océano al comercio y al flujo de conocimientos.

En este nuevo panorama que se planteó tras la expedición, encontramos tres actores fundamentales, Filipinas (Manila), Nueva España (Acapulco y Veracruz) y España (Sevilla) que, por medio del Galeón de Manila y de la Carrera de Indias, establecieron lazos culturales y comerciales que hicieron de América un eje fundamental, gracias a la hegemonía naval que durante dos siglos España fue capaz de mantener en dichos océanos, como ya lo había logrado anteriormente con la Marina de Aragón en el mar Mediterráneo.

El lector podrá contextualizar este hito histórico como merece. Un hecho que, más allá de constituir la apertura de una ruta comercial, misión inicialmente encomendada al «adelantado de Castilla» Fernando de Magallanes, supuso completar con éxito la empresa constante de la Monarquía Hispánica de llegar a las Molucas navegando hacia el oeste, lanzada por los Reyes Católicos con Cristóbal Colón y solo interrumpida por el inesperado descubrimiento del Nuevo Mundo, abriendo así una nueva etapa en la historia de España, de Europa y de la Humanidad. En resumen, encontrarán en esta publicación una amena lectura, llena de claves y detalles de nuestra historia que merecen ser recordados y puestos en valor, y que les será de gran interés.

Antes de finalizar quiero agradecer el excelente trabajo realizado por los articulistas que han hecho posible la publicación de este monográfico y reconocer la dedicación y el esfuerzo constante de su director para que la REVISTA continúe siendo un referente en la divulgación de la tradición y cultura naval española.





Archivo-Museo Álvaro de Bazán (Viso del Marqués, Ciudad Real). Sala de Honor con balandra y bergantín. (Foto: RGM).

LA POLÍTICA MARÍTIMA DE LOS REYES CATÓLICOS Y DE CARLOS I. LA SITUACIÓN GEOPOLÍTICA EN 1519

Miguel Ángel LADERO QUESADA
Catedrático de la Universidad Complutense de Madrid
Académico de la Real Academia de la Historia

Introducción



S necesario conocer lo sucedido a lo largo de los cuarenta y cinco años anteriores, desde 1475, para entender cuál era la situación geopolítica de los intereses navales de la Monarquía de España hacia 1519, puesto que tales intereses fueron tomando forma y modificándose durante la época de los Reyes Católicos: la ejecución de sus empresas políticas requirió del frecuente empleo de barcos y de la formación de armadas con finalidades principalmente militares y políticas aunque también tuvieron su lugar los intereses económicos relativos a la protección del comercio y la navegación, y a las exploraciones de nuevas rutas (1).

Los intereses militares, conquistadores o estratégicos, predominaron en las muchas armadas que los reyes formaron para apoyar la conquista de Granada y, especialmente después de 1492, para llevar a cabo actividades de defensa de rutas y costas, de transporte y desembarco de tropas y materiales a puertos peninsulares

(1) Escribo estas páginas a partir de datos tomados de investigaciones propias, que citaré en las notas correspondientes, y de algunos otros cronistas e historiadores españoles. Otras observaciones, en especial para el período 1506-1555, en DE VRIES, K.: «Into the Atlantic or Into the Mediterranean: Spanish Military Choices in the Late Fifteenth and Early Sixteenth Centuries», en HUDSON, Benjamin (ed.), *Studies in the Medieval Atlantic*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2012.

mediterráneos, a Sicilia y Nápoles, contra los turcos otomanos o contra plazas mediterráneas norteafricanas.

La protección al comercio y la navegación, en cambio, fue el motivo principal de las intervenciones navales de la monarquía en el ámbito atlántico, o bien en la ruta desde el estrecho de Gibraltar, a su paso por el SO peninsular, o bien en las rutas de navegación por el Cantábrico y el mar del Norte. A este motivo se añadió, desde el último decenio del siglo xv, la necesidad de organizar viajes por vía marítima de miembros destacados de la familia real, como parte de las intensas relaciones exteriores de la monarquía. Pero las motivaciones mercantiles propiamente dichas dieron lugar a la formación de pocas armadas de protección y las querellas por ataques navales y actos de corso se resolvieron preferentemente por medio de negociaciones y acuerdos diplomáticos, precedidos o acompañados a veces por «guerras privadas», «cartas de marca» y otros actos de corso. Además, los barcos mercantes navegaban «en conserva» y disponían de su propio armamento y, a veces, de escolta armada. Así venía ocurriendo desde los reinados anteriores, a menudo sin relación directa con los enfrentamientos político-militares de la segunda fase de la llamada «guerra de los cien años», al contrario de lo que había ocurrido en la primera fase, entre 1350 y 1380, cuando los reyes de Castilla enviaron armadas en apoyo de alguna de las partes contendientes, generalmente Francia desde el Tratado de Toledo de 1368.

El control de las nuevas rutas que se abrieron en el Atlántico medio, hasta Guinea y, algo más adelante, hasta América, participó de las dos características mencionadas, la guerrera y la mercantil. Predomina la primera en las expediciones a Guinea de los años 1475-1479 y en las de conquista de las Canarias mayores, entre 1478 y 1496. En cambio, el aspecto mercantil es el que más importa en la navegación a las Indias por aquellos años, tanto de barcos sueltos como en grupo, y el envío de armadas se debe a los proyectos de exploración, conquista y colonización en aquellas tierras pero no a la previsión o desarrollo de enfrentamientos navales con otras potencias europeas. La llamada «armada de Vizcaya», formada desde finales de 1492, fue un caso mixto puesto que, por una parte, su misión fue proteger la ruta Mediterráneo-Atlántico, en especial a la altura del cabo de San Vicente y, por otra, apoyar la política regia en el Atlántico medio en los meses que siguieron al retorno de Cristóbal Colón, en 1493-1494, y las acciones que se preparaban en relación con el norte de África, hasta que la «armada» se integró en otras mayores con destino a Sicilia y Nápoles, en 1495.

Observamos, en resumen, que hubo variedad de motivaciones según los casos, que debemos considerar uno a uno antes de abrir paso a las conclusiones de conjunto.

Previamente, es preciso recordar que los reyes no tenían una armada fija propia a finales del siglo xv (2), aunque pudieran ser propietarios de algunos barcos de diverso tipo y en las atarazanas de Sevilla se podían poner a punto fustas y galeras si llegaba el caso pero no había ya en ellas navíos terminados, con mantenimiento y tripulación fijos, aunque siguieran teniendo teóricamente a su servicio un grupo de 400 vecinos sevillanos «francos de las atarazanas» (3).

Las armadas se formaban, en general, mediante la contratación o flete de barcos de particulares, adaptándolos en lo que fuera preciso para la función bélica, aunque es cierto que había proveedores especializados en este tipo de servicios cuyos nombres aparecen reiteradamente en las cuentas de pago. Los reyes ordenaban, por lo tanto, la contratación de barcos de propiedad particular pero los delegados regios mantenían el control sobre el conjunto de la operación: así, el contador mayor Alonso de Quintanilla en las armadas que se formaron en 1481 y 1492, o el obispo don Alfonso de Fonseca para las formadas en Sevilla entre 1492 y 1502, o bien Alonso de Cotes, corregidor de Burgos, Juan de Arbolancha y Pedro de Zafra, en la organización de la armada de 1496 con destino a Flandes: eran estos delegados regios quienes acordaban con los dueños de los barcos el importe de los fletes, sueldos y mantenimiento de tripulaciones, el armamento que habían de llevar los navíos y el tiempo de duración del servicio; además, los reyes nombraban capitanes generales y capitanes de barco, recibían pleito-homenaje de ellos y designaban oficiales administrativos a bordo, que actuaban en nombre de los contadores mayores y del escribano mayor de los reyes: escribanos, contadores y pagadores.

En definitiva, no había armada real permanente pero sí personal experto en organización y recursos económicos para movilizar armadas cuando fuera necesario, aunque con un coste tan elevado que por sí solo basta para explicar por qué no hubo una armada fija que, además, habría permanecido inactiva durante largos periodos estacionales y en tiempo de paz.

Las armadas

Comento, a continuación, los casos principales de formación de armadas y otras iniciativas navales de la monarquía, considerando conjuntamente los tres

(2) AZNAR VALLEJO, E.: «La organización de la flota real de Castilla en el siglo xv», en *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV* (ed. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., y MONTES ROMERO-CAMACHO, I.), Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 323-339. «La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media», *En la España Medieval*, 32 (2009), pp. 167-192. Visión de conjunto en LADERO QUESADA, M. Á.: «Baja Edad Media», en *Historia militar de España, 2. Edad Media* (dir. Hugo O'Donnell), Madrid, 2010, pp. 217-377.

(3) BELLO LEÓN, J. M. y MARTÍN PERERA, A.: *Las atarazanas de Sevilla a finales de la Edad Media*. Murcia, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2012.

ámbitos que acabo de definir: el Mediterráneo, el golfo de Vizcaya y mar del Norte y el Atlántico medio (4).

Entre 1475 y 1479, uno de los escenarios de la guerra de sucesión librada entre Isabel y Fernando, por una parte, y Alfonso V de Portugal, por otra, fue la zona de estrecho de Gibraltar, en torno a Ceuta, las costas atlánticas de Andalucía y la ruta entre Mediterráneo y Atlántico a la altura de los cabos de Santa María y San Vicente, donde había mayor peligro de ataque de armadas enemigas o de corsarios. Mayor importancia de futuro pudieron tener las expediciones que los reyes enviaron a las costas del golfo de Guinea, descubiertas y puestas en explotación mercantil por los portugueses, pero cualquier derecho que pudieran alegar se anuló en el Tratado de paz de Alcáçovas-Toledo, que puso fin a la guerra y reconoció a Portugal el monopolio de navegación en la ruta hacia Guinea desde el cabo Bojador hacia el sur. Pero el mismo tratado reconoció definitivamente el derecho de Castilla a la conquista e incorporación de las islas Canarias: las islas menores ya estaban bajo su dominio, y la conquista de Gran Canaria se llevó a cabo entre 1478 y 1483 mediante el envío de algunas pequeñas armadas cuyo coste sufragó en parte la monarquía: se abría así un nuevo espacio marítimo de interés en el Atlántico medio.

El interés principal giró hacia el Mediterráneo en la década de 1480 debido a tres factores: la amenaza turca, la necesidad de apoyar al rey de Nápoles y, sobre todo, la conquista del Reino de Granada. Al primero de ellos corresponde el envío de una improvisada armada de origen vasco-cantábrico y andaluz para socorrer Otranto, que los otomanos ocuparon durante unos meses: aquella armada, cuya organización se conoce muy mal, operó en el verano de 1481 y fue precedente de otras formadas con mayor cuidado y recursos años después. Al segundo factor obedece el envío a Ferrante I de Nápoles de algunas galeras catalanas en 1482-84 y de carabelas sevillanas en 1486. La conquista de Granada, por su parte, se consiguió mediante operaciones terrestres pero hubo sucesivas armadas de vigilancia, bloqueo y apoyo desde 1484, en especial durante el asedio de Málaga en el verano de 1487, y a menudo algunas de sus unidades practicaron también asaltos o *cabalgadas* en la costa norteafricana en busca de botín y cautivos. Después de 1492, una vez terminada la conquista, continuó la vigilancia estacional de las costas granadinas, convertidas en una nueva «frontera de la mar», con participación habitual, aunque no conjunta, de algunas naos, carabelas y fustas andaluzas y vascas y de tres o cuatro galeras catalanas cuya presencia, con sucesivos capitanes, se comprueba al menos hasta 1512.

(4) Las referencias documentales y bibliográficas, así como la exposición de datos concretos sobre cada armada, se concentran en el último epígrafe de este artículo: *Relación de armadas*.

Desde 1492, a los objetivos mediterráneos se vuelven a añadir los atlánticos aunque los primeros continúan siendo más importantes y continuos en la política monárquica. Desde el otoño de 1492 se formó la llamada «armada de Vizcaya», porque allí se contrataron la carraca y las cuatro naos que la integraron, sus tripulaciones y su capitán general, Íñigo de Artieta. Sus operaciones se dirigieron durante los años 1493 y 1494 a proteger el tráfico marítimo desde la Andalucía atlántica y participar en el embarque de granadinos que emigraban al norte de África. Como es lógico, su presencia en la zona dio cobertura a la salida del segundo viaje de Cristóbal Colón al frente de la primera gran flota que se enviaba a las Indias (septiembre de 1493) y probablemente lo habría dado a la toma de Melilla proyectada para el verano de 1494, que no llegó a producirse.

Por entonces, la firma del Tratado de Tordesillas entre Castilla y Portugal proporcionó mayor seguridad para la navegación en el Atlántico medio y así, al cabo, Artieta y sus barcos se integraron en la primera armada enviada a Sicilia para ayudar al rey de Nápoles, en enero de 1495, que fue seguida por otra a los tres meses. Aquéllas fueron las primeras operaciones a gran escala, con varias decenas de barcos que transportaban a escenarios lejanos grandes cantidades de tropas y armamento y permanecían en aguas del sur de Italia, muchos meses, incluso años, puesto que la guerra no terminó hasta 1498, con un fuerte coste económico. Por lo tanto, requirieron la atención continua de los reyes, que también organizaron una especie de «puente naval» desde los puertos andaluces hasta el Rosellón, con cientos de barcos mercantes dedicados a abastecer de trigo y cebada a las tropas que defendían los condados pirenaicos, e incluso reforzaron la ruta en el otoño de 1497, cuando el peligro parecía mayor, con una «armada de la mar de la costa de Cataluña».

La precedencia dada a aquellas empresas explica por qué otras iniciativas navales se mantuvieron en mínimos o fueron de corta duración y no requirieron aportación económica de la monarquía, o bien esta fue escasa. Así sucedió con la toma de Melilla en septiembre de 1497, que corrió a cargo del duque de Medina Sidonia y, antes con las tres pequeñas expediciones de avituallamiento enviadas a La Española en 1495 y 1496 y con el tercer viaje de Cristóbal Colón, en los primeros meses de 1498, pese a su finalidad colonizadora. E igualmente con las conquistas de La Palma y Tenerife, entre 1493 y 1496, para las que Alonso Fernández de Lugo se concertó principalmente con socios mercantiles.

Sin embargo, la guerra contra el rey de Francia y las nuevas alianzas dinásticas contraídas por los Reyes Católicos, obligaron a prestar mayor atención al espacio Cantábrico-mar del Norte, habitualmente dejado en manos de la iniciativa privada. El viaje de la infanta Juana a Flandes para su matrimonio con el archiduque Felipe no podía hacerse por tierra en aquellas circunstancias y obligó a preparar una gran armada que zarpó a finales de agosto de 1496, rodeada por la habitual flota mercante que viajaba a Flandes todos los años, y

regresó en marzo de 1497 trayendo a la infanta Margarita, hermana de Felipe, que casó con Juan, príncipe de Asturias. Fue un esfuerzo especial, tanto de organización como de movilización y financiación, pero también mucho más breve que los realizados en los escenarios bélicos de Nápoles y el Rosellón, porque, pese a la situación de guerra, las rutas del Cantábrico y mar del Norte se mantuvieron relativamente tranquilas, y así continuó siendo en los tiempos siguientes. Solo era preciso precaverse de corsarios manteniendo en buen uso fortificaciones costeras y armando algunas flotas pequeñas, de cuatro o cinco unidades, para vigilancia costera durante los meses de verano. Por lo demás, los barcos mercantes navegaban en conserva e iban armados, al menos algunos, y con eso bastaba habitualmente.

A partir de 1500, se intensificó la presencia naval en el Mediterráneo, con escenarios en Sicilia-Nápoles y el norte de África, a los que se sumaron los proyectos de guerra contra los turcos en el Adriático. Al mismo tiempo, fue ganando importancia la navegación en el Atlántico medio, durante unos años en los que se pudo navegar todavía sin riesgos de corsarios o enfrentamientos armados, salvo en alguna ocasión (5). Será más claro estudiar por separado uno y otro ámbito antes de establecer comparaciones.

* * *

Desde comienzos de 1500 se organizó una nueva gran «armada de Levante», con más de 70 unidades principales, contando con la experiencia, los hombres y, a menudo, los barcos y armamento acopiados durante la primera guerra de Nápoles y el viaje a Flandes en 1496-97, que se concentraron en Málaga, sede de un nuevo arsenal y maestranza de artillería. Gonzalo Fernández de Córdoba estuvo a su mando y tuvo como primer objetivo la guerra contra los turcos, que se concretó en el asalto de españoles y venecianos contra Cefalonia a finales de 1500. Barcos y tropas participaron en 1501, desde Sicilia, en la ocupación de la parte del Reino de Nápoles que correspondía a los Reyes Católicos según lo acordado con Luis XII de Francia en el Tratado de Chambord-Granada.

Se pasó en los meses finales de 1501 a una nueva situación de guerra con Francia, lo que obligó a reforzar al Gran Capitán con una nueva armada en 1502 para mantener operativas entre 60 y 70 unidades mientras se desarrollaban las operaciones militares en tierra. Y, por otra parte, a organizar un nuevo puente de abastecimiento cerealista entre Andalucía y el

(5) En el verano de 1507 hubo que fletar dos carabelas, al mando de Juan de la Cosa, que «anduvieron de armada... guardando la costa desde la baya de Cádiz hasta el cabo de Sant Vicente», en previsión de que los barcos que venían de las Indias sufrieran ataques de corsarios. Cfr. OTTE, E.: «Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio trasatlántico: la avería de 1507», *Revista de Indias*, 93-94 (1963), pp. 519-530.

Rosellón, reforzado en ocasiones con armadas como la que dirigió Pedro de Estopiñán en septiembre de 1503. Cuando terminó la guerra, a comienzos de 1504, el alivio fue inmenso porque jamás se había formado un ejército expedicionario y una armada de aquellas dimensiones ni gastado tanto en sostenerlos.

Desde aquel momento se reanudó la realización de proyectos en la costa norteafricana, consistentes en tomar puertos con valor estratégico para combatir la piratería berberisca y las incursiones sobre las zonas litorales del Sur y Levante hispánico y Sicilia, y también para disponer de bases de partida en expediciones hacia el interior. Fueron operaciones mixtas de transporte naval de tropas, desembarco y asalto que movilizaron gran número de barcos, en torno a 100 unidades principales tanto en la toma de Mazalquivir (1505) como en la de la vecina Orán (1509), con un coste muy elevado en relación con la brevedad de ambas acciones. Las que llevó a cabo Pedro Navarro en 1510 tomando Bugía y Trípoli se hicieron también con armadas que integraban decenas de barcos y miles de combatientes, aunque no se conocen tantos detalles, así como tampoco sobre la que concluyó en el desastre de la isla de Djerba («los Gelves») aquel mismo año. Una vez ocurridas las conquistas, aquellas plazas necesitaron continuo aprovisionamiento por vía marítima y respaldo de defensa naval, procedente de Málaga (Melilla), Málaga-Cartagena (Orán y Mazalquivir), Mallorca (Bugía) y Sicilia (Trípoli), lo que implicaba gastos considerables.

Pero Fernando el Católico continuaba decidido a que el Mediterráneo fuera el principal espacio de su acción política. Así lo demostró durante el año en que permaneció apartado de la gobernación de Castilla, actuando de nuevo solo como rey de Aragón, entre julio de 1506 y agosto de 1507. La gran armada que organizó en septiembre de 1506, para su pausado viaje costero de Barcelona a Nápoles, fue una auténtica «corte flotante» (6) formada por 10 galeras, tres carracas, algunas fustas y 20 *barcas*, complementada con las galeras que todavía mantenía el Gran Capitán en Nápoles. Y en esta ciudad estableció contactos e hizo planes para hacer guerra a los turcos en el Mediterráneo centro-oriental, como lo demuestra un extenso escrito que le presentó Pedro Navarro, conocido hoy como *Memorial a su Magestad sobre la conquista de toda Turquía y de la Casa Santa de Jerusalén y restitución de la Iglesia oriental a la fe católica*. Proyecto demasiado ambicioso, aunque acariciado ya desde los años de la conquista de Granada, que se redujo de nuevo, en cuanto Fernando volvió a Castilla, a las acciones norteafricanas de 1509 y 1510. El rey trató de continuarlas, reforzado por los ingresos proce-

(6) FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, A.: *Fernando el Católico y Julio II...*, Madrid, 2019, cap. VI (U. C. M., tesis doctoral). LADERO QUESADA, M. Á.: *Los últimos años de Fernando el Católico. 1505-1517*, Madrid, 2016.

dentes de la bula de cruzada que se predicó entre 1509 y 1513, y de nuevo en 1515, pero no pudo: la gran expedición que se preparaba en Sevilla durante el año 1511 cesó ante la necesidad de intervenir en la crisis italiana que culminó en la batalla de Rávena (abril de 1512), y el proyecto de montar una nueva operación, también con base principal en Sevilla, se frustró al morir el rey en enero de 1516, cuando se dirigía a aquella ciudad para ponerse al frente de los preparativos.

Cisneros, aunque solo fue gobernador en Castilla, continuó interviniendo en los asuntos del Mediterráneo occidental pero las condiciones del enfrentamiento con los poderes musulmanes habían empeorado mucho. Los pactos de vasallaje establecidos por poderes locales norteafricanos con el rey de Castilla eran ya mucho más difíciles e inciertos y Oruç y Hayreddin Barbarroja se habían instalado en Argel y contaban con apoyo turco, aunque los españoles se mantenían en el peñón situado frente a la ciudad. El cardenal envió una armada en septiembre de 1516 para asaltar la ciudad pero el intento fracasó y, lo que es más, fue el último porque hasta muchos años después no reanudó Carlos I aquellas empresas. El amplio espacio mediterráneo-africano siguió teniendo una importancia estratégica clave pero es evidente que no recibió la atención principal que había tenido hasta 1510 y pasó a ser paulatinamente «la frontera olvidada» (7), un proyecto inconcluso que pretendió prolongar los ideales y procedimientos de la antigua frontera medieval con Granada en un ámbito y un tiempo distintos, donde ya no podían tener la misma vigencia ni despertar tanto interés, salvo formando parte de una política general anti-otomana.

* * *

La importancia de los espacios y rutas marítimas del Atlántico medio creció muchísimo en los dos primeros decenios del siglo XVI tanto por motivos mercantiles como de colonización y apertura de nuevas rutas. La política regia fue mucho más matizada que en el ámbito mediterráneo puesto que redujo sus intervenciones directas, que generaban elevados costes, prefirió afirmar el control político sobre la actividad mercantil y colonizadora privada, y se centró en la exploración y búsqueda de rutas que pudieran tener utilidad económica o permitir el dominio de nuevos territorios.

Ante todo, concluyó el monopolio de navegación que Cristóbal Colón había mantenido hasta 1498. Los llamados «viajes menores» autorizados entre 1499 y 1504 mostraron la voluntad regia de abrir posibilidades a la exploración de las costas suramericanas del Caribe, aun respetando los derechos

(7) HESS, A. C.: *The Forgotten Frontier. A History of the Sixteenth-Century Ibero-African Frontier*, Chicago-Londres, 1978.

colombinos en La Española, pero, además, éstos decayeron desde 1500 y el Almirante solo recibió autorización en 1502 para dirigir un cuarto viaje de exploración precisamente a aquellas costas, mientras los reyes procedían a enviar la primera gran expedición colonizadora a La Española, al mando del gobernador Nicolás de Ovando: fue el gasto más fuerte que hizo la Corona durante muchos años porque, al establecer al año siguiente la Casa de la Contratación de las Indias en Sevilla liberalizó los tráficos aunque manteniendo el control político-jurídico y el hacendístico mediante el cobro del derecho aduanero (almojarifazgo) y del *quinto real* sobre determinados beneficios. El procedimiento se mostró muy eficaz: los libros de registro de la Casa anotan 229 arribadas o partidas de barcos entre 1504 y 1510 y 469 partidas y 365 arribadas entre 1510 y 1522 (8). Entre ellas se cuenta la flota que armó Diego Colón en 1508, con recursos particulares, para ir a La Española y ejercer como gobernador volviendo a poner en práctica parcialmente las capitulaciones que los reyes habían establecido con su padre en 1492.

El rey Fernando empleó alguna parte de los recursos fiscales que obtenía en financiar expediciones cuyo principal objetivo era *descubrir* nuevas tierras y buscar un paso hacia la Especiería, una vez que se concretó su localización gracias a los viajes portugueses por la vía de oriente: así germinó y comenzó a desarrollarse la idea que culminaría con la expedición de Magallanes. Ya en 1505 hizo el rey un primer intento, contando con el consejo de Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa y Américo Vespucio, para organizar una expedición e «yr a descubrir el nacimiento de la especiería»; Pinzón, además, fue nombrado gobernador de Puerto Rico: el viaje se preparaba en los primeros meses de 1506, y Felipe I también se interesó por el asunto durante su breve reinado, pero no se llevó a cabo. De nuevo, en marzo de 1508, el rey Fernando reunió a Pinzón, Vespucio y La Cosa, a los que se sumó Juan Díaz de Solís, para intentar de nuevo la empresa y, en efecto, Solís y Pinzón exploraron las costas de Cuba y descubrieron el Yucatán a finales de aquel año.

La insistencia en buscar el paso desde aguas del Caribe influyó igualmente en la organización aquel mismo año de las pequeñas armadas de los gobernadores Diego de Nicuesa y Alonso de Ojeda a Tierra Firme, para poblar en las costas de Veragua y Urabá, respectivamente. El resultado final, e inesperado, fue el descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa en septiem-

(8) CHAUNU, P. y H.: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1955-1959. BERNAL, A. M.: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla-Madrid, 1992. Muchos de estos viajes y algunas pequeñas armadas enviadas al Caribe (por ejemplo la de Juan Ponce de León en 1515, con tres carabelas) están también documentados en MENA GARCÍA, C.: «Lo privado y lo público en la exploración y conquista del Nuevo Mundo (hasta Felipe II)», en *De la unión de coronas al imperio de Carlos V*, Madrid, 2000, II, pp. 399-439, y en LADERO QUESADA, M. Á.: *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid, 2008, pp. 66-75, 84-89 y 183-194.

bre de 1513, cuando ya se estaba formando en Sevilla otra nueva gran expedición colonizadora a aquellas tierras de Castilla del Oro, mandada por Pedrarias Dávila, que fundaría Panamá en 1519, abriendo así el primer puerto estable para la exploración de las costas americanas del Pacífico.

Mientras tanto, la Corona seguía interesada en buscar pasos hacia la Especiería y establecer nuevas bases de apoyo y control de rutas. El proyectado viaje de Vicente Yáñez Pinzón en 1505 a Puerto Rico, el reconocimiento de las costas de Cuba por orden de Ovando aquel mismo año y la expedición de Ponce de León a Puerto Rico y la Florida, en 1513, seguida por algunas otras, descubrieron el trazado del golfo de México, pero allí no se encontraba el ansiado paso. Díaz de Solís, entre tanto, continuaba con su empeño, y en mayo de 1512 obtuvo permiso regio para emprender otro viaje «que avía de hazer para Malaca» e inició los preparativos en Sevilla con un solo barco pero Fernando el Católico ordenó en diciembre suspender el viaje y dio en aquel momento preferencia a la expedición de Pedrarias Dávila. Por fin, en noviembre de 1514, Solís obtuvo permiso y medios para armar tres carabelas en Sevilla, aunque al cabo solo fueron dos, zarpó en octubre de 1515 y descubrió el Río de la Plata pero allí murió a manos de los indígenas y la expedición regresó a su punto de partida.

Sin embargo, la ruta quedaba trazada y fue la que recorrió de nuevo Magallanes desde septiembre de 1519 con sus cinco naos, antes de internarse en lo desconocido: Carlos I, al financiar la expedición —cuyo coste para la Corona fue la mitad que el causado por la de Pedrarias Dávila— continuaba los proyectos de su abuelo, e incluso las intenciones de su padre. Sin embargo, en aquel momento aún se consideraban viables otras posibilidades: de ahí el flete de la armada de Gil González Dávila, que partió en septiembre de 1519, al mismo tiempo que la de Magallanes, con Andrés Niño como piloto «para yr a descubrir por la mar del sur», esto es, hacia Castilla del Oro, a la busca de un paso.

Comentarios finales

Los recursos navales movilizados a partir de 1475 fueron de importancia y características muy distintas, las adecuadas, en cada caso, a empresas de naturaleza y alcance diverso, tanto por la importancia que les atribuyeron los monarcas, según sus intereses políticos, como por la que realmente tuvieron en sus consecuencias históricas.

Los Reyes Católicos atendieron, sobre todo, a proyectos y empresas en el Mediterráneo, entre el mar de Alborán y Sicilia, Nápoles y zonas próximas. Así lo demuestra el enorme gasto efectuado en las guerras de Nápoles, entre 1495-1504, del que mucha parte correspondió a las armadas, al contrario de lo que había ocurrido en la conquista de Granada (1482-1492), que fue una

empresa militar predominantemente terrestre. Pero, después de concluida, la vigilancia y defensa naval de la costa granadina fue un motivo continuo de preocupación y gastos, aunque, en el aspecto marítimo, mucho menores que los realizados para las conquistas de plazas norteafricanas entre 1497 y 1510 —Melilla, Mazalquivir, Orán, etc.— pese al escasísimo flujo de retorno económico que cabía esperar, porque el botín que se obtenía tampoco tenía la continuidad del conseguido en las frecuentes incursiones o *cabalgadas* que marinos y corsarios andaluces llevaban a cabo contra las costas norteafricanas (9).

En el ámbito del mar Cantábrico y canal de la Mancha, los reyes practicaron una activa política mercantil pero no acudieron al expediente de formar flotas de guerra salvo en 1492-1494, cuando constituyeron la llamada «armada de Vizcaya», por la procedencia de los barcos, para vigilar tramos peligrosos en la ruta Mediterráneo-Atlántico, como eran las aguas del cabo de San Vicente, y para contar con un recurso armado si llegaba el caso en las negociaciones con Portugal sobre las nuevas rutas abiertas en el Atlántico medio desde 1493. Por lo demás, se limitaron a mejorar la defensa costera cántabrogalaica con vigilancia naval complementaria y esporádica, cuando lo consideraron necesario, y solo se tomó la iniciativa de formar y pagar grandes armadas por motivos políticos, no guerreros, en 1496 —viaje de la infanta Juana a Flandes— y de nuevo en 1516, cuando Cisneros preparó una armada, llamada también «de Vizcaya», al mando de Gómez de Buytrón, para traer de Flandes a Carlos I, aunque al cabo vino en otra, un año más tarde (10).

Es evidente la importancia estratégica menor que los reyes otorgaron inicialmente a la nueva ruta hacia las Indias abierta por Cristóbal Colón, frente a otras empresas, en especial las norteafricanas e italianas, después de la escasez de resultados producidos por el segundo viaje colombino y los que le complementaron en 1494 a 1496. Vuelto a Castilla, Colón se quejaba del retraso de su nuevo viaje, que tuvo que esperar a 1498, ante los preparativos que se hacían en Sevilla para armar otras flotas, en especial la que fue contra Melilla, a pesar de lo improductivo y costoso de aquella empresa si se compa-

(9) Ejemplos en JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M.: *La guerra del moro a fines del siglo xv*, Ceuta, 1940 (ed. de Sancho de Sopránis, H.), AZNAR VALLEJO, E.: «La guerra de allende. Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera», en *Guerra y diplomacia en la Europa Occidental. 1280-1480*, XXXI Semana de Estudios Medievales de Estella, Pamplona, 2005, pp. 83-115, o en LADERO QUESADA, M. Á.: «Unas cuentas en Cádiz (1484-1485)», en *Los señores de Andalucía. Investigaciones sobre nobles y señoríos en los siglos xiii a xv*, Universidad de Cádiz, 1998, pp. 457-485.

(10) Algunos datos en LADERO QUESADA, M. Á.: *Francisco de Vargas, tesorero real. Un testimonio sobre los últimos años de Fernando el Católico. 1506-1517*, Madrid, 2017; y en especial, CARRETERO ZAMORA, J. M.: «Charles de Gand et la Castille: un premier projet de voyage et un programme politique (1516-1518)», en *Diplomates, voyageurs, artistes, pèlerins, marchands entre pays bourguignons et Espagne aux xv^e et xvi^e siècles*, Publication du Centre européen d'études bourguignonnes (xv^e et xvi^e s.), Neuchâtel, 2011, pp. 187-206.

raba con los buenos resultados económicos que se podían esperar de los baratos viajes a las Indias (11).

Pero los reyes solo comenzaron a atribuir paulatinamente un interés algo mayor a las rutas del Atlántico medio desde 1499, con la autorización de expediciones al margen del monopolio colombino, el viaje del gobernador Nicolás de Ovando (1502) y la creación de la Casa de la Contratación en Sevilla (1503), a lo que se añadió el interés por encontrar la ruta de paso hacia la *Especiería* desde 1505. Aun así, el fin de los grandes gastos navales en el Mediterráneo, desde 1510, apenas se tradujo en otros de la Corona equiparables a ellos para pagar viajes a las Indias, aunque aumentó el asignado a las expediciones principales desde comienzos del XVI (Ovando en 1502, Pedrarias Dávila en 1514, Magallanes en 1519...), pero casi todo el tráfico naval con el Nuevo Mundo, el que realmente consolidó la nueva opción atlántica de Castilla, estuvo en manos de particulares aunque regulado por la Casa de la Contratación.

RELACIÓN DE ARMADAS

1.—1475 a 1480

1.1. Guerra contra Portugal (12)

- 1475: cuatro galeras, al mando de Álvaro de Nava (y de Andrés «Sonier»), enviadas por Juan II de Aragón para la «guarda del Estrecho».
- Enfrentamientos de estas galeras junto con carabelas andaluzas y naos vascas contra barcos portugueses.
- 1476: intentona del duque de Medina Sidonia contra Ceuta con dos galeras y 11 naves.
- 1476, agosto: combate del cabo de Santa María entre la armada franco-portuguesa de Coulon (14 naos «gruesas») y una flota de tres carracas, una galeaza y una «hurca» genovesas.

(11) BALLESTEROS BERETTA, A.: *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América*, Barcelona, 1945, II, pp. 306-335.

(12) El detalle de todas estas acciones, en los cronistas contemporáneos, PALENCIA, Alfonso de: «Décadas», en *Biblioteca de Autores Españoles*, Tomos CCLVII, CCLVIII y CCLXVII, Madrid, 1973-1975. VALERA, Diego de: *Crónica de los Reyes Católicos*, Madrid, 1927, ed. J. de M. Carriazo. PULGAR, Hernando del: *Crónica de los Reyes Católicos*, Madrid, 1943, ed. J. de M. Carriazo.

- 1479: ataque portugués a las almadrabas de Conil. Réplica del duque de Medina Sidonia (armada de Luis de Amézqueta o «de la Mezquita»): pérdida de siete bergantines portugueses.

1.2. Expediciones a Guinea

- 1476. Charles de Valera: tres naos y nueve carabelas (tres naos y 25 carabelas según Palencia y Valera) (13).
- 1478. Juan Boscán: 35 barcos (incluyendo los enviados a Gran Canaria). Apresados por los portugueses al regreso (14).

1.3. Primera expedición para la conquista de Gran Canaria en 1478 (15).

2.—1481

2.1. Otranto: la primera armada contra los turcos

- 50 naos en Guipúzcoa, Vizcaya y Marina de Castilla. Otras 20 naos en Galicia y Andalucía. Al mando de Francisco Enríquez, hermano del Almirante de Castilla (16).

(13) La expedición duraría en torno a seis meses, como era habitual, y se llevó a cabo con doce barcos, según las cuentas que estudia AZNAR VALLEJO, E.: «La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas», *En la España Medieval*, 25 (2002), pp. 403-423; aporta nuevos datos documentales que añaden mucho a lo expuesto por los cronistas, en los que la flota aumenta y está formada por unos 30 barcos (VALERA, cap. XXI y XXII, fue testigo directo de la empresa, dirigida por su hijos Charles; PALENCIA, III.XXIV.III; III.XXVI.VI; PULGAR, LXXXI). Véase también RUFO YSERN, P.: «La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)», en *Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, Porto, 1989, III, pp. 59-79. Anteriormente, PÉREZ EMBID, F.: *Los descubrimientos en el Atlántico hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948, pp. 196-208, y SANCHO DE SOPRANIS, H.: «Charles de Valera», *Hispania*, 54 (1951), pp. 451-459.

(14) PALENCIA, Alfonso de: *op. cit.*, IV.XXXIII.V.

(15) Escasos datos; MORALES PADRÓN, F.: *Canarias: crónicas de su conquista*, Sevilla-Las Palmas de Gran Canaria, 1978.

(16) PULGAR, Hernando del: *op. cit.*, cap. CXIX. Conocemos el reparto del dinero necesario para la expedición en los puertos y otras localidades de la «provincia de Sevilla» (1.014.000 m), Principado de Asturias (298.000) y algunas villas y señoríos de la «costa de la mar» del norte (508.000), pero no en otras (Laredo) ni en Trasmiera, Vizcaya, Guipúzcoa y Álava (LADERO QUESADA, M. Á.: *La Hermandad de Castilla. Cuentas y memoriales. 1480-1498*, Madrid, 2006, doc. 2, pp. 114-115). A su paso por la ciudad de Mallorca, a mediados de agosto de 1481, hubo disturbios y peleas entre los «vizcaínos» de la Armada y vecinos de la ciudad (carta de los *jurats* del municipio al rey, de 25 de agosto de 1481, publicada en *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, VII, 1898, pp. 351-352).

2.2. Expedición de Pedro de Vera a Gran Canaria

- Cuentas relativas a tres carabelas y dos naos de aprovisionamiento (17).

3.—1482 a 1491

Operaciones navales y funciones de las armadas y barcos durante las campañas de la guerra de Granada (18):

- Consejos de Diego de Valera al rey Fernando en 1484: formar una armada de vigilancia con dos carracas de 500 toneles, o una de 600 y dos naos de 250; seis carabelas latinas; dos vallineles de 70 a 80 toneles; y cuatro galeotas en verano (no recomienda las galeras) (19).
- 1484-1486. Don Álvaro de Mendoza, conde de Castro, capitán general de la Armada. Capitanes: Álvaro de Nava, Díaz de Mena, López de Arriarán (más adelante, Antón Bernalte de Cádiz, 1486; Lorenzo de Zafra, 1487; Lezcano, 1490). Noticia de tres naos de Vizcaya y Guipúzcoa.
- 1486 en adelante. Galcerán de Requesens, conde de Palamós y de Trevento, capitán general de la Armada.
- Servicio continuo de los barcos en el invierno de 1486-1487.
- 1487: bloqueo de Málaga, seis galeras catalanas, muchas naos y carabelas castellanas.
Pedro de Zafra, contador de la Armada.
Noticias sobre contratación de muchas carabelas, «barcos luengos», «albatoças»...
- 1488: cuatro carabelas de vigilancia en el Estrecho, en noviembre.

4.—1482 a 1486

Envío de armadas de ayuda a Nápoles. 1/ Ferrante I contrata galeras catalanas al mando de Bernat de Vilamarí, entre 1482 y 1484. 2/ primavera de

(17) Escasos datos, al igual que para la primera expedición. LADERO QUESADA, M. A.: «Las cuentas de la conquista de Gran Canaria», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 12, 1966, pp. 11-104.

(18) Datos tomados de LADERO QUESADA, M. A.: *Castilla y la conquista del Reino de Granada*, Valladolid, 1967, pp. 146-151 (3.^a ed., Granada, 1993).

(19) VALERA, Diego de: *Epístolas y otros varios tratados*. Madrid, 1878, epístolas al rey XVI y XVIII.

1486: envió de 12 carabelas desde Sevilla, al mando de Melchor de Maldonado, como capitán general (20).

5.—1492 a 1494

5.1. «*Armada de Vizcaya*», formada por los reyes para vigilancia de rutas marítimas, especialmente en torno al cabo de San Vicente. Al mando de Íñigo de Artieta como capitán general: una carraca de 1.000 «toneles», una nao mayor de 405, dos medianas de 200 y una menor de 100.265 marineros y 605 «hombres de armas» a bordo. Coste de en torno a 6.000.000 maravedís [m en lo sucesivo] por semestre en 1493 (cuando los reyes eran ya propietarios de los 2/3 de la carraca), 3.620.000 entre 20.08 y 31.12. 1494 (21).

5.2. *Primer y segundo viajes de Cristóbal Colón a las Indias* (22).

- Primer viaje: una nao y dos carabelas. Coste de 2.000.000 m.
- Segundo viaje: 17 «navíos bien aderezados con 1.200 hombres de pelea en ellos» (Bernáldez), o 1.500 según otros autores. En torno a 22.000.000 m de gasto.

6.—1495 a 1498 (23)

(20) TORRE Y DEL CERRO, A. de la: *Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, I, doc. 42, de 30 de agosto de 1482: el rey comunica a su hermana la reina de Nápoles que ha dado orden para que Vilamarí envíe cuatro galeras; doc. 96 y 97, de 30 de diciembre de 1483, y II, doc. 39 y 119 de 1484. La formación de la armada de Maldonado, que era regidor del concejo y *contino* real, en la primavera de 1485, en Archivo Municipal de Sevilla, Tombo de los Reyes Católicos, tomo III, doc. 93 y 94, de 16 y 29 de mayo de 1486 (ed. CARRIAZO, J. de M.: *El Tombo de los Reyes Católicos del concejo de Sevilla. IV (1485-1489)*, Sevilla, 1968 (rep. Madrid, 2007), pp. 113-114.

(21) LADERO QUESADA, M. Á.: «La ‘armada de Vizcaya’ (1492-1493). Nuevos datos documentales», *En la España Medieval*, 24 (2001), pp. 365-394.

(22) Recopilación de datos en MENA GARCÍA, C.: «Lo privado y lo público en la exploración y conquista del Nuevo Mundo (hasta Felipe II)», en *De la unión de coronas al imperio de Carlos V*, Madrid, 2000, II, pp. 399-439. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron los españoles por mar desde fines del siglo xv*, ed. de SECO SERRANO, C.: *Biblioteca de Autores Españoles*, Madrid, 1964, vol. 75 a 77. SECO SERRANO, C.; PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., y otros: *Colección Documental del Descubrimiento (1470-1506)*, Madrid, 1994, 3 v.

(23) Datos tomados de LADERO QUESADA, M. Á.: *Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos. Nápoles y el Rosellón (1494-1504)*, Madrid, 2010, en especial, pp. 207-347 y Tercera Parte, pp. 349-494.

6.1. *Armadas y convoyes de la primera guerra de Nápoles y el Rosellón.*

- Primera expedición: una carraca, siete naos y 17 carabelas, con el conde de Trevento (entre ellas la carraca y las cuatro naos de la «armada de Vizcaya»). 1.873 hombres de tripulación.
- Segunda expedición: 29 carabelas, con Gonzalo Fernández de Córdoba: 1.145 tripulantes; 500 «lanzas» de caballería y 500 peones.
- Transporte de peones gallegos y asturianos: cuatro naos; 605 tripulantes; 1.195 peones.
- Coste aproximado de las armadas de las tres expediciones: 80.000.000 m.
- Convoyes de aprovisionamiento de trigo y cebada, de Andalucía al Rosellón entre 1495 y 1499: 159 viajes de barcos (carabelas en su mayor parte).

6.2. *Guarda de la costa de Granada («frontera de la mar») y de las rutas mediterráneas próximas a la Península (Andalucía-Rosellón):*

- La guarda de la costa de Granada:

Compatibilidad entre vigilancia y acciones de corso y «cabalgada». Frecuente exención del «quinto real» sobre las presas efectuadas.

Operaciones en 1495-96 de los capitanes Zafra, López de Arriarán y Lezcano y de las tres galeras de mosén Vilamarí cuando regresaron de Nápoles.

1499. 1500. Noticia de contratación estacional de tres o cuatro capitanes, con unas seis galeras y galeotas, más un número variable de naos y carabelas.

- La protección de la ruta Andalucía-Cataluña:

1497, septiembre-diciembre: «armada de Levante» o «armada de la mar de la costa de Cataluña» de Iñigo Manrique, alcaide de Málaga, para persecución de corsarios: cuatro carracas, cuatro naos, una carabela, dos bergantines «sotiles», un balliner, con 333 marineros y 592 «hombres de armas», más otros 125 no especificados. Coste en torno a 10.000.000 m (tres meses de servicio).

6.3. Operaciones en la costa norteafricana

- Melilla. Proyecto de 1494: en torno a 30 fustas, 30 carabelas, 10 tafurcas, 20 a 30 barcos auxiliares (24).
- Melilla. Conquista de 1497. No hay datos pero, a tenor del número de participantes (5.000 hombres), hay que estimar que las dimensiones de la armada fueron semejantes a las previstas en 1494.
- Melilla. Barcos de servicio permanente desde 1498: cuatro fustas de vela y remo o una carabela y dos fustas (25).

6.4. La «armada de Flandes» (1496) (26)

Dos carracas genovesas de 1.000 toneles, 15 naos (tres de más de 400 toneles, las demás de unos 250, de media), cinco carabelas de 75 toneles y 20 pinazas auxiliares, más la flota mercante navegando «en conserva». Al mando del almirante Fadrique Enríquez, 2.260 hombres de tripulación, 2.250 hombres de guerra embarcados. Coste: en torno a 50.000.000 de maravedíes.

6.5. Protección de la costa galaico-cantábrica (27)

- No hay actos de guerra abierta. Mejora de las fortificaciones y murallas: Fuenterrabía.
- La protección contra corsarios del abastecimiento de cereales y otros tráficos por vía marítima:
 - Armamento de los barcos mercantes desde el otoño de 1495.
 - 1497, verano: dos naos y tres carabelas bien armadas, al mando de López de Arriarán.
 - 1503, agosto: cuatro naos. Pago de «avería» por los barcos mercantes protegidos.

(24) LADERO QUESADA, M. Á.: «Melilla en 1494: el primer proyecto de conquista», en *Hacer historia desde Simancas. Homenaje a José Luis Rodríguez de Diego*. Alberto Marcos Martínez (ed.), Junta de Castilla y León, Valladolid, 2011, pp. 445-466.

(25) GUTIÉRREZ CRUZ, R.: *Los presidios españoles del norte de África en tiempos de los Reyes Católicos*, Melilla, 1997.

(26) LADERO QUESADA, M. Á.: *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*, Madrid, 2003.

(27) LADERO QUESADA, M. Á.: *Ejércitos y armadas*, pp. 332-340.

6.6. Conquista de Tenerife (28)

- 1493. Proyecto de envío de la «armada de Vizcaya». Recluta de 160 de a caballo y 1.900 peones.
- 1496: «gran flota» (Bernáldez). Recluta de al menos 50 de a caballo y 1.000 peones.

6.7. Tercer viaje de Cristóbal Colón (29)

- Dos carabelas con Pedro Hernández Coronel (febrero de 1498); seis carabelas de Palos con Colón (mayo de 1498). Unos 500 hombres de tripulación y pasaje. Gasto: 2.834.336 m. (Mena) o 4.100.000 m. (Navarrete) (30).
En aquel momento, había en La Española cuatro carabelas de servicio. Colón pide aumentar su número a seis (31).

7.—1500 a 1504

7.1. *La gran armada de Levante contra los turcos* (campana de Gonzalo Fernández de Córdoba en Cefalonia): seis galeras, seis fustas, tres carracas, 32 naos, 21 carabelas, cuatro tafurcas (70/73 unidades navales, según momentos. Más dos galeras y una fusta sicilianas. Reducidas a 34 unidades a mediados de 1502).

Tripulaciones: 4.182 hombres (asciende en los meses siguientes a 4.622 (32)).

(28) RUMEU DE ARMAS, A.: *La conquista de Tenerife*, Tenerife, 1975 (2.^a ed., 2006).

(29) Entre el segundo y el tercer viaje de Colón se enviaron tres pequeñas expediciones con tres o cuatro carabelas cada una (Archivo General de Indias, Contratación, 3249): estudio detallado en LADERO QUESADA, M. Á.: «Primeros viajes a Indias según los libros de armadas 1494-1502», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CCXV/1 (2018), pp. 27-109. No doy cuenta aquí de los llamados «viajes menores», entre 1499 y 1504, en cuya financiación no intervino la Corona, o apenas. Véase GIL, J.: «Marinos y mercaderes en Indias (1499-1504)», *Anuario de Estudios Americanos*, 42 (1985), pp. 297-499, y BERNABEU ALBERT, S.: «Los viajes mejores: la ruptura de un monopolio (1499-1509)», en *Colón desde Andalucía. 1492-1505*. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2006, pp. 149-163.

(30) NAVARRETE, MENA: *op. Cit.*, nota 17. Véase también, Archivo General de Indias, Contratación, Libros de Armadas, 3249, f. 112 v. y ss.

(31) Real Academia de la Historia, autógrafos, caja 5, n.º 52: memorial enviado por Colón a los reyes, sin fecha (por su contenido parece escrito durante la estancia del Almirante en Castilla, en torno a 1497).

(32) LADERO QUESADA, M. Á.: *Ejércitos y armadas...* Para este apartado y el siguiente.

7.2. Las armadas y convoyes de la segunda guerra de Nápoles y el Rosellón

- Composición variable de la armada en la guerra de Nápoles, según momentos: 73 unidades como máximo a comienzos de 1503; 36 a p. ss. unidades a mediados de 1503. A finales de 1504: seis o siete naos grandes y dos galeras.
- Coste total de las armadas de Levante y Nápoles en 1500-1504: al menos 240.190.313 y 16.731 quintales de *bizcocho* (sobre un gasto total de aquellas guerras de 433.000.000 m).
- Convoyes de aprovisionamiento de cereales Andalucía-Rosellón: 106 viajes (naos y carabelas).
- 1503, septiembre: armada de Pedro de Estopiñán. Hasta 20 naos armadas para protección de los barcos que llevaban cereales al Rosellón.

7.3. 1502. La armada de Nicolás de Ovando a La Española (33)

Cuatro naos pequeñas (en torno a 130 toneles), 27 carabelas (de las que 20 de entre 35 y 50 toneles). Son barcos de Huelva, Palos y Moguer. 2.500 a 3.000 personas embarcadas. No hay estimaciones globales de gasto.

Tres carabelas para el servicio de la isla, en 1505. Otra más en 1508.

7.4. Cuarto viaje de Colón

Cuatro barcos con 139 tripulantes (reparto: 50/37/27/25). Gasto de 4.000.000 m (34).

7.5. 1502 y ss. Barcos de vigilancia y armadas de defensa de la costa de Granada y ataque a la del Norte de África (35):

- 1502. Armada de 14 fustas al mando de Íñigo Manrique, con base en Málaga.

(33) El «libro de armada» correspondiente está extraviado. LADERO QUESADA, M. A.: «El libro de armada de Nicolás de Ovando (1501-1502): un índice de Alice B. Gould», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59 (2013), pp. 287-307, y *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid, 2008. MIRA CABALLOS, E.: *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502*, Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2014.

(34) MENA GARCÍA, C.: *op. cit.*, nota 16. VARELA BUENO, C.: «El rol del Cuarto Viaje», *Anuario de Estudios Americanos*, XLII (1985), pp. 243-295. GIL, J.: «Las cuentas del cuarto viaje de Colón», *Anuario de Estudios Americanos*, LX/2 (2003), pp. 611-634. LADERO QUESADA, M. Á.: *Las Indias de Castilla...*, p. 68.

(35) LADERO QUESADA, M. Á.: *Ejércitos y armadas...*, pp. 341-345.

- 1503. Armada de dos naos de 120 toneles, cuatro carabelas «rasas», con remos y 10 fustas o galeotas, al mando de Martín Fernández Galindo.
- Galeras de vigilancia ordinaria de la costa (entre abril y octubre): cuatro galeras catalanas.

8.—1505 y 1509

8.1. 1505. Conquista de Mazalquivir (36)

- Dos galeras, tres galeotas, 39 fustas, 11 naos, 22 carabelas, dos zabras, 10 tafurcas, 28 barcos auxiliares, 44 barcos sin especificar (muchos serían carabelas y barcos auxiliares). Total: 161 unidades (las tropas de tierra ascendieron a 327 de a caballo y 4.653 de a pie).
- Coste de la armada: 9.854.607 m. (sobre un gasto total de 13.825.555 m).
- Barcos de servicio permanente desde 1506: un bergantín y dos tafurcas.
- Proyecto de Gonzalo de Ayora para la «conquista de África»: 2.000 peones y 1.100 de a caballo, embarcados en 12 galeras, y en las tafurcas y otros navíos «que basten para mover esta hueste a las partes marítimas que conviniere».

8.2. 1509. Conquista de Orán (37)

- Treinta y cuatro naos, 42 carabelas, cinco fustas y tafurcas, un galeón, cinco galeotas, nueve barcos, cuatro «barcas roncalesas». Total: 100 unidades.
- 2.648 tripulantes. 10.463 infantes y 548 de a caballo embarcados.
- Coste de la armada: 7.240.000 m (sobre un total de 28.741.000 para toda la operación).
- Otras operaciones navales de Pedro Navarro en 1510.

(36) LADERO QUESADA, M. Á.: «La toma de Mazalquivir y el retorno de Nápoles. Julio de 1505-Junio de 1506», *En la España Medieval*, 36 (2013), pp. 183-224.

(37) Archivo General de Simancas, Contaduría Mayor de Cuentas (primera época), leg. 201. GUTIÉRREZ CRUZ, R.: *Los presidios...*, y GARCÍA ORO, J.: *El cardenal Cisneros*, Madrid, 1992-1993, volumen segundo.

9.—1508 a 1515

9.1. Viajes de Juan Díaz de Solís para descubrir la ruta a «La especiería»

- 1508: dos carabelas. Coste de su armazón y puesta a punto, 1.700.863. No realizada.
- 1515: dos carabelas.

9.2. 1509. Armadas de Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa a «Tierra Firme».

Nicuesa. Cuatro carabelas.

9.3. 1513-1514. Armada de Pedrarias Dávila a Castilla del Oro (38)

Cuatro naos, un galeón, 11 carabelas, otras cuatro fletadas, un «burchon». 2.000 personas embarcadas. En torno a 14.000.000 m de gasto (en parte pagado por los particulares y el flete de sus mercancías).

10.—1519

10.1. Armada de Magallanes (39)

Cinco barcos (120, 110, 90, 85 y 75 toneles), 270 tripulantes. Coste: 8.334.335 m (de los que 6.717.554 pagados por la Corona).

10.2. Armada de Gil González Dávila (40)

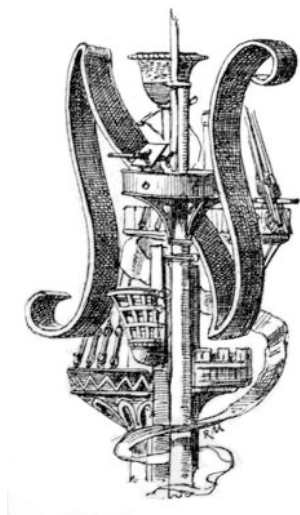
(38) MENA GARCÍA, C.: *Sevilla y las flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, 1998. LADERO QUESADA, M. Á.: *Las Indias de Castilla...*, pp. 84-89. Cinco años antes, la flota en que fue a La Española el almirante Diego Colón, formada por 20 barcos, había sido de financiación privada (ÓTTE, E.: «La flota de Diego Colón. Españoles y genoveses en el comercio trasatlántico de 1509», *Revista de Indias* (1964), pp. 97-98. Tuvieron financiación regia las pequeñas armadas de aquel mismo año dirigidas por Nicuesa y Ojeda.

(39) FERNÁNDEZ NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes...*, II, pp. 415-429 y 502-519. Archivo General de Indias, Contratación, Libros de Armadas, 3255.

(40) Datos en LADERO QUESADA, M. Á.: *Las Indias de Castilla...*, p. 78. Noticias sobre las circunstancias de esta expedición en ARAM, Bethany: *Leyenda negra y leyendas doradas en la conquista de América. Pedrarias y Balboa*, Madrid, 2008, pp. 140-148.

LAS CAPITULACIONES DE VALLADOLID. GÉNESIS, FINANCIACIÓN Y MISIÓN DE LA EXPEDICIÓN

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Catedrático de la Universidad Complutense de Madrid



ACIDO hacia 1480, Fernando de Magallanes (1) inicia su vida como marino, explorador y soldado en 1505, a las órdenes de Francisco de Almeida y Alfonso de Albuquerque, virreyes portugueses en la India. En esos viajes adquiere noticias y experiencias geográficas y militares sobre los habitantes, los territorios y las islas del sur de Asia en la búsqueda de las Molucas, las islas de las especias, tan codiciadas y necesarias en Europa. En suma, un conjunto de conocimientos que le servirán para la elaboración de su proyecto (2).

Estando de regreso en Lisboa, a mediados de 1513, el rey de Portugal decidió enviar una expedición al norte de África, donde los roces con el gobernador de Azamor habían creado una situación difícil; con la intervención militar esperaba cobrar el tributo que pagaba el marroquí como vasallaje y neutralizar el ejército que preparaba para defenderse en caso de ataque portugués. La expedición la mandaba Jaime de Braganza, sobrino del rey y en ella se enroló Magallanes, distinguiéndose en las operaciones militares —llegó a mandar una compañía—, pero por discrepancias en el reparto de

(1) Una de las biografías más sugestivas sobre este personaje es la de ZWEIG, S.: *Magallanes: el hombre y su gesta*, Barcelona, 1955; y entre las más recientes, por ejemplo, MARTIN FRITZ, Carlos: *Hernando de Magallanes: coraje y tenacidad*, Madrid, 2013, y BERGREEN, Laurence: *Magallanes. Hasta los confines de la Tierra*, Barcelona, 2004.

(2) Para la dinámica descubridora portuguesa, ALBUQUERQUE, Luis de: *Dúvidas e certezas na historia das descobrimentos portugueses*, Lisboa, 1990.



Sevilla en los siglos XVI y XVII. Published in Education, Travel, Business.

unas presas, decidió regresar a Lisboa y pedirle al rey unas compensaciones por sus servicios, que no le fueron concedidas. Al perder la confianza regia pensó en ponerse al servicio de otro soberano. Un paso decisivo que dio cuando se convenció de que su plan no iba a ser aceptado en Portugal. Magallanes sostenía que había un paso que unía los océanos Atlántico y Pacífico, entonces llamado Mar del Sur y ello, significaría —pensaba el portugués— que la ruta hacia las Molucas sería más corta que la que los portugueses seguían por el Atlántico, el Índico y la India, pero tenía el inconveniente que discurría por la zona que el tratado de Tordesillas de 1494 reservaba a Castilla. Su plan era apoyado por Ruy Falero, un reputado cosmógrafo y por su hermano Francisco, lo mismo que un rico mercader, Cristóbal de Haro, establecido en Lisboa y molesto con el rey portugués por no atender unas reclamaciones que le presentó.

Para realizar el viaje, Magallanes necesitaba el permiso del rey castellano, entonces un joven de 18 años, sin cuya autorización era inviable el tránsito por sus posesiones y además, precisaba financiación, por lo que decidió ir a Castilla; llegó Sevilla el 20 de octubre de 1517, con la intención de presentar su proyecto al monarca, del que esperaba conseguir su aprobación y el apoyo financiero.

En la ciudad andaluza (3) fue muy bien acogido por Diego Barbosa, portugués y teniente de alcalde de los Reales Alcázares y Atarazanas, con cuya hija Isabel contrajo matrimonio Magallanes a finales de 1517 o principios de 1518. También le recibió amablemente Juan de Aranda, factor de la Casa de la Contratación, a quien el portugués manifestó su idea y quien la puso en conocimiento de personajes influyentes de la corte; él mismo escribió al soberano sobre el asunto. En diciembre de 1517 llegaron a Sevilla los hermanos Falero, acordando Ruy y Magallanes dirigirse a Valladolid, donde se encontraba el rey, para presentarle su proyecto, decidiendo Aranda acompañarles en el viaje, que iniciaron el 20 de enero de 1518.

Una vez en Valladolid, el factor les condujo ante el gran canciller, Jean Sauvage, el cardenal Adriano de Utrecht y el obispo de Burgos, Juan Rodríguez Fonseca; en las conversaciones que siguieron, los portugueses trataron de convencerles de que las Molucas estaban en la demarcación castellana, por lo que si el rey castellano enviaba allí sus barcos navegando hacia el oeste, podría traer gran cantidad de especias a menor coste que las que los portugueses llevaban desde Malaca y Calicut. Pero tanto a sus consejeros como al monarca, la propuesta les pareció inconsistente y como Magallanes no veía claro que fuera aceptada, se ofreció el mismo a ir en la expedición y Cristóbal de Haro, que también había llegado desde Portugal, ofreció participar financieramente en la empresa, propuestas que decidieron a Carlos I a armar y pertrechar una armada, así como dotar a Magallanes de la oportuna instrucción que le facultara para realizar una expedición, que muchos consideraban ilusoria o disparatada.

El 22 de marzo de 1518 se redactaban las Capitulaciones



Carlos I de España y V del Sacro Imperio Romano Germánico, por Bernard van Orley.

(3) BERNAL, Antonio Miguel, y COLLANTES DE TERÁN, Alejandro: *El puerto de Sevilla. De puerto fluvial a centro portuario mundial. Siglos XIV-XVII*, Sevilla, 1988.

de Valladolid (4) entre ambas partes, que contenían los acuerdos a los que habían llegado y que firmaban Carlos I y su madre Juana I, por una parte y Magallanes y Ruy Falero por otra. En ellas, se especificaba que durante diez años se les reservaba la exclusiva de la exploración y el descubrimiento del paso entre los dos océanos y la llegada a las Molucas, todo ello lo harían dentro de la demarcación castellana. Aparte de otras condiciones económicas futuras, en esta primera expedición, recibirían la quinta parte de los beneficios y a cambio el rey armaría cinco barcos con su correspondiente personal, pertrechos y artillería, así como aprovisionados para una travesía de dos años y dotados, en principio, con 239 personas, reservándose el rey los nombramientos de un factor, un tesorero, un contador y escribanos para que «lleven cuenta y razón de todo, y ante quien deberá asentarse todo lo que en dicha Armada se hubiere». Ese mismo día, Magallanes y Ruy recibieron los títulos

de capitanes de la armada con las amplias facultades que tales títulos entrañaban.

La presencia de ambos portugueses en la corte castellana levantó toda clase de suspicacias en el rey portugués Manuel I el Afortunado, deseoso de que volvieran a Lisboa y no siguieran adelante las negociaciones con Carlos I; en este sentido, derrocharon esfuerzos para conseguir que regresaran tanto Álvaro da Costa, embajador portugués —quien planteó a Carlos I los inconvenientes que originarían en la relación entre ambas cortes la presencia de Magallanes y Ruy Falero en Castilla— y Sebastián Alvares, factor luso en Sevilla, que vanamente trató de convencer a sus dos compatriotas de los beneficios que tendrían, si regresaban a Portugal.



*Fernando de Magallanes. Anónimo.
Museo Naval de Madrid.*

(4) RAMOS PÉREZ, Demetrio: «Magallanes en Valladolid: la Capitulación», en *Actas do II Colóquio luso-espanhol de Historia Ultramarina*, Lisboa, 1975, pp. 121-241.

Ya en Sevilla y con la autorización real, el trato de Magallanes con los oficiales de la Casa de la Contratación no fue fácil en los preparativos de la expedición, dado el carácter difícil del portugués y por los recelos de los funcionarios, produciéndose situaciones comprometidas, como la notificación al portugués de que Ruy Falero no fuese en la expedición (el pretexto fue su desequilibrio mental), una decisión de Carlos I, quien nombró el 30 de marzo de 1518 veedor de la misma a Juan de Cartagena, que mandaría también la segunda nao y designó como capitán de la tercera a Gaspar de Quesada. El 8 de mayo se asentaba en los libros de la Casa de la Contratación una *Instrucción* firmada por el rey detallando las órdenes y extremos que se debían respetar en el transcurso del viaje.

Desde el otoño de 1518, el capitán Artieta, acompañado de Duarte Barbosa, recorrían la costa cantábrica, sobre todo los puertos de Bilbao y Fuenterrabía, en busca de embarcaciones. Mientras, el factor Juan de Aranda hacía lo mismo por diversos puertos de la zona gaditana. De los astilleros vascos procedían la mayoría de las naos de la expedición prevista, así como una parte importante de sus pertrechos. La *Trinidad*, que sería la nao almiranta, Artieta la compró en Bilbao (5). Por fin, pudo reunirse la flota, que se compondría de la *Trinidad*, la *San Antonio* —las dos de mayor parte, de 120 toneles, que costaron 270.000 y 330.00 maravedíes, respectivamente—, la *Concepción* —de 90 toneles y un costo de 228.750 maravedíes—, la *Victoria* —de 85 toneles pagada con 300.000 maravedíes— y la *Santiago* —de 75 toneles y un importe de 187.500 maravedíes—.

Por lo que se refiere al reclutamiento de los mandos, la escala jerárquica dentro de cada nave la componían capitán, piloto, maestre y contra maestre, cargos que en el momento de la partida estaban ocupados por los personajes que figuran en la página siguiente (en negrita se destacan los que tuvieron importancia en el desarrollo de la expedición).

Los pilotos tenían fama reconocida y nombramiento real, si bien hubo problemas por las quejas que plantearon al considerar que sus sueldos eran bajos. Encontrar a los maestros fue más bien fácil, entre los que estaba Juan Sebastián de Elcano (6), un experto marino, que con 23 años llegó a mandar una nao de 200 toneles, con la que sirvió en la flota que acudió en auxilio del Gran Capitán en las campañas de Italia. También participó con ella en las expediciones del cardenal Cisneros contra las plazas de Orán, Bugía y Trípoli. A pesar de las ventajas que proporcionaron sus actuaciones, no percibió por ello compensación alguna, viéndose obligado a hipotecar su barco para garan-

(5) Para la actividad naval en el Cantábrico, CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos del Cantábrico ante la expansión oceánica renacentista*, San Sebastián, 2008.

(6) Para este personaje, por ejemplo, LUCENA SALMORAL, Manuel: *Juan Sebastián Elcano*, Madrid, 2003; SANZ, Carlos: *Juan Sebastián de Elcano, auténtico protagonista de la primera vuelta alrededor del Mundo*, Madrid, 1973.

NAVE	CAPITÁN	MAESTRE	PILOTO	CONTRAMAESTRE
<i>Trinidad</i>	Magallanes	Juan Bautista Punzorol	Esteban Gómez	Francisco Albo
<i>San Antonio</i>	Juan de Cartagena	Juan de Elorriaga	Andrés de San Martín y J. Rodríguez de Mafra	Diego Hernández
<i>Concepción</i>	Gaspar de Quesada	Juan Sebastián de Elcano	Juan López Carvalho	Juan de Acuario
<i>Victoria</i>	Luis de Mendoza	Antonio Salomón	Vasco Gómez Gallego	Miguel de Rodas
<i>Santiago</i>	Magallanes pensaba pasar a ella en algunos momentos	Baltasar Genovés	Juan Rodríguez Serrano	Bartolomé Prior

tizar un préstamo que le concedieron unos comerciantes dependientes del duque de Saboya. La imposibilidad de hacer frente a la deuda le obligó a entregar la nave a sus acreedores. La venta de embarcaciones a extranjeros en

tiempos de guerra estaba expresamente prohibida, lo que motivó que fuese perseguido por la justicia y que acudiera a Sevilla en busca de nuevas oportunidades.



Juan Sebastián de Elcano. Anónimo. Museo Naval de Madrid.

El alistamiento de las tripulaciones resultó muy complicado. Empezó en Sevilla, pregonándolo en las gradas de la catedral, en las plazas, en el Arenal, en el puerto y en los mercados. Los resultados fueron decepcionantes, pues parece que en estos primeros momentos, nadie se alistó por considerar muy bajos los sueldos para una empresa tan arriesgada, aunque eran sueldos bastante altos en comparación con otras expediciones anteriores y posteriores. La recluta continuó por tierras

andaluzas y como no hubo suficientes naturales hubo que consentir ciertas irregularidades, como no respetar la prohibición emitida el 9 de junio de 1500 relativa a que los corregidores y gobernadores llevaran «alguaciles, tenientes y naturales de sus pueblos» —lo que no se respetó con Magallanes, que llevó a varios parientes— o las órdenes de 16 de septiembre de 1501 y de 15 de junio de 1510, que prohibían pasaran a América extranjeros, moros, judíos, herejes y reconciliados por la Inquisición, algo que tampoco se respetó en relación a los extranjeros, lo que puede explicarse, tal vez, porque no se trataba de una expedición de conquista ni colonizadora, solo descubridora; además, como el viaje no era exactamente a las nuevas Indias, sino a buscar el paso por ellas, se relajaron las medidas drásticas (7).

Junto con marineros, grumetes y pajes, también embarcaron otros individuos que no intervenían en las maniobras, pero atendían las necesidades de las tripulaciones, los trabajos de reparación y mantenimiento de los navíos y las diversas situaciones administrativas y comerciales que se presentaran en el viaje, como eran los capellanes, escribanos, alguaciles, merinos, cirujanos, dispenseros, calafates y toneleros. La función estrictamente militar se encomendó a fuerzas de Infantería para la ocupación y manejo de la artillería tanto la naval, propia de los buques, como la de campaña para ser desembarcada llegada la ocasión; su manejo correspondía a los condestables, lombarderos y armeros. Para servir y ayudar a los jefes había criados y a algunos sobresalientes, que solían ser personajes de calidad o relacionados con los mandos de la expedición —sobre todo con Magallanes, como fue el caso de Pigafetta, cuyo relato sobre la circunnavegación es el más conocido—, se les encomendaban cometidos diversos. En la *Trinidad* iban también embarcados dos criados «de lengua», es decir dos intérpretes; uno de ellos, importantísimo por el papel que jugó cuando llegaron a Filipinas, fue Henrique de Malaca, esclavo que Magallanes había traído de sus viajes anteriores al sureste asiático y que se ha considerado —sin una demostración fidedigna— el primer hombre que circunvaló la tierra.

Finalmente, las tripulaciones iniciales las componían 171 hombres de los reinos españoles, 35 de los estados italianos, 26 portugueses, 17 franceses, cuatro de Flandes, otros cuatro de Rodas, tres alemanes, un inglés, tres negros y uno de Malaca, que en los barcos se repartían así: 62 en la *Trinidad*, 56 en la *San Antonio*, 44 en la *Concepción*, 45 en la *Victoria* y 32 en la *Santiago*. Los factores de la Casa de la Contratación, que eran los organizadores de la expedición, consideraron que había demasiados portugueses, pues las órdenes de Carlos I eran claras, ya que debían advertir a los capitanes y maestros «que no lleven más de cuatro o cinco personas, y los que tomen de más los despidan y

(7) BLANCO NÚÑEZ, José María: «La expedición de Magallanes. Organización y métodos», en *VII Simposio de Historia Marítima*, Lisboa, 2002.

aseguraros de que así se hace, pero con el máximo disimulo posible». Pero por las dificultades del reclutamiento hubo que transigir (8).

En cuanto a los costos de la expedición se calcularon los siguientes importes:

- Cinco naos con sus aparejos, pertrechos, artillería, pólvora y armamento ligero (ballestas, espingardas lanzas, etc.): 3.912.241 maravedíes.
- Víveres, despensa, enseres, cartas e instrumentos náuticos, regalos, etc.: 415.060 maravedíes.
- Bizcocho, vino, aceite, conservas, toneles, botas, pescado, carne y legumbres: 1.589.551 maravedíes.
- Sueldo de cuatro meses para 237 personas: 1.154.504 maravedíes.
- Mercaderías, ropas de seda y paño y regalos: 1.679.769 maravedíes.

Lo que hace un total de 8.751.125 maravedíes, de los que hubo que descontar algunas cantidades de artículos que no se necesitaron, por lo que el costo final de la armada fue de 8.334.335 maravedíes, de los que la Corona asumió 6.454.209 y Cristóbal de Haro 1.880.126.

Como acabamos de ver, en esos precios estaban incluido los de los instrumentos de navegación, que eran los que figuran relacionados a continuación:

- Veintitrés cartas de marear.
- Seis pares de compases.
- Veintiún cuadrantes de madera.
- Seis astrolabios de metal
- Un astrolabio de madera (algún autor afirma que era enorme y construido por Martin Behaim).
- Treinta y cinco agujas de marear.
- Cuatro cajas grandes para cuatro agujas.
- Dieciocho relojes de arena o ampolletas.

Según las instrucciones reales, Magallanes debería compartir con los otros capitanes toda la información sobre el desarrollo de la expedición, dándoles copia de las cartas de marear que se habían hecho expresamente para el viaje, cosa que el portugués no hizo, originando un gran descontento entre ellos, particularmente de Juan de Cartagena, un malestar que iría en aumento y acabaría produciendo un motín en el puerto de San Julián, que Magallanes pudo abortar y controlar.

(8) Dos obras pueden serle de utilidad al lector interesado: la de FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Desde fines del siglo xv*. Madrid, 1837, y MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.): *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Madrid, 2016.

De acuerdo con las Capitulaciones vallisoletanas y la *Instrucción* del 8 de mayo de 1518, los cometidos u objetivos de la expedición eran los siguientes:

El primero era navegar por el Atlántico y descubrir un estrecho o paso que permitiera acceder al Mar del Sur, descubierto en 1513 (9). Se ha escrito que Magallanes y Ruy Falero conocían la existencia de dicho paso porque aquel había visto en el archivo del rey de Portugal un plano o globo realizado por Martín Behaim, en el que figuraba dicho paso, algo que no se ha comprobado. Con independencia de la existencia o no de dicho mapa o globo, Magallanes y Falero debían poseer, en 1518, una información más actualizada que la que poseería Behaim cuando realizara su ya entonces obsoleto plano. No obstante, antes de la salida de la expedición se ignoraban las verdaderas dimensiones de América del Sur y del Pacífico. Lo que entonces se sabía era la forma que iba tomando el continente americano y conocidas las del africano y el del sur de Asia en la India, ambos acabados en punta, los cosmógrafos suponían que América debía acabar de la misma forma y que se podría también bordear para pasar al otro océano y esta conjetura les permitió pensar que existía lo que llamaban el «estrecho de aquellos mares».

En el segundo objetivo era «llegar a las islas de la Especiería» y no descubrir las, porque se conocía su existencia; Magallanes creía conocer su posición. Además, en ellas estaba su amigo Francisco Serrão, al que le había salvado la vida en Malaca en 1509 y con quien desde entonces mantenía una activa correspondencia, en la que su compatriota le animaba a ir a aquellas islas, al tiempo que le daba información sobre ellas.

El tercer encargo que le daba Carlos I con especial recomendación consistía en evitar un conflicto con Portugal, por lo que los expedicionarios no deberían tocar en tierras que el reino vecino ya hubiera incorporado. Llegar a las Molucas era el punto más vidrioso del viaje, toda vez que existía una gran indefinición de a quien pertenecían, pues no estaba claro el trazado asiático del meridiano de Tordesillas (10) al ignorar las dimensiones de América y, sobre todo, del Pacífico.

El último encargo del rey castellano a Magallanes era de carácter diplomático y una gran novedad en los viajes españoles, pues le ordenaba taxativamente que «haréis asiento de paz e trato con el rey», suponiendo que aquellas islas estarían bajo un solo soberano, una suposición lógica para lo que entonces se conocía de aquellos lugares, pero que la realidad demostraría ser completamente errónea, dada la fragmentación política y tribal allí existente.

(9) ASEÑO GARCÍA, Frutos: *Vasco Núñez de Balboa: el descubrimiento del Mar del Sur*, Madrid, 1991.

(10) Vid., entre otros, CUESTA DOMINGO, M.: «La fijación de la línea de Tordesillas en el Extremo Oriente», en *El Tratado de Tordesillas y su época*, Valladolid, 1994, pp. 1.483-1.581; RUMEU DE ARMAS, Antonio: *El Tratado de Tordesillas*, Madrid, 1992, y VARELA MARCOS, Jesús: *El Tratado de Tordesillas en la política atlántica castellana*, Valladolid, 1997.



Mapamundi de Cantino. Representa el mundo conocido cuando se organizaba el viaje de Magallanes y Elcano. Incluye el meridiano acordado en Tordesillas.

En realidad, el gran objetivo de la expedición era hacerse con el comercio de las especias, por lo que el rey recomienda llegar directamente al Maluco y tomar posesión de aquellos lugares, algo que ya aparece de forma clara en una carta —cuya grafía hemos actualizado— que Carlos I escribió a Magallanes y Falero, fechada el 19 de abril de 1519, donde les dice:

«Por cuanto Yo tengo por cierto, según la mucha información, que he tenido de personas, que por experiencia lo han visto, que en las islas de Maluco hay la especiería, que principalmente vais a buscar con esa dicha armada, y mi voluntad es que derechamente sigáis el viaje a las dichas islas...para que, antes e primero que a otra parte alguna, vais a las dichas islas del Maluco, sin que en ello haya ninguna falta, porque así cumple a nuestro servicio».

Preparada ya la armada y en condiciones de zarpar, Sancho Martínez de Leiva, asistente de Sevilla, obedeciendo órdenes del monarca, recibió en la iglesia de Santa María de la Victoria de Triana, el juramento y pleito homenaje de Magallanes, conforme al fuero y costumbre de Castilla, significando que haría con toda fidelidad el viaje; luego, el asistente le entregó el estandarte real con el ceremonial y la solemnidad prescritas. Igual juramento y pleito homenaje prestaron aquel mismo día y en la misma iglesia, los capitanes y oficiales de la armada, comprometiéndose a seguir su derrota y obedecer las órdenes de su capitán. El 10 de agosto de 1519, día de la partida, antes de zarpar las cinco naves del puerto de las Mulas, se celebró una ceremonia religiosa para implorar la protección divina y bendecir las banderas y estandartes. Los barcos descendieron por el Guadalquivir en medio de una enorme expec-

tación hasta fondear en Sanlúcar de Barrameda, frente al castillo del duque de Medina Sidonia. Pero Magallanes y su plana mayor viajaron por tierra, para evitar la incomodidad de las 17 a 20 leguas del viaje fluvial.

Allí, en Sanlúcar, todos los tripulantes se confesaron y oyeron misa a diario, según narra Pigafetta. Permanecieron fondeados hasta el 20 de septiembre, en que se dieron definitivamente a la vela, después de completar la carga de fresco, seco y agua.



BIBLIOGRAFÍA

CABRERA FERNÁNDEZ, Leoncio: *Primer viaje en torno al globo*, Madrid, 1985.

COMELLAS, GARCÍA-LLERA, José Luis: *La primera vuelta al mundo*, Madrid, 2012.

FERNÁNDEZ, Antonio: *Crónicas del océano. La vuelta al mundo de la nao Victoria*, Sevilla, 2006.

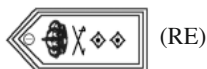
V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo de Magallanes y Elcano. Historia de la expedición.

Ballestilla, antiguo instrumento de navegación para calcular la altura de los astros. Museo Naval de Madrid. (Foto: Armada española).

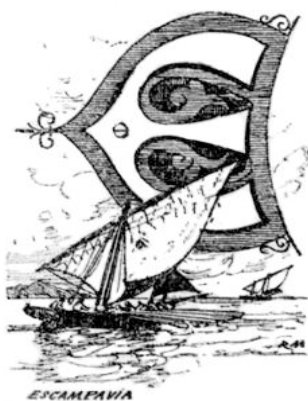


LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO. UNA EMPRESA ESPAÑOLA

Ignacio HORCADA RUBIO
Secretario de la Comisión del Ministerio de Defensa
para el V Centenario de la primera circunnavegación



Introducción



L V Centenario de la primera vuelta al mundo, la más grande hazaña náutica de la Historia, que España y Portugal encuadran en sendas comisiones nacionales, ha sido hace algunos meses objeto de polémica en la prensa de ambas naciones: en la española, a causa de una percibida falta de rigor histórico y de apropiación indebida por nuestros vecinos lusos del mérito de la circunnavegación por el hecho de que el instigador y primer mando de la expedición a las Molucas hubiera nacido en Portugal; y en la portuguesa, por una sentida falta de reconocimiento de la parte española de los avances previos en la exploración marítima propiciados por los navegantes portugueses que posibilitaron la expedición de Magallanes-Elcano y la gesta de este último.

Es esta una polémica que poco parece favorecer a los intereses de dos naciones hermanas que, en sus configuraciones políticas y territoriales de hace quinientos años, se constituyeron en las dos grandes potencias marítimas globales del Renacimiento, mérito en buena medida logrado gracias a las generaciones precedentes de gobernantes, navegantes, cosmógrafos, cartógrafos y comerciantes que pusieron los cimientos para ello. Fueron estos dos países los que, ante la sorpresa e impotencia del resto de los reinos de la cristiandad, expandieron su ámbito territorial hacia ultramar con decisión y arrojo y, navegando la una hacia Oriente y la otra hacia Poniente, abrazaron el orbe y se reencontraron en el otro extremo de la Tierra. Mostrar al mundo conjuntamente y por separado este hecho extraordinario debería ser el esfuerzo de ambas en lugar de caer en estériles disputas dialécticas.

Pero dicho esto, y sin querer de ningún modo avivar polémica alguna, lo cierto es que un buen número de personas relevantes de la política, importantes

instituciones nacionales, distinguidos académicos, historiadores y expertos, y la prensa han tomado partido y expresado sus opiniones. En la mayoría de los casos a este lado del Miño y del Guadiana esas opiniones coinciden en general en afirmar que «la primera vuelta al mundo fue una empresa (gesta, hazaña...) española (de España, etc.)», si bien tampoco ha faltado alguna voz discrepante señalando la impropiedad de esa declaración, dado que «España no existía en ese momento»; al otro lado de las pocas fronteras naturales que tenemos con nuestros vecinos también se han alzado algunas voces, esta vez reclamando más generosidad con los iniciadores de la era de las exploraciones y su contribución a la primera circunnavegación.

Ante la invitación de la dirección de esta prestigiosa publicación para escribir sobre la españolidad de la gesta de la primera circunnavegación, creo conveniente aclarar que el firmante no es historiador, por lo que no tiene la osadía de tratar de opinar sobre las diferentes posturas expresadas al respecto, todas dignas y respetables, sino desmenuzar los términos de esa afirmación para que el lector pueda forjar su propia interpretación. Esto no excluye que como colofón exponga la modesta, personal, y seguramente discutible opinión del autor sobre el asunto.

Apropiación indebida de la cultura o la historia

La polémica sobre la atribución del mérito de la circunnavegación la podemos enmarcar en otra de carácter más general que está cobrando protagonismo en los últimos tiempos en todo el mundo, como es aquella de la apropiación indebida del patrimonio cultural o histórico de un grupo étnico, pueblo o nación por otros que buscan obtener beneficio con ello. Si hablamos de los aspectos culturales, tienen tal consideración los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos, reconocen como parte integrante de su patrimonio cultural; si nos referimos a los históricos, generalmente reseñamos actuaciones específicas que buscan reinterpretar hechos relevantes para hacerlos contribuyentes al ideario nacional propio y negárselos al foráneo. Ambos aspectos se magnifican en estos tiempos con las crecientes tensiones en nuestras sociedades entre la globalización y la defensa de los particularismos.

Tanto en el ámbito internacional (1) como nacional (2), el patrimonio cultural inmaterial o intangible se encuentran reconocidos y su protección y defensa apoyados por disposiciones pertinentes. Menos claro está cuáles son los hechos

(1) UNESCO. «Convención para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial», 2003 (ratificado por España en 2006).

(2) Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la «Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial».

históricos que pudieran incluirse entre los bienes culturales inmateriales a proteger. En el caso que nos ocupa, la ruta de la primera circunnavegación, podemos obviar una larga e interesante discusión dado que el Gobierno ha manifestado su intención de presentar en la UNESCO conjuntamente con Portugal y el resto de los países implicados en la circunnavegación la candidatura de la ruta de Magallanes y Elcano a la lista de Patrimonio Común Inmaterial de la Humanidad (3).

Sin embargo, el asunto de la pertenencia del patrimonio cultural intangible no está definitivamente resuelto. La UNESCO aplicó inicialmente el criterio de autenticidad que estableció en su momento para el patrimonio tangible (4), si bien posteriormente clarificó que este criterio sería de aplicación subsidiariamente también a la categoría intangible (5). Todo ello quiere decir, que tradiciones, costumbres, etc. deben tener para ser incluidas en esa categoría una demostrada continuidad en el tiempo y espacio desde su origen y no ser meras recreaciones o reinenciones actuales. El litigio entre Corea y China en 2009 sobre la propiedad inmaterial del Festival del Barco del Dragón puso en evidencia la dificultad de aplicación del criterio de autenticidad para dirimir disputas cuando un evento no está necesariamente ligado a un territorio nacional. Esto ha dado lugar a una corriente de pensamiento constructivista en el que la relación del patrimonio inmaterial debería asociarse con aquellos a quienes más afecta o ha afectado social, histórica o culturalmente (6). En ese sentido, la circunnavegación finalmente afectó profundamente al orbe entero, por lo que parece tener el derecho a ser Patrimonio Inmaterial de la Humanidad, pero desde el punto de vista histórico solamente, fue a la Monarquía Hispánica (antecedente de la España actual como se verá más tarde) a quién más impactó a corto y medio plazo.

Esta primera reflexión sobre la cuestión de la propiedad del patrimonio cultural e histórico necesitaría también dar respuesta a una pregunta fundamental: ¿a quién pertenece el pasado? Si hablamos de la memoria individual, parece no haber dudas: mientras no sean mercantilizados, los recuerdos son propios de cada persona. Pero en el caso del pasado compartido, es decir la Historia, la propiedad puede ser fuente de controversia y enfrentamiento. Cuestiones derivadas serían: ¿es posible establecer una verdad histórica? ¿Quién puede hacerlo? ¿Los Estados, los historiadores, la sociedad?

(3) «Declaración de los gobiernos de España y Portugal», «Madrid, 1 de abril de 2019.

(4) UNESCO. «International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites (The Venice Charter)», Adoptada en el *II International Congress of Architects and Technicians of Historic Monuments*, Venecia, 1964.

(5) UNESCO. «Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention», párrafo 79, 2012.

(6) LIXINSKI, Lucas: «A Tale of Two Heritages: Claims of Ownership over Intangible Cultural Heritage and the Myth of Authenticity», revista *Transnational Dispute Management*, 2014.

Argumentos son estos que surgen cada vez que los nacionalismos necesitan marcar su identidad apoyándose en una historia, supuesta o imaginada, y en la diferencia o la oposición con el vecino, especialmente cuando los hechos o sus consecuencias pueden interesar a más de un Estado.

Esta disquisición apunta a la primera dificultad para determinar el mérito o propiedad de un hecho histórico: la coexistencia de una memoria histórica política y una historia científica, y que puede ampliarse a otras cuestiones como: ¿puedo hacer solo mía, sin más, la memoria de mis antepasados? ¿Existen otras gentes en lugares distantes que quizá tengan las mismas razones o incluso más para hacer esa reclamación? En esa línea, la historia de los pueblos y naciones que fueron sometidos ¿es exclusiva de los actuales herederos? ¿Solo ellos tienen derecho a establecerla? ¿Solo ellos han sido influenciados por ese pasado? ¿Pueden reclamarla también las potencias que las dominaron?

Si las diferencias de opinión son grandes y la polémica inconcluyente cuando existen líneas de relación claras y directas entre los sujetos activos y pasivos del pasado y los posibles reclamantes actuales, la dificultad sobre quién puede reclamar la propiedad inmaterial pasada se incrementa cuando algunas de las entidades ya no existen en la actualidad ¿Quién puede reclamar hoy en día la gloria de la cultura y los hechos históricos, por ejemplo, del Gran Ducado de Borgoña? ¿Francia, de cuyo rey era tributario su príncipe, y que ahora es el Estado moderno dónde se encuentra la región de Borgoña? ¿España, porque la Monarquía Hispánica, heredó ese título? ¿Bélgica, en cuyo territorio actual estuvo establecida la corte en sus años de esplendor? ¿Todos ellos? ¿Ninguno? ¿Quién la de Roma? ¿La Italia actual, las antiguas regiones del Imperio, todo Occidente, la Humanidad?

La respuesta a esas cuestiones es absolutamente relevante para determinar la propiedad inmaterial de hechos históricos protagonizados por entidades estatales no existentes en la actualidad. En general, parece admisible que aquellas entidades políticas que derivan de manera no rupturista de otras, ahora extintas, que llevaron a cabo esos hechos son merecedoras también de la herencia histórica y cultural de las desaparecidas, y por tanto se encontrarían legitimadas para poder reclamar esos derechos.

Polisemia del término España

Toda la digresión anterior tiene el fin de ilustrar mínimamente al lector sobre la primera dificultad en la tarea encomendada, para a continuación concentrarnos en la segunda: fijar el significado y alcance del término «España» (y del adjetivo derivado «español»), pues su interpretación ha ido cambiando con el tiempo y conviene por tanto precisar el momento histórico en que lo empleamos.

Las acepciones que ha tenido el término son muy variadas, y comprenden desde la denominación dada a un supuesto paraíso perdido, pasando por un

objetivo político ideal a alcanzar; al conjunto de los habitantes de un área geográfica determinada; a un territorio más o menos amplio dependiendo del momento histórico; a la denominación de un Estado constituido; o al nombre dado a una nación.

Ese término, España, polisémico como vemos dependiendo del momento y entorno en que se use, tiene su origen en el de «Hispania», la denominación en latín de la península Ibérica durante el Imperio romano. El reino visigodo que tras la época turbulenta de las invasiones bárbaras se impuso sobre casi toda la península mantuvo la ambición de completar una monarquía hispánica hegemónica, algo que no había llegado a consumir plenamente cuando sucumbió ante las invasiones árabes de Tarik y Muza.

Es entonces cuando más comúnmente se acepta que nace España (Hispania todavía en su denominación) como mito, como el paraíso perdido por la imposición forzada a la población autóctona del reino visigodo de una civilización con costumbres, lengua y religión diferentes que supone de hecho una ruptura con el pasado y buena parte del legado cultural greco-romano y judeocristiano precedentes. Con el tiempo, ese mito cristaliza lentamente en los reinos cristianos que se van formando sobre los territorios peninsulares recuperados, reinos que comparten el objetivo común de recobrar la unidad, si bien con diferentes intensidades y no necesariamente formulado en políticas concretas el retorno a ese paraíso perdido. Es san Isidoro de Sevilla quien acuña el concepto de Reconquista como la pérdida y recuperación de Hispania, y es desde ese momento cuando se suele dar la denominación de España (Hispania, inicialmente) al conjunto de todas las tierras cristianas de la Península.

Por su parte, el gentilicio «español» parece ser una palabra llegada a nuestro idioma, no desde el protocastellano de la Alta Edad Media, sino del provenzal. Si el término latino *hispani* usado para describir a los habitantes de Hispania se hubiera transformado en Castilla posiblemente hubiera derivado en algo así como «espanos», «espanienses», «espanidos», «españeses» o «españones», ya que el sufijo «-ol» de las lenguas provenzales es muy raro en la nuestra. Es probable que el gentilicio «espanyol» se originara por tanto en la Provenza para referirse a los cristianos allende los Pirineos. Es Alfonso X el Sabio el que en su *Estoria de Espanna* traduce por primera vez el *hispani* de todas sus fuentes latinas por «español» (7).

Los reinos cristianos peninsulares se van lentamente fundiendo entre ellos y conformando en entidades superiores hasta cuajar en la Baja Edad Media en los de Aragón, Castilla, Navarra y Portugal. Los cuatro se conciben como originales y distintos, pero hermanos: todos se consideran monarquías hispánicas (con minúscula), y a pesar de las diferencias políticas, existe una solidaridad

(7) ESCOLAR, Ignacio: «De dónde viene la palabra “español”», *El Diario*, 9 de octubre de 2014.

indudable entre ellos por compartir el anhelo de reconstituir la unidad política perdida (8).

Esa deseada unidad peninsular, buscada en principio a través de uniones dinásticas por alianzas matrimoniales tiene un importante hito en el matrimonio entre Fernando de Aragón e Isabel de Castilla en 1479, que da lugar a una unión dinástica, no política; no se titularán reyes de España, por no serlo de todos los reinos peninsulares, sino reyes de los dominios que forman parte de ambas coronas, y el ente político conjunto será denominado la Monarquía Católica o Hispánica (con mayúscula). Solo serán comunes la política exterior, la hacienda real y el ejército, ejerciendo Castilla, *de facto*, la primacía en esa unidad. Manteniendo esa estructura dual de dos coronas, los territorios nuevos de las Indias recién descubiertas quedan incorporados a la de Castilla. Y en todo caso, Portugal continúa siendo una monarquía conceptualmente hispánica (con minúsculas), todavía movida por el ideal de reunificación peninsular.

Una corona, no obstante, no es lo mismo que un reino ni tampoco un título oficial que lleve un monarca. Una corona se puede definir como un conjunto de reinos o territorios que un rey recibe como herencia y que como tal unidad tiene que pasar a su sucesor (9). Es, en conclusión, rey, príncipe o señor de cada uno de sus territorios, sin poseer un título que represente al conjunto de su monarquía.

La unión de la práctica totalidad del territorio peninsular bajo un solo monarca tiene un primer momento de posibilidad de realización en el año 1498, bajo dinastía portuguesa, con el nacimiento del infante don Miguel, hijo de Manuel I de Portugal e Isabel de Aragón, hija de los Reyes Católicos. Este infante quedó como heredero de las tres coronas tras la muerte de Juan, primogénito de Castilla y Aragón, pero la temprana muerte de aquel en 1500 malogró esa posibilidad.

La segunda, y esta vez exitosa, oportunidad para conseguir la unidad hispánica completa (por la incorporación definitiva en 1515 del Reino de Navarra a Castilla) tiene lugar en 1580 por la extinción de la Casa de Avis en Portugal tras el fallecimiento sucesivo y en poco tiempo de Sebastián I y Enrique I, pasando entonces la Corona lusa a Felipe II. Esa unión dinástica es la culminación del ideal hispánico peninsular y da lugar al imperio más poderoso jamás habido. De haberse mantenido la unión, quién sabe cómo habría sido la historia de España y de toda Europa. Por desgracia, Portugal no estuvo nunca cómodo con las ambiciones europeas de la dinastía de Austria, en las que no veía ningún beneficio, lo que finalmente propició su dolorosa separación en

(8) CERVERA, César: «¿Desde cuándo existe la nación española?», *ABC*, 14 de octubre de 2016.

(9) TOMÁS Y VALIENTE, Francisco: *El gobierno de la monarquía y la administración de los reinos en la España del siglo XVII*, 1982.

1640. Es entonces, como en todo proceso secesionista, cuando en Portugal se busca fomentar lo poco que separa a los dos pueblos, más que lo mucho que los une, y a consecuencia de ello pierde poco a poco pero irreversiblemente su cualidad hispánica, constituyendo hoy un ente político nacional claramente diferenciado de la España actual.

Es de resaltar que a lo largo de esa unión dinástica más o menos amplia que constituyó la Monarquía Hispánica su titular nunca se atribuyó oficialmente el título de rey de España. En ese tiempo, esa denominación solo se empleaba de manera informal para referirse a su autoridad sobre las posesiones peninsulares, incluido Portugal cuando las coronas estuvieron unidas (10). De hecho, Felipe IV rechazó tajantemente la propuesta de su válido conde-duque de Olivares en 1624 de asumir formalmente el título de rey de España para mayor facilidad en el gobierno de sus reinos (11).

Desde el punto de vista personal de los súbditos, al comienzo de la Monarquía Hispánica los habitantes de cada entidad política solían identificarse a sí mismos con el territorio de su radicación. Así, los habitantes de esas tierras se consideraban a sí mismos como castellanos, aragoneses, napolitanos, etc., y miraban como extranjero al súbdito de cualquier otro de los reinos de esa Monarquía Hispánica. Por otra parte, en las otras entidades de la Monarquía (Flandes, Nápoles, América, etc.) eran denominados como españoles los súbditos de las coronas peninsulares, especialmente cuando se encontraban fuera del territorio de la Península, y así generalmente se proclamaban ellos mismos en esas circunstancias.

Con la llegada de los Borbones después de la guerra de sucesión quedan abolidas las leyes de los territorios de la Corona de Aragón (1707 Aragón y Valencia, 1714 Cataluña) y se introducen las castellanas en todos ellos, siendo Felipe V el primero de los monarcas en usar oficialmente el título de rey de España, quedando esta constituida como un reino de carácter unitario, situación que se mantiene inalterada hasta la Guerra de la Independencia.

La Constitución de 1812 introduce una nueva definición en la denominación del ente político que se constituye, que pasa a ser la Monarquía española, consideración que se mantiene con pocas variaciones en las de 1837 y 1845, en tanto que las denominaciones de España, la Península, etc., no son sino referencias territoriales de los lugares en que habitan los españoles. La

(10) QUEVEDO, Francisco de: *España defendida de los tiempos de ahora y de las calumnias de los noveleros y sediciosos*, 1609-1612.

(11) OLIVARES, conde-duque de: *Gran Memorial-Instrucción Secreta*, 25/12/1624: «Tenga Vuestra Majestad por el negocio más importante de su Monarquía el hacerse rey de España; quiero decir, señor, que no se contente nuestra Majestad con ser rey de Portugal, de Aragón, de Valencia, o conde de Barcelona, sino que trabaje y piense con consejo maduro y secreto por reducir estos reinos de que se compone España al estilo y leyes de Castilla, sin ninguna diferencia».

Constitución de 1869 cambia el nombre del sujeto político constituido para pasar a ser la Nación Española, y sigue empleando el término España en un contexto puramente territorial, sin definir sin embargo cuáles son los territorios que comprende. Es ese modelo de denominación el que adopta la nonata Constitución de la República española de 1873. La restauración monárquica de 1876 volverá al modelo de Monarquía española y al uso del término España como un concepto puramente territorial.

En todo este proceso hay que esperar a la Segunda República para que aparezca España (sin más calificativos) como el ente político de la Constitución de 1931 y, curiosamente, es la Ley Orgánica del Estado de 1969 la que consagra el término Estado Español en una España constituida como reino. Finalmente, la Constitución de 1978 vigente en nuestros días define de nuevo el ente político como España, a secas, en este caso constituida como un Estado social y democrático de derecho.

Esta larga digresión (que me perdonen los lectores) tiene como objetivo el mostrar que decir simplemente que algo es «de España» no puede dissociarse del momento en que se pronuncia o al que se alude, ni de si lo hacemos en términos jurídicos o coloquiales. En principio, podríamos decir que un funcionario real del siglo XVI habría dudado sobre si un acto jurídico, mérito o responsabilidad determinado recaía en la Monarquía Hispánica o en la Corona de Castilla (o de Aragón), pero tendría claro que aquel no recaería en España, que efectivamente no tenía una entidad jurídica en ese momento.

Ámbito de la expedición Magallanes-Elcano

Dado que hemos visto que en el momento de la expedición de Magallanes y Elcano y de la primera circunnavegación no habría sido fácil desde el punto de vista jurídico considerarla como una «empresa española», este apartado proporciona argumentos sobre si podría entonces habérsela considerado como una empresa de la Monarquía Hispánica o de Castilla. Para ello es necesario un poco de perspectiva y retrotraerse al modelo de las expediciones de expansión y conquista de nuevos territorios fuera del ámbito peninsular que se llevan a cabo en el siglo XV, modelo consistente en encomendar la misión a caballeros poderosos a cambio de títulos y beneficios económicos que se recogen en una capitulación, documento de tipo jurídico entre particulares y el Estado para codificar las condiciones de la misión y los posibles beneficios personales obtenidos.

La conquista de las islas Canarias, que se efectúa durante un largo periodo de tiempo que abarca casi un siglo (1402 a 1496), se inicia con un modelo de capitulaciones muy feudal y señorial, que son tomadas por el rey de Castilla quien se limita a autorizarla y controlarla, mientras que el periodo final de la conquista es más moderno y de carácter de realengo, dirigida ya por los Reyes

Católicos indistintamente, siguiendo un patrón público-privado en el que la financiación de la empresa corre por cuenta de la Corona y de particulares interesados en la explotación económica de los recursos de la isla. En ese sentido es por lo que podemos decir que la conquista del archipiélago fue en su inicio obra de Castilla y su finalización de la Monarquía Católica o Hispánica. De igual modo, las Capitulaciones de Santa Fe tenidas con Colón por Isabel y Fernando hacen de la expedición y descubrimiento del Nuevo Mundo también una gesta indistinta de la Monarquía Hispánica, si bien llevada a cabo en sus aspectos prácticos en el interés de Castilla. En ambos casos, la Corona de Aragón, que se encontraba más interesada y comprometida con su política mediterránea, queda fuera de la realización práctica.

Con posterioridad al descubrimiento del Nuevo Mundo, las conversaciones con Portugal para eliminar conflictos de interés que pudieran desembocar en una contienda armada y que concluyen con la firma del Tratado de Tordesillas se llevan a cabo también en el marco de la Monarquía Católica, siendo firmado el documento en nombre de Isabel y Fernando y ratificado por ellos, obligando en igual manera a las coronas de Aragón y Castilla.

Las Capitulaciones de Valladolid son tenidas entre Carlos I y su madre Juana con Fernando de Magallanes y Ruy Falero, firmando el monarca con todos sus títulos como cabeza de la Monarquía Hispánica; se nombra a Magallanes capitán general de la armada al Maluco, con obligación de rendición de pleito-homenaje al rey (12) y de deber servir los intereses de la Corona de Castilla que es la que desde el principio buscaba una nueva ruta a la especiería y la que se comprometió en su ejecución.

Entrando en la constitución de la Armada al Maluco conferida por las Capitulaciones de Valladolid, y en sus detalles prácticos de alistamiento, es de notar que esta se lleva a cabo bajo la estructura y estrictas normas de la Casa de la Contratación, institución de la Corona de Castilla establecida para regular el tráfico al Nuevo Mundo. Los costes son cubiertos por esta Corona de Castilla en un 75 por 100 (el 25 por 100 restante lo sufragaban comerciantes burgaleses, especialmente Cristóbal de Haro), y el rescate, esto es, la mercancía para intercambiar por las especias con los nativos, es contribuido por comerciantes castellanos con la intención de obtener un beneficio económico privado.

En cuanto a las tripulaciones de las naos de la armada, si bien hay presencia de lo que constituyen hoy en día nueve diferentes países europeos y alguno del norte de África, la gran mayoría provienen de Castilla, seguido de Portugal y de otros territorios de la Monarquía Hispánica, así como marineros de otros reinos establecidos temporal o permanentemente en Sevilla, el puerto más importante

(12) Real Academia de la Historia. *Informe sobre la Primera Circunnavegación a la tierra*, 1 de marzo de 2019: «La legislación que arranca de las Partidas y es recogida por las Leyes de Indias imponía que todo caudillo de mar prestase a su rey pleito-homenaje y le rindiese pleitesía según uso y fuero de Castilla, convirtiéndose así, si no lo fuera ya, en su vasallo».

del momento en Europa. Es de notar que del otro reino relevante constitutivo de la Monarquía Hispánica, Aragón, solo se alista un grumete, en concreto vecino de La Almunia de Doña Godina, del que su apellido (Toledo) hace sospechar que fuera nacido en Castilla.

Finalmente, en la Monarquía Hispánica, como monarquía compuesta que era, no existía una naturaleza española, ni hispánica, ni una única nación legal española, sino que la naturaleza de cada súbdito del rey era la del reino o entidad al que pertenecía (13); el mérito de los actos individuales en servicio del rey recaía en la Monarquía. El hecho de que Fernando de Magallanes hubiera nacido en una localidad portuguesa no modifica en nada la atribución de la gesta de la circunnavegación en su totalidad a la Monarquía Hispánica, incluso si no hubiera muerto y hubiera sido él quien regresara al mando de la expedición a Sanlúcar. Pero además del hecho de que servir a otro príncipe distinto del de naturaleza implicaba sumisión a este, las condiciones de las Capitulaciones de Valladolid en que se nombra a Magallanes para un alto puesto militar (capitán general) con obligación de pleito-homenaje al monarca, la concesión del hábito de caballero de la Orden de Santiago (rama española), la adaptación del nombre a la grafía y pronunciación castellana y algunas disposiciones testamentarias muestran que Magallanes se había desnaturalizado de hecho, si no también *de jure*, pasando a servir a todos los efectos a Carlos I, y no puede decirse que no lo sirviera con lealtad durante la expedición.

Conclusión

En base a todas las consideraciones anteriores cabría concluir que la empresa encomendada a Magallanes de descubrir una nueva ruta a las Molucas y tomar posesión de ellas, así como la gesta de Juan Sebastián de Elcano de culminar la primera circunnavegación de la Tierra son hechos atribuibles en lo práctico a la Corona de Castilla, pero que fueron llevados a cabo en el nombre de la Monarquía Hispánica.

La gesta de la circunnavegación tuvo consecuencias globales muy relevantes que llegan hasta nuestros días. Sin embargo, a corto y medio plazo el beneficiario claro fue la Monarquía Hispánica que exploró y dominó el océano Pacífico durante casi dos siglos en lo que posteriormente se ha denominado «El Lago Español» (14), zona geográfica en donde se estableció por casi cuatro siglos abriendo rutas y mercados hasta entonces monopolizados por China. Todo ello parece redundar en un derecho a la propiedad inmaterial del hecho de la

(13) GIL PUJOL, Xavier: *Un rey, una fe, muchas naciones. Patria y nación en la España de los siglos XVI y XVII*, 2004.

(14) CHRISTIAN SPATE, Oskar Hermann: *The Spanish Lake*, ANU E Press, 2004.

circunnavegación, de acuerdo con los criterios más recientes sostenidos en el entorno de la UNESCO.

No existiendo hoy en día ni la Corona de Castilla ni la Monarquía Hispánica, cabe preguntarse si España puede reclamar el mérito, la gloria, y con ellas las consecuencias de una gesta que cambió el mundo para siempre, o si bien por mor del origen de quien propuso la expedición o de los que en ella participaron, otras naciones también pueden considerarse con méritos para ello.

Desde un punto de vista humanista moderno, parece claro que todos aquellos países que de un modo u otro formaron parte de esta gesta, bien porque fueron visitados o descubiertos por la expedición de Magallanes y Elcano, o porque tuvieron miembros en sus dotaciones tienen el derecho de sentirse orgullosamente parte de la gesta; es por ello que la España actual invita con los brazos abiertos a que se unan en las conmemoraciones que se van a llevar a cabo en los próximos años, especialmente las que tengan lugar en sus propios territorios en donde no podemos celebrar más de lo que ellos deseen.

Ahora bien, ello no obsta para que desde el punto de vista de la herencia inmaterial de la gesta, España, como ente político actual heredero directo del Reino de Castilla y de la Monarquía Hispánica, y por tanto como depositaria del legado histórico y los logros de ambas a través de un flujo histórico ininterrumpido desde hace más de cinco siglos hasta nuestros días, tenga el derecho y el deber de reivindicar y de defender la gesta de la circunnavegación como mérito propio, con los mismos argumentos que tiene, por ejemplo, para celebrar los ochocientos años de la creación de la Universidad de Salamanca, aunque esta fuera fundada por Alfonso IX de León, reino hoy inexistente. Y esto podría aplicarse también a todos aquellos otros hechos históricos que llevaron a cabo entidades políticas pretéritas subsumidas en la actual España.

Como comentario final, la modesta respuesta personal del autor de este artículo a la pregunta lanzada al principio sobre si la primera vuelta al mundo fue o no «una empresa española», y contestando «a la gallega», diría que depende de para quién, cuándo y en qué circunstancias: a principios del siglo XVI, un mercader de Burgos o Zaragoza, o un marinero de Sevilla u Oporto, dirían que era una empresa castellana; un soldado de Toledo u otro de Nápoles, ambos sirviendo en Flandes, dirían que española; los reyes Manuel I y Carlos I, que de la Monarquía Católica; a finales de ese siglo XVI todos, incluidos portugueses (15), dirían que era empresa de españoles. Y hoy en día, en el contexto y con el lenguaje del siglo XXI, el firmante sostendría que la primera vuelta al mundo fue y sigue siendo una empresa española.

(15) CAMOENS, Luís Vaz de: *Os Lusíadas*, Cantos I, 31; II, 97; III, 17, 18, 19, 20, 23, 53, 101, 103; IV, 49, 53, 61; V, 9; VI, 56; VII, 25, 68, 71; VIII, 3, 26, 45, 93, 1572.

El *Juan Sebastián de Elcano* iluminado con los colores de la Bandera de España durante el fondeo en Cartagena de Indias, 1 de marzo de 2019. (Foto: Ignacio Gruero Méndez).



EL PROTAGONISMO DE LAS ESPECIAS EN EL LARGO CAMINO HACIA LA GLOBALIZACIÓN

Pedro CONTRERAS FERNÁNDEZ



(RR)

Introducción



XISTEN sucesos cuya génesis se remonta a épocas muy antiguas, que todavía hoy no están claramente delimitadas por los estudiosos de las Ciencias Sociales. Un caso paradigmático es el denominado *fenómeno de la globalización*, sobre cuyos orígenes los expertos en la materia no se ponen de acuerdo. Se ofrecen al respecto una serie de respuestas, que van desde situarlo junto a la aparición de las primeras civilizaciones humanas, hasta considerarlo como la última etapa de la extensión del capitalismo a nivel mundial, en las postrimerías del pasado siglo xx. Todo ello pasando por el inicio del descubrimiento de América a finales del siglo xv y por el establecimiento de la Revolución Industrial en el siglo xix.

A pesar de que el fenómeno es antiguo, el vocablo que lo define es moderno. Para el Fondo Monetario Internacional (FMI), una de las principales instituciones que desarrolla la globalización, esta puede definirse como un «Proceso de acelerada integración mundial de las economías, a través de la producción, el comercio, los flujos financieros, la difusión tecnológica, las redes de información y las corrientes culturales».

Para la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la Globalización es aquel proceso por el que los mercados y la



Escenario de la Globalización.

producción en los diferentes países convergen de forma clara en una zona de dependencia recíproca a causa de un comercio transnacional con bienes y servicios, además de capital, tecnología y fuerzas del trabajo.

Entre las dimensiones donde la globalización se hace más evidente se encuentra la económica, pero son también destacables la política, la sociológica, la cultural, la ecológica y otras tantas. Esto dificulta en gran medida el poder definir el término de forma categórica. Según el economista José Luis Sampedro «el vocablo globalización es ciertamente moderno y muy atractivo por sugerir algo global». Pero algo global para bien y para mal, pues es necesario recordar que tras esta palabra existen una serie de repercusiones, sobre todo negativas, que no se deben ni se pueden obviar. La globalización económica se puede afirmar que es la más polémica, la que da respaldo a otro tipo de globalizaciones, la que sirve como definición más extendida y aceptada sobre el término y, no lo olvidemos, también es el blanco al que se dirigen las mayores críticas, dadas sus apreciables consecuencias negativas.

A lo largo de la historia de la Humanidad aparecen, en diferentes épocas, algunas estructuras y momentos históricos que podrían asociarse con la globalización, tales como: El Imperio Persa (siglo VI- 330 a. de C.) ; el Imperio Romano (siglo III a. C.); el Imperio Carolingio (siglo VIII- IX); las Cruzadas (siglo XI-XIII); las grandes rutas comerciales en la Baja Edad Media; el descubrimiento de América (1492); el Imperio de los Austrias (siglo XVI-XVII), etcétera.

El político y economista Aldo Ferrer (1) considera en la historia de la globalización dos órdenes mundiales. La formación del primero de ellos fue una empresa compartida por las entonces existentes cinco potencias atlánticas: España, Portugal, Inglaterra, Francia y Holanda, que se disputaron entre los siglos XVI y XVIII el dominio de los mares y el monopolio de las rutas comerciales. Sin embargo, para el segundo orden mundial, reconoce solo a un único gestor: Gran Bretaña. La razón estriba en que se trataba del único país en el que coexistían las condiciones precisas para convertir a la tecnología en la piedra angular del desarrollo capitalista. Dichas condiciones incluían desde la dotación de recursos naturales hasta el desarrollo de la ciencia y del sistema político. El cambio histórico que introdujo la denominada Revolución Industrial, en el siglo XVIII, fue modificar el rol que hasta entonces había tenido la tecnología en el desarrollo del capitalismo, para convertirla en el elemento fundamental del desarrollo económico. Desde entonces, la disyuntiva del desarrollo en un mundo global quedó estrechamente asociada a la capacidad de respuesta frente a los desafíos abiertos por la tecnología.

Los autores que relacionan la globalización con la modernidad, son del criterio que ésta no se deriva de la tendencia natural de los seres humanos hacia el comercio, sino, más bien, del éxito de algunas instituciones surgidas en el oeste europeo durante esa época, que permitieron conectar partes del planeta que anteriormente estaban aisladas. La modernidad, por tanto, implicaría una dimensión técnica de intercambio comercial, pero con ella habría que considerar igualmente algunos aspectos políticos, como la democracia o el imperio de la ley y culturales, como la secularización y el individualismo. Desde este punto de vista, la globalización llevaría aparejada la extensión de un modo de vivir por todo el planeta al que se uniría una parte considerable de culturas no occidentales (2).



Integración mundial de las economías.

(1) FERRER, Aldo: *Historia de la globalización. Orígenes del orden económico mundial*. Buenos Aires, 1966.

(2) MARTÍN-CABELLO, Antonio: «Sobre los orígenes del proceso de globalización», *Revista de Ciencias Sociales*, vol. 1, núm. 1, 2013, pp. 7-20. Universidad Rey Juan Carlos.

En épocas pasadas, el mundo era más pequeño, al igual que ocurría con los medios técnicos disponibles. Guardando las debidas proporciones, también se cumplía la definición que hoy día se da al término globalización; esto es: «La acelerada integración mundial de las economías a través de la producción, el comercio, los flujos financieros, la difusión tecnológica, las redes de información y las corrientes culturales» (3).

En la Edad Media, a la civilización cristiana se oponía la musulmana, y más allá, los mongoles, los hindúes y los chinos. Cada una de estas culturas tenía sus propias características y puede asegurarse que en muchos aspectos superaban a los que poseían los territorios europeos de entonces. Quiere esto decir, que Europa tenía que negociar con civilizaciones iguales o ciertamente superiores, que a su vez constituían otros modelos de globalización. Se trataba de mundos que al no poder autoabastecerse de ciertos bienes necesarios, se relacionaban con el exterior para su adquisición.

Existe en la actualidad una gran disparidad de criterios y opiniones a la hora de hablar de fases y fechas en las que se pueda encajar la globalización y su desarrollo. Como resumen de cuanto se ha dicho y posible opción que pueda ayudar a comprender el fenómeno que nos ocupa, ordenándolo cronológicamente, nos vamos a servir de las siguientes consideraciones y momentos que a continuación se detallan (4):

- El nacimiento de este fenómeno podría remontarse a las civilizaciones más antiguas, como la egipcia, o incluso más atrás en el tiempo remontándonos a las primeras migraciones acaecidas en la prehistoria humana. Estos primeros procesos alcanzarían hasta el siglo XV, denominándose esta fase «prehistoria de la globalización».
- Puede hablarse de una etapa de transición, entre los siglos XI y XV, que hace de unión entre los fenómenos globalizadores antiguos y modernos.
- Entre los siglos XV y comienzos del XIX, estaríamos ante la fase de gestación y encaminamiento hacia la primera fase de globalización.
- Desde 1800 hasta 1914 (Primera Guerra Mundial), se desarrollaría la que puede considerarse como «primera fase de la globalización» o, también denominada, «globalización moderna».
- Entre 1914 y comienzos de los años 70, nos hallaríamos ante los prolegómenos de una segunda fase de la globalización, que se concretaría entre 1973, con la crisis del petróleo y 1989, con la caída del Muro de

(3) GONZÁLEZ ENCISO, Agustín: «La globalización en la historia», en revista *Empresa y Humanismo*. Universidad de Navarra, vol. V, núm. 1/02, 2002.

(4) RODRÍGUEZ MIGUEL, Juan Carlos: *La globalización como reto educativo en la Educación Secundaria obligatoria*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid, 2010.

- Berlín, naciendo entonces la «segunda fase de globalización» o globalización contemporánea, que llegaría hasta el momento presente, mostrando grandes diferencias con las anteriores etapas.
- Podría, incluso, hablarse de una tercera fase de globalización a partir del año 2000, aunque no existen suficientes indicios que sustenten esta tesis.

Hitos significativos en el proceso de la globalización

Multitud de acontecimientos históricos podrían utilizarse para sustentar el concepto de globalización. Únicamente, a modo de ejemplo, vamos a citar alguno de ellos que, por su repercusión en el ámbito del comercio, acabó facilitando la interconexión de diversas civilizaciones y la aparición de nuevos mercados.

La Ruta de la Seda

Se trataba de un conjunto de rutas comerciales entre Asia y Europa que se extendían desde la actual Xi'an, en China, Antioquía (Siria) y Constantinopla (Turquía) hasta el límite oriental de Europa. Se creó inicialmente por intereses de carácter político y militar.

Este recorrido configuró la red de vías comerciales terrestres de mayor longitud en el mundo, dimensión que sobrepasó los ocho mil kilómetros, que atravesaban territorios de los continentes europeo y asiático. La historia de esta ruta comprende multitud de acciones de carácter comercial, cultural, artístico, religioso, etc. y tuvo un protagonismo fundamental en la consolidación de las civilizaciones occidentales y del Lejano Oriente, principalmente de las zonas sur y suroeste de la China. Entre sus años de apogeo (siglos III-X), los comerciantes que la utilizaban debían contar con un salvoconducto parcial por cada tramo de la misma. En estos documentos se expresaba la mercancía que transportaban así como las personas y número de animales que componían la caravana. Seda, metales, cueros, especias, etc., constituían algunos de los productos que cambiaban de mano a lo largo del trayecto. También son destacables la multitud de idiomas que se utilizaban a lo largo de su recorrido así como la diversidad de religiones profesadas por los componentes de aquella.

La domesticación de animales de carga permitió que grupos de comerciantes efectuaran largos recorridos. Camellos, caballos y burros constituían los más utilizados. Sus huellas marcaban el camino a seguir. Los comerciantes nómadas actuaban en muchas ocasiones como intérpretes entre etnias con idiomas diferentes. El sogdiano era la lengua más común. Se trataba de un idioma, de origen iraní, hablado en una amplia zona que ocupa parte de los



Ruta de la Seda.

territorios de Tayikistán y Uzbekistán y que abarca las ciudades de Samarcanda y Bujará. Los sogdianos desempeñaron un papel relevante en la Ruta de la Seda, posibilitando las transacciones comerciales entre China y Asia central. Fue esta la ruta que utilizó el propio Marco Polo para llegar a la China y al imperio de los mongoles, tal y como nos lo detalla en sus relatos viajeros.

En realidad, la denominada Ruta de la Seda se componía de mucho más que caminos que cruzaban los vastos territorios de Asia. También se integraban en ella las rutas comerciales marítimas que desde Japón y Tailandia conducían hasta las costas de África. No era habitual que un solo comerciante recorriera toda la ruta. Casi todas las transacciones comerciales tenían lugar en las poblaciones más importantes del camino.

La ruta de las especias

La considerable estimación que en Europa se tenía por las especias, se remonta a la época romana, aunque ya desde las campañas de Alejandro Magno eran conocidas y enormemente apreciadas. En la época clásica surgieron ricas ciudades helenísticas en puntos emblemáticos de esta ruta, como Gerasa, Petra y Alejandría, el gran puerto de las especias. Junto a esta ruta marítima existía otra terrestre, que atravesaba Persia y Mesopotamia, para alcanzar finalmente los puertos fenicios.

Durante finales del siglo XIV y a lo largo del XV los mercaderes chinos recorrían las islas de Indonesia en busca del preciado tesoro y desde estas trasladaban sus cargamentos hasta la costa sur-oriental de la India y la isla de Ceylán, donde las intercambiaban por otros productos que aportaban los comerciantes árabes y estos, a su vez, trasladaban las especias hasta Europa, donde alcanzaban precios muy elevados.



La Ruta de la Especias.

En el viejo continente, el tráfico de productos provenientes de las islas de las especias (Molucas, Sumatra, Java, Banda, etc.) estaba monopolizado por los comerciantes árabes, aliados entonces con los venecianos, que eran los que se ocupaban de vender el género a través de un complejo sistema de distribución que alcanzaba los más remotos mercados. Esta situación sufrió un giro inesperado con la llegada de los portugueses a la zona a finales del siglo XV.

Gracias a sus considerables avances en la navegación y la arquitectura naval, fueron precisamente los portugueses los que estudiaron nuevas rutas y consolidaron posiciones geográficas fundamentales en el comercio de la especiería. Lo consiguieron en base a sucesivas conquistas del territorio o bien por medio de alianzas en el sur de la India. El negocio les resultó francamente ventajoso, hasta que cometieron el error de contratar a los holandeses como agentes intermediarios, solicitando más adelante que éstos se ocupasen directamente de recoger las especias y proceder a su posterior traslado a Europa. Esto provocó el final de la dominación lusa en la zona. Los holandeses se apropiaron del secreto de las rutas que celosamente habían guardado los portugueses a lo largo de un siglo y se proclamaron los nuevos proveedores de la estimada mercancía, fundando la denominada Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales, que pasó a controlar el tráfico de la misma a lo largo de dos siglos. Creada en 1602, fue la primera compañía multinacional y también la primera en hacer públicas sus cuentas. Los Estados Generales de los Países Bajos le concedieron un monopolio de 21 años para realizar actividades comerciales en Asia. A pesar de que su actividad principal era el comercio, la Compañía ostentaba las competencias propias de un Estado, pues estaba habilitada para declarar la guerra; suscribir tratados e incluso tenía facultad para acuñar su propia moneda. Llegó a disponer de una flota de 40 barcos de guerra y 150 mercantes. Sus instalaciones daban trabajo a más de 50.000

personas. El excesivo endeudamiento y los conflictos armados que sostuvo contra Inglaterra motivaron su quiebra, siendo finalmente nacionalizada en 1796.

La Ruta del Atlántico

Las incursiones portuguesas por el Atlántico alcanzaron verdadera importancia a lo largo del siglo XV. La conquista de las Azores, Madeira y archipiélago de Cabo Verde solamente constituyó un eslabón más de la larga cadena de descubrimientos que llevaron a efecto en tiempos posteriores.

A partir de 1416, el infante Enrique de Portugal reunió en la ciudad de Sagres, situada en las cercanías del cabo de San Vicente, a determinados personajes del mundo científico relacionados con la navegación oceánica y fundó la famosa Escuela de navegantes. En ella se formaron los grandes marinos portugueses, que con sus hazañas hicieron realidad los sueños de aquel. En dicha ciudad, acopió el infante mapas y demás información náutica conocida en aquel momento, mucha de ella procedente de la Escuela de Cartografía de Mallorca. No tardó el Navegante en enviar desde Sagres una serie de expediciones navales con la misión de bordear la costa atlántica de África, avanzando hacia el sur para buscar el supuesto paso a la India. Entre 1424 y 1433, el Infante envió más de quince expediciones con la misión de superar el temido cabo Bojador. Todas ellas regresaron asegurando que el mencionado cabo era infranqueable. El temor a la zona mencionada se confirmó cuando Gil Eanes, en 1432, había llegado a los confines del mismo y se había encontrado ante una masa de mar hirviente. Aterrorizado, regresó a Portugal a dar



El cabo Bojador.

cuenta de tan espantoso descubrimiento. Fue acusado de cobarde y de nuevo regresó al escenario del peligro, donde vio la barrera de espuma, que resultó ser una restinga de aguas poco profundas; unos peligrosos bajos que decidió bordear abriéndose hacia alta mar. De este modo consiguió doblar el temido cabo, abriendo la puerta hacia un destino desconocido.

Entre los años 1440 y 1470 la actividad descubridora de los portugueses sufrió una ralentización, pero a partir de

este último año se reanudaron las exploraciones. En 1472 Fernando Poo efectuó el reconocimiento de la costa de Biafra y posteriormente la expedición capitaneada por Gonçalves y Sequeira alcanzó el golfo de Guinea y al año siguiente, éste último descubrió las islas de Santo Tomé y Príncipe.

En 1486 el rey Juan II, que había sucedido a su padre Alfonso V en el reino portugués, decidió armar una flotilla compuesta por dos carabelas, para formar parte de una expedición que puso al mando de Bartolomeu Dias. Les acompañaba una embarcación menor para dar cobertura al aprovisionamiento. Partieron de Lisboa a finales de julio o comienzos de agosto de 1487 (5). La expedición arrumbó al sur, siguiendo la costa occidental de África, en demanda de la desembocadura del río Congo. Se aprovisionaron en la fortaleza de San Jorge de la Mina, en la Costa de Oro (actualmente Elmina). Atravesaron el golfo de Guinea y una vez pasado el río Congo continuaron su marcha al sur, hasta un lugar denominado Angra do falto. Seguidamente recorrieron la costa africana de Angola, alcanzando el golfo de Santa María de la Concepción (actual Namibia). A finales de este mismo año alcanzaron un lugar próximo a la desembocadura del río Orange y erigieron un padrón de piedra en el lugar que denominaron Angra das voltas. Prosiguiendo el viaje al sur, descubrió primero Angra dos Lhéus al noroeste de la actual Sudáfrica. En este punto Díaz decidió engolfarse en el océano alejándose de la costa, que perdieron de vista. Durante el mes de enero de 1488 cogieron un enorme temporal que los arrastró hacia el suroeste, pasando de largo el después conocido como cabo de las Tormentas sin llegar a verlo. Trece días después, aprovechando los vientos antárticos, navegaron con rumbo noreste redescubriendo la costa, cartografiando varias bahías de la costa oriental de Sudáfrica, útiles en el futuro como puertos naturales. Llegados a este punto, Bartolomé Díaz quería seguir navegando hacia la India pero la gente no apoyaba tal decisión por encontrarse tremendamente cansada. Comenzaron las quejas y pronto las reclamaciones para dar la vuelta, entre otras cosas, con objeto de buscar la nave de aprovisionamiento, que se había quedado rezagada.

Para dar satisfacción a las quejas del personal, ya al borde de la rebelión, Díaz recabó la opinión de los capitanes, oficiales y algunos marineros principales. Les pidió opinión sobre lo que debían hacer, tomándoles juramento para decir la verdad en servicio del rey. Todos opinaron que debían retornar a Portugal, dando una serie de razones de peso. En vista de la situación pidió dos o tres días recorriendo la costa antes de decidir el retorno, a lo cual accedieron los consultados por unanimidad. El deterioro en el que se encontraban las naves en unión de la escasez de alimentos y una tripulación a punto de

(5) BARROS, João de: *Asia... De los hechos que hicieron los portugueses en el descubrimiento y conquista de los mares y tierras de Oriente*. Década primera, Libro tercero, cap. cuarto. Lisboa, 1628.

amotinarse obligó a Díaz ordenar la vuelta. En su regreso, que inicialmente efectuaron a vista de costa, descubrieron el cabo de las Agujas, el punto más meridional del continente africano.

Virando posteriormente al norte, vieron otro cabo, que dado el mal tiempo que estaban soportando nombraron como cabo de las Tormentas. El descubrimiento recién efectuado era de enorme trascendencia. Nada más y nada menos que abría la puerta hacia la India. Fueron conscientes de ello precisamente en el viaje de regreso a Portugal.

La ruta portuguesa hacia las Indias Orientales

El rey Manuel I de Portugal, llamado el Afortunado, sucedió en el trono a Juan II en octubre de 1495. En el segundo año de su mandato decidió la ocupación de la India. Mandó construir dos barcos, que llevaron por nombre *San Gabriel*, de 120 toneladas, y *San Rafael*, de 100. Una carabela de 50 toneladas les acompañaría durante el trayecto, al igual que una nao de 200 toneles que compró a un tal Daires Correa. Para el mando de esta expedición designó a Vasco de Gama, prestigioso marino natural de Sines, que estaba a su servicio y poseía gran experiencia en cuestiones de navegación.

El 8 de julio de 1497 salieron a la mar. Vasco de Gama iba al mando de la nao *San Gabriel* y su hermano Paulo de la *San Rafael*. Nicolao Coelho mandaba la carabela *Berrio* y Gonzalo Gómez la nao de aprovisionamiento. Pasaron las islas Canarias y el día 28 alcanzaron la isla de Santiago, donde hicieron aguada y efectuaron algunas reparaciones. Prosiguieron su marcha en agosto y pasaron por una isla que denominaron Santa Helena, donde permanecieron algún tiempo. Seguidamente se hicieron de nuevo a la vela y continuaron su ruta acercándose a la costa. A mediados de noviembre tuvieron a la vista el cabo de Buena Esperanza y debido al viento contrario que soplaba decidieron dar bordadas hacia afuera durante el día y volver a tierra por la noche. Consiguieron doblar el cabo y cogieron, por fin, el viento de popa. Más tarde desembarcaron en un lugar donde observaron que había mucho ganado y no veían ningún poblado, porque en esta tierra no los hay a la orilla del mar sino tierra adentro. Superado el cabo, el domingo siguiente, arribaron a la aguada de San Blas, una bahía muy grande.

Prosiguiendo su viaje, el día de la Pascua de Navidad ya habían descubierta sesenta leguas de costa en dirección este, que según su registro era la vía correcta para llegar a la India. Pero navegaron tanto tiempo sin tocar tierra que les comenzó a faltar el agua, debiendo hacer la comida con agua del mar. Se restringió el agua dulce a un cuartillo por persona y día. El 11 de enero de 1498 arriaron unos botes y llegaron a tierra, donde fueron bien acogidos por los nativos. Hicieron acopio de agua y víveres y prosiguieron su marcha, navegando con rumbo NE. El 1 de marzo vieron cuatro islas, dos de ellas muy

cerca de tierra. El capitán general decidió navegar entre ellas, destacando por delante a Nicolás Coello, por ser su navío más pequeño que los otros. Y dirigiéndose a un puerto situado entre una de las islas y tierra, tuvo la mala fortuna de tocar en un bajo, lo que obligó a los barcos que le seguían a dar la vuelta. Desde allí divisaron siete u ocho embarcaciones en las proximidades del navío de Coello y comenzaron a gritar de júbilo. Se dirigieron entonces a tierra, a donde los siguieron tales barcos. Los hombres que iban en ellos eran morenos, vestidos con ropas de vivos colores, unas ceñidas hasta la rodilla y otras sobre los hombros. Cuando llegaron a bordo, el intérprete Fernán Martínez les preguntó qué lugar era aquél a lo que respondieron que era la isla de un gran rey y que se llamaba Moçambique, poblada de mercaderes que trataban con los moros de la India, que le traían plata, lienzos, clavo, pimienta, jengibre, anillos de plata, perlas y rubíes y que desde otra tierra que quedaba detrás le traían oro. Además, les ofrecieron entrar en el puerto. Tras la consulta correspondiente con los otros capitanes, Vasco de Gama decidió entrar con ánimo de coger pilotos que los guiaran en adelante. Allí permanecieron hasta finales de marzo. Nuevamente se hicieron a la mar y el 7 de abril llegaron a Mombasa donde hicieron acopio de víveres y permanecieron hasta el 13, fecha en la que nuevamente salieron a navegar. Alcanzaron después Melinde donde fueron bien recibidos y agasajados. Una vez provistos de todo lo necesario para continuar el viaje, salieron de Melinde con dirección a Calicut el martes 23 de abril. Comenzó una larga travesía de 750 leguas. Pusieron rumbo este. El domingo siguiente viraron al norte. A pesar de que en esta época del



Llegada de los portugueses a Calicut.

año se suelen desatar en la zona terribles tempestades, tuvieron la fortuna de coger el viento de popa y el viernes 17 de mayo, a los veintitrés días de haber salido de Melinde, descubrieron tierra. El domingo 20 de mayo el piloto vio unas cumbres muy altas que estaban sobre la ciudad de Calicut y se acercó tanto a tierra que pudo reconocerla. Se hicieron grandes celebraciones en los barcos y el mismo día por la tarde pudieron alcanzar un punto situado a dos leguas de dicha ciudad.

Cuando los portugueses llegaron a Calicut, esta ciudad era una de las más poderosas de Oriente. El comercio era allí tan próspero que los mercaderes de Persia, Arabia y todas las Indias orientales lo visitaban con asiduidad. Curiosamente, no había más que un solo puerto en la zona, donde los navíos pudieran abrigarse y se veían obligados a quedarse en la rada, en la que sin ayuda de las anclas estaban expuestos a peligros permanentes.

Tras una estancia prolongada en esta tierra, Vasco de Gama decidió regresar a Portugal. El desconocimiento sobre los vientos monzones en esta época, que soplaban en contra, provocó que su navegación hasta Melinde durara 132 días. Hay que tener en cuenta que en el viaje de ida habían tardado solamente 23 en cruzar el Índico. En esta etapa pereció mucha gente. El 20 de febrero se encontró con Nicolao Coello en la isla de Zanzíbar, situada a 6° de latitud sur y a diez leguas de tierra firme. Próximas a ella se encontraban otras islas llamadas Pemba y Mobia, respectivamente. Estaban pobladas por gente que destacaba por su delgadez, pero que vestían buenos paños de seda y algodón que compraban en Mombaça. Las mujeres lucían joyas de oro de Sofala y de plata de la isla de San Lorenzo. Prosiguieron su ruta deshaciendo el camino realizado anteriormente y el 10 de julio de 1499 llegaron a Cascais (Portugal), donde informó al monarca de cuanto había sucedido y entregó las muestras que traía de aquellos lugares que habían visitado.

Gracias a la navegación, los hombres acababan de abrir nuevas dimensiones (6); posibles en virtud de una combinación de voluntad y audacia. El viaje de Vasco de Gama contribuyó de modo radical a transformar la civilización europea y la Historia Universal.

Las especias

Resulta difícil encontrar una definición para el término «especia» (7). Se trata de sustancias vegetales que no constituyen hojas ni hierbas, sino que se

(6) GRAÇA MOURA, Vasco: «Camoens, cantor de la epopeya de los navegantes», en revista *El correo*, abril 1989.

(7) MASCAREÑAS PÉREZ-ÍNIGO, Juan, y MASCAREÑAS GONZÁLEZ, Alfonso: «El comercio de las especias como factor principal que impulsó los descubrimientos geográficos de Europa Occidental», en *Revista Universitaria Europea*, núm. 16, enero-junio, 2012.

obtienen de partes diversas de la planta, como la raíz, el tallo, el fruto o bien la semilla. Sus características principales derivan de los singulares aceites que las componen, que son los responsables de su sabor y aroma y de sus propiedades medicinales y de las facultades de preservar los alimentos que poseen. Su obtención en áreas geográficas determinadas del continente asiático dificultaba su obtención por los comerciantes europeos, lo que incrementaba notablemente su coste.

La India era el principal productor de la pimienta. También producía jengibre, cilantro, comino y sésamo; Ceilán producía principalmente la canela y ciertas islas de Indonesia, incluyendo las Molucas, producían clavo y nuez moscada. Durante el Renacimiento se incrementó notablemente la demanda de especias. El dominio de este próspero comercio motivó el inicio de confrontaciones entre diversas naciones europeas, entre ellas España y Portugal durante los años finales del siglo XV y a lo largo del XVI.

Por sus cualidades aromáticas y vigorizantes del sabor, las especias siguen siendo utilizadas en multitud de preparaciones culinarias en todo el planeta. Su utilización debe realizarse en pequeñas cantidades, debido a que su exceso puede resultar tóxico para el organismo humano. Algunas de ellas tienen igualmente propiedades medicinales. Sirvan como ejemplo:

- El clavo, que se ha utilizado tradicionalmente en la medicina como un potente antiséptico, facilita la digestión de los alimentos y tiene la propiedad de eliminar los parásitos intestinales. Por otra parte, ayuda a regular la presencia de azúcar en la sangre, reduce la inflamación y aporta elementos esenciales para el organismo, tales como: potasio, calcio, ácidos grasos omega-3 y vitamina K.
- La nuez moscada, planta cuyo fruto se obtiene de un grano duro que está cubierto por una membrana. Dicho grano se utiliza en el tratamiento de problemas digestivos y para tratar trastornos de ansiedad. Posee igualmente excelentes cualidades antibacterianas.

No cabe duda de la importancia que en el comercio de las especias tuvieron los holandeses, como ya se ha apuntado antes. Su influencia se prolongó en el tiempo hasta mediados del siglo XX, cuando los japoneses pusieron fin al gobierno holandés en el territorio. Indonesia a finales de 1949 se transformó en un país independiente.

En el día de hoy, los principales centros comerciales de especias se ubican en Róterdam, Singapur, Hamburgo y Mombay. A pesar de que el tráfico propiamente dicho se lleva por medio de procedimientos electrónicos a través de internet, el movimiento real de la mercancía se realiza en barcos y aviones hasta su destino final. El comercio de especias continúa siendo importante. Gracias a las nuevas técnicas de cultivo, la racionalización de los transportes y la aplicación de las economías de escala, los precios han caído notablemente.



La demanda sigue siendo notable e Indonesia continua siendo un productor de primer orden en esta materia.

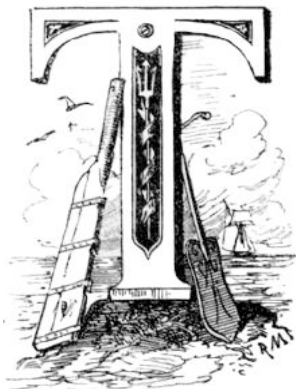
Recapitulando lo dicho, podemos afirmar que las especias no representan más que un eslabón en una larga cadena de sucesos acaecidos a lo largo de la historia que, desde un punto de vista amplio, dan contenido al fenómeno que hemos definido como globalización. En la actualidad, se defiende generalmente la existencia de un mayor grado de integración entre las sociedades, que juega un relevante papel en los cambios económicos y sociales que están teniendo lugar. Ahora bien, teniendo en cuenta que la globalización no afecta exclusivamente al ámbito económico, existen adversarios que le imputan un mayor empobrecimiento de las sociedades menos favorecidas, mientras que los partidarios la consideran una panacea que conduce hacia el equilibrio universal. En esta situación, deberíamos preguntarnos donde se encuentra el punto de equilibrio que proporcione solución al dilema.

BIBLIOGRAFÍA

- CORREA, Gaspar: *Lendas da India*. Lisboa, 1858.
DEHESA ROMERO, Guillermo de la: *Comprender la globalización*. Madrid, 2000.
FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Desde fines del siglo xv*. Madrid, 1837.
FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDÉS, Gonzalo: *Historia Natural y General de las Indias y Tierra-Firme del Mar Océano*, Madrid, 1852.
LOPES DE CASTANHEDA, Fernao: *Historia del descubrimiento y conquista de la India por los portugueses*, Lisboa, 1554.
MADRIGNANI, Arcangelo: *El viaje de Ludovico Varthema*, Madrid, 2010.
RAMÍREZ, Manuel Antonio: *Compendio histórico del descubrimiento y conquista de la India Oriental* (traducido del francés). Córdoba, 1773. Disponible en <http://books.google.es>.

EL PAPEL DE PORTUGAL

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia Contemporánea
Académico correspondiente de la Real Academia de la Historia



AL vez no esté de más recordar que Magallanes, más soldado que navegante y veterano de las luchas por la expansión del imperio portugués, no pretendía en modo alguno dar la vuelta al mundo, sino un objetivo mucho más preciso, y dentro de su grandeza, limitado y concreto; hallar una nueva vía para alcanzar las codiciadas islas de las especias.

El caso recuerda poderosamente al de Colón, que en modo alguno pretendió descubrir un nuevo continente, sino buscar una ruta alternativa a la iniciada por los portugueses de contornear África y cruzar el Índico para llegar al mítico Oriente que describió Marco Polo y que tanto había alentado la imaginación de los europeos desde entonces.

Así que el intento de Magallanes, una vez descubierta América y realizada una primera exploración de sus costas, comprobando que era todo un nuevo continente hasta entonces desconocido, descubierto el Pacífico por Vasco Núñez de Balboa al cruzar Panamá, no era en esencia más que la culminación del anterior proyecto de Colón.

Y resulta notable que ambos personajes, tan distintos en carácter y formación, se dirigieran primeramente a Portugal para realizar su proyecto, que ambos lo vieran rechazado y que ambos encontraran apoyo en Castilla.

La rivalidad hispano-portuguesa en la expansión ultramarina

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, como luego veremos.



Vitral de D. Manuel I. (Foto: www.wikipedia.org).

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.

Es bien sabido que Portugal, que acabó antes su propia Reconquista que Castilla, 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 descrito por Marco Polo 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.

Así que fue mortificante para los portugueses el ver como los castellanos habían tomado la iniciativa en la empresa de forma sorprendente, y más por el hecho de que Colón se había dirigido en primer lugar a Lisboa para que apoyara su proyecto, y solo después de ser rechazado se dirigió a España.

Porque entendieron que el tratado de Alcaçovas les daba la propiedad de cualquier descubrimiento en el Atlántico, y desde luego, aseguraba su monopolio en este océano a partir del Ecuador hacia el sur, siendo los únicos europeos que lo habían conseguido hasta entonces.

El proyecto de Magallanes

Es bien sabido que Fernando de Magallanes expuso su proyecto de buscar una ruta hacia las islas de las especias (las míticas Molucas) al entonces rey de Portugal, Manuel I «El afortunado». Pero el monarca, apegado a la ruta portuguesa que, tras contornear África y el cabo de Buena Esperanza, llegaba al



Enrique el Navegante.

Índico y al Extremo Oriente, y considerándola un monopolio vedado a cualquiera que no fuera su súbdito, se negó en redondo a ello.

Es comprensible que así fuera porque de triunfar en su empeño, Magallanes abriría otra ruta alternativa hacia Asia y Extremo Oriente, lo que podría causar serios problemas con España, pues desconociéndose la extensión del Pacífico, supondría la necesidad de un nuevo Tratado de Tordesillas o la inseguridad de que dicha línea meridiana dejara en uno u otro hemisferio posesiones que reclamaba Portugal. Sin hablar nuevamente del monopolio de las codiciadas especias.

Ante la negativa de su rey, Magallanes acudió a Carlos I, llegando a un acuerdo para acometer la empresa en las «Capitulaciones de Valladolid» en 1518 en las que se estipulaba que no entraran en los dominios de «mi muy caro y muy amado tío y hermano ni en perjuicio suyo, salvo en los límites de nuestra demarcación».

Menos recordado es que en dichas capitulaciones tomó parte el principal asesor geográfico de Magallanes, Rui Faleiro, haciéndose responsables los dos del éxito de la empresa. Pero el ya difícil carácter de Faleiro hizo que posteriormente se viera excluido de la empresa y finalmente recluido en un

hospital con síntomas de locura. Para reemplazarle en el mando conjunto de la expedición, se designó a Juan de Cartagena.

Además, se hizo caballero de la Orden de Santiago a Magallanes, en total contraste con Manuel I, que se había negado a otorgarle incluso una recompensa más modesta por sus anteriores servicios.

Lo cierto es que en la expedición formaron parte un elevado número de portugueses, tanto allegados de Magallanes que viajaron con él a España, como de la numerosa colonia establecida aquí por una razón u otra.

Es más: al llegar a Sevilla, centro por entonces de las navegaciones y exploraciones españolas, el principal contacto de Magallanes fue otro portugués, Diego Barbosa, también emigrado allí por problemas con el anterior rey de Portugal, Juan II, casado con una andaluza noble y que había llegado a ser teniente alcaide (o segundo en el mando) de los Reales Alcázares y Atarazanas, que fue su principal apoyo y consejero. De hecho, Magallanes no tardó en casarse con su hija Beatriz.

Como era de esperar, las reclamaciones diplomáticas de la corte de Lisboa fueron constantes y duras, exigiendo que se abandonara el proyecto, e incluso hay indicios de que se recurrió al espionaje y a toda clase de medios para impedir la expedición. 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 no fuera en realidad un enviado de Manuel I o de alguno de sus ministros o consejeros. Seguramente tuvo que ver con aquello la elección para el mando compartido de Juan de Cartagena.

La primera tierra americana alcanzada por la expedición de Magallanes fue Brasil, descubierto por Vicente Yáñez Pinzón en una de sus navegaciones, tomando posesión de ella el 25 de enero de 1500 para España, adelantándose así a Pedro Álvares Cabral, que hizo lo propio el 22 de abril de ese mismo año, al parecer accidentalmente, de vuelta de un viaje al Índico. Aquello pudo provocar un serio incidente entre los dos reinos, tal vez solo evitado porque los asentamientos portugueses en el territorio eran aún muy escasos.

También es sabido que Magallanes se dirigió al Río de la Plata, descubierta por Solís hacía pocos años, creyendo que allí se encontraba el ansiado paso al Mar del Sur que había descubierto Vasco Núñez de Balboa, paso que los navegantes españoles buscaban ansiosamente por esos años.

Al verse defraudado, Magallanes se dirigió al sur, encontrándolo finalmente, pero a costa de perder una de sus naos 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 la severidad de Magallanes

y la falta de información 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. Y 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 más razonable que pueda parecer. Tal vez sea la explicación más 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, aun conociendo las 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 Tidor 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 zozobrar, lo que les privaba de resguardo, estando las bodegas repletas de mercancías, pues embarcaron nada



Carracas portuguesas de Joachim Patinir.

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, los portugueses se habían fortificado en la isla de Ternate, algo sabido por Espinosa, que 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.

Del resto solo consiguieron volver a España cinco de los supervivientes, 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. El primero en regresar fue el marinero Juan Rodríguez, que lo hizo en 1525, tres años después. El resto con el mismo Espinosa, el piloto Leone Pancaldo, el marinero Ginés de Mafra, y el artillero Hans Vargue, de origen noruego, solo regresaron en julio de 1526, y aún tuvieron que soportar nueva cárcel en Lisboa hasta que las gestiones diplomáticas de Carlos I lograron su liberación siete meses después.

En cuanto a la nao *Trinidad*, estaba en tal estado, con el casco abierto, que los portugueses la desgazaron por completo, aprovechando sus maderos para construir la nueva fortaleza portuguesa y lo que quedaba de sus pertrechos y armas. Y, por supuesto, requisaron igualmente todos los instrumentos náuticos, mapas, derroteros y documentos. Buscando siempre el secreto, todo aquello quedó bien custodiado en sus archivos.

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 tomaba 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 en 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 elemental precaución instó a todo el mundo a una total discreción, haciéndose pasar por un buque que volvía de América, separado de una agrupación de tres, por haber desaparejado el trinquete.

Con estas instrucciones 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 esta, ya en la mar, pudo escapar de su persecución, dejando atrás a trece compañeros. Y solo tras largas negociaciones diplomáticas pudieron ser liberados y repatriados años después; eran los siguientes:

- Martín Méndez, escribano; Pedro de Tolosa, despensero; Richard de Normandía, carpintero; Roldán de Argote y Pedro de Tenerife, artille-

ros; Juan Martín y Simón de Burgos, sobresalientes; Felipe de Rodas, Gómez Hernández, Socacio Alonso y Pedro de Chindurza, marineros; Vasquito Gallego, grumete, y el indígena conocido por Manuel.

Así la hazaña de los 18 supervivientes de la *Victoria* al dar la primera 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, en lo que fue su mayor contribución a tal gesta de navegación que cambió el mundo y nuestro conocimiento de él.

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.

La cuestión de las Molucas seguía en pie, así que Carlos I recurrió a la vía diplomática para solventar el contencioso 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 de julio de 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.

El conflicto con los portugueses estaba asegurado, y tras alguna toma de contacto, éstos pasaron al ataque contra la solitaria nao española el 17 de enero de 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 de diciembre de 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 regresar tras llegar a la altura de las Hawái, frustrándose así nuevamente la travesía en sentido inverso del Pacífico.

Pero y aunque las noticias tardaran en llegar a aquellas lejanas latitudes, lo cierto es que Carlos I se había casado con la Infanta Isabel de Portugal el 11 de marzo de 1526, futura madre de Felipe II, y con ello las relaciones entre los dos reinos mejoraron sensiblemente, llegándose al Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 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 sabría 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 «tornavajaje» 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

Como vemos en esta por fuerza esquemática y sucinta exposición de los hechos, es bien cierto que muchas personas, y no solo Magallanes, eran de origen portugués en la decisiva travesía, y sería inútil el negarlo o relativizarlo.

Pero parece patente que el entonces Reino de Portugal se opuso a que dicha empresa llegara a buen término, tanto antes de que se emprendiera como durante el desarrollo de la misma.

Y entonces, como es bien sabido, el lugar de nacimiento de una persona era importante desde el punto de vista individual y familiar, de la lengua, cultura y costumbres, pero no significaba necesariamente lo que hoy llamamos «nacionalidad».

Solo tras la Revolución Francesa y las sucesivas revoluciones y avances del liberalismo, el concepto de nacionalidad cobró sentido político. Hasta bien a finales del siglo XVIII, como demuestran abundantes ejemplos, lo verdaderamente decisivo era la vinculación personal con el monarca de cada reino. Y buen ejemplo de ello son los orígenes de las dotaciones de Magallanes, entre los cuales hay no solo portugueses, sino griegos, nórdicos y de los países más dispares, incluyendo ya la abigarrada colección que proporcionaba el imperio de Carlos I, de alemanes a flamencos, italianos, etcétera.

Y es claro que el monarca que decidió la empresa, la organizó y sufragó fue Carlos I, bajo cuyos auspicios se realizó, y que coronó su hijo y sucesor Felipe II mientras que el Reino de Portugal trató de dificultarla. Otra cosa muy distinta es que participaran en ella numerosos portugueses, de una forma u otra, porque se consideraban súbditos de Carlos I.

Pero dejamos al lector que juzgue por sí mismo el papel de Portugal en la gran gesta marinera que se inició hace 500 años, la mayor que ha conocido la humanidad.



BIBLIOGRAFÍA

- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de: *Conquista de las islas Malucas*, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, Biblioteca de Viajeros Hispánicos, Madrid, 1992.
- ARTECHE, José: *Elcano*, Espasa-Calpe, Madrid, 1942.
- *Urdaneta*, Espasa-Calpe, Madrid, 1943.
- DÍAZ TRECHUELO, Lourdes: «El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico», *Revista de Estudios del Pacífico*, núm. 4, 1994, pp. 11-21.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*, especialmente tomos IV y V, Imprenta Nacional, Madrid, 1837.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias*, Biblioteca de Auotres Españoles, Madrid, 1959, pp. 117-120.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Editorial Naval, Madrid, 1973, especialmente tomos I y II.
- LANGDON, Robert: *The lost caravel*, Canberra, 1975 y 1988, sobre la debatida y polémica suerte de la *San Lesmes*.
- NÚÑEZ DE LA FUENTE, José Manuel: *Diario de Magallanes. El hombre que lo vio y anduvo todo*, Ediciones Doce Calles, Aranjuez (Madrid) 2017.
- 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», en *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, n° 21, pp. 217-237.
- PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del Globo (la crónica en vivo de la expedición Magallanes-Elcano, 1519-1522)*, Fundación Civiliter, Sevilla, 2012.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La Primera Vuelta al Mundo, 1519-1522*, Edaf, Madrid, 2018.
- VV. AA.: *El Pacífico español, de Magallanes a Malaspina*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Comisión del V Centenario del Descubrimiento de América, Comisión del Bicentenario de Carlos III, Lunwerg Editores, Madrid, 1988. Carlos Martínez Shaw editor.
- VV. AA.: *El galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*. Ministerio de Defensa, Imprinta del MINISDEF, Madrid, 2016. Pedro Giner Lara y Mariano Juan y Ferragut editores.
- VV. AA.: *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval. Armada española, Servicio de Publicaciones:
- Núm. 35, *Juan de la Cosa*, Madrid, 2000.
- Núm. 39, *La Casa de la Contratación de Sevilla, aproximación a un centenario (1503-2003)*, Madrid, 2001.
- Núm. 50, *V Centenario del fallecimiento de Cristóbal Colón*, Madrid, 2006.
- Núm. 53, *Vicente Yáñez Pinzón y la carabela San Benito*, Madrid, 2007.
- Núm. 58, *V Centenario del nacimiento de Andrés de Urdaneta*, Madrid, 2009.
- Núm. 66, *España en Filipinas*, Madrid, 2012.
- Núm. 67, *V Centenario del descubrimiento del Mar del Sur por Núñez de Balboa*, Madrid, 2013.

A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los trabajos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquellos.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Serán entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección *regemar@fn.mde.es* o por CD y correo ordinario a la REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica *Times New Roman*, de cuerpo **12 puntos a doble espacio**. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera). Asimismo, cuando se citen referencias bibliográficas, los artículos que formen parte de una obra deberán escribirse entre comillas y en letra redonda, y en cursiva el título del libro, periódico o revista a la que pertenecen.

Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañadas de pie o título, y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas a pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas con el texto; se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo, se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si este se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

FERNANDO DE MAGALLANES. PERFIL HUMANO DE UN NAVEGANTE

José CERVERA PERY
General auditor (RR)
Académico correspondiente
de la Real Academia de la Historia

Unas consideraciones previas



ODO hecho histórico trascendente y memorable debe obtener una justa conmemoración, cuando las fechas avisen de sus proximidades. España y Portugal han abierto brecha ante el V Centenario de la expedición de Magallanes a las islas de las Especierías (Molucas) descubiertas por Portugal, y en la búsqueda del paso o estrecho que comunicara el Atlántico con el Pacífico, que en principio fue llamado de Todos los Santos, pero que enseguida tomaría el nombre de su descubridor. El navegante es portugués y sus logros y méritos son propios y bien ganados. Pero la empresa es española en toda su culminación y alcance. Lo autentican las capitulaciones concertadas en Valladolid

el 22 de marzo de 1518 con Magallanes y su gran amigo el científico portugués Rui Faleiro sobre la llegada a las islas de las Especierías navegando por occidente, y la siguiente un año más tarde con el mismo objetivo, si bien respetando los límites y demarcaciones concedidos a España por las bulas papales.

A nadie se le oculta los mantenidos pleitos y litigios entre España y Portugal en torno a la exclusividad de sus descubrimientos náuticos sin interferencias en los espacios señalados en los tratados de Tordesillas y Alcáçovas y en las bulas papales de Alejandro VI, por cierto papa español, y que concedía a España y Portugal el trato de *hijas preferidas*, lo cual no era óbice para emplearlas también en su ambicioso juego político. Evitar conflictos de intereses con Portugal era vital en aquellos años impulsivos de los descubrimientos. Los lusitanos habían llegado a las Especierías desde la India utilizando todas

las líneas de su demarcación. Con el proyecto de Magallanes se trataba de llegar a ellas por occidente a través del buscado paso cuyo emplazamiento Magallanes decía conocer.

No fue fácil la realización del proyecto que Magallanes había ofrecido a Carlos I. Tráfico de influencias, hostilidad manifiesta de la Casa de la Contratación, intrigas y cabildeos, pero don Fernando contó también con valiosos apoyos, del arzobispo Fonseca y del propio cardenal Cisneros. Como escribe Morales Padrón su plan no interesaba a Portugal que dominaba la ruta por el África, pero sí a España a la que además interesaba demostrar que las islas Malucas caían dentro de su jurisdicción.

Pero para llegar al destino trazado no solo era necesario encontrar el paso —obsesión que no pudo realizar Juan Díaz de Solís— que permitiera no solo navegar hacia occidente, sino también atravesar el Mar del Sur, es decir el océano Pacífico que Vasco Nuñez de Balboa había descubierto en 1513.

En Magallanes pesó más el factor geográfico del navegante descubridor que el sociopolítico del conquistador o colonizador. Era ante todo un científico, un cosmógrafo, pero ello no le eximía de un pasado violento con su participación en campañas militares en el norte de África, todavía al servicio de Portugal, donde la espada se impuso a la brújula.

El despliegue marítimo de Portugal

Portugal encontró muy pronto su vocación descubridora. La ejercieron los reyes de la Casa de Avis, desde su fundador Juan I, con sus hijos, especialmente el llamado Enrique el navegante, que en realidad navegó muy poco, (solo estuvo una vez en Ceuta) pero que supo crear desde la atalaya del castillo de Sagres, todo un emporio científico y didáctico de la navegación y la cartografía, y desde donde se proyectaron una serie de expediciones marítimas a lo largo de la costa africana.

Los portugueses descubrieron las islas de Madeira y las Azores, doblaron el cabo Bojador y llegaron a Cabo Verde y a Sierra Leona. Bajo Alfonso V llegaron al golfo de Guinea y la bahía de Biafra descubriendo las islas de Fernando Poo y Annobón, y reinando Juan II, —el que rechazó el proyecto de Colón— Diego Cao exploró la desembocadura del río Congo y el litoral de la actual Angola y navegando siempre al sur Bartolomé Díaz dobló el cabo de Buena Esperanza llamado por él, cabo de las Tormentas debido a los grandes temporales sufridos en aquellas aguas. Habían hallado el extremo meridional del continente africano, y tras medio siglo de constantes esfuerzos el acceso al mar de las Indias estaba descubierto.

Posteriormente bajo Manuel el Afortunado —el rey que rechazó el proyecto de Magallanes— Vasco de Gama recorre el camino seguido por Bartolomé Díaz, costea después el litoral oriental de África hasta Zanzíbar y luego hasta

Melinde, al norte de Mombasa y desde allí llega a Calicut, en la costa sudoccidental de la India, lo que significaba la apertura de la ruta marítima de la India. Según la profesora Comas de Montañés, las consecuencias económicas fueron notables; los comerciantes europeos siguieron la nueva ruta en busca de los productos orientales; el Mediterráneo quedó abandonado, y hasta la apertura del canal de Suez en el siglo XIX no recobró su importancia comercial.

Una historia que se repite

Aunque suponga una pequeña desviación del hilo conductor acordado para este estudio, no me resisto a puntualizar la trascendencia de dos decisiones reales portuguesas, que trasmataron en favor de España, lo que pudieron ser empresas portuguesas de decisiva trascendencia. Juan II de Avis, apodado el Príncipe Perfecto prosigue e intensifica las descubiertas portuguesas, incrementándose el tráfico de oro marfil y esclavos. A este poderoso monarca presenta Cristóbal Colón entre 1484 y 1485 su proyecto descubridor y recaba su ayuda para llevarla a cabo, pero bien sea porque las condiciones que Colón exigía pareciesen desorbitadas, bien porque la junta de matemáticos que examinó el proyecto, lo encontró absurdo, o bien porque no pareciera prudente abandonar las empresas africanas en su mayor apogeo, la propuesta fue rechazada por el monarca portugués y Colón la vio aceptada por España, a la que cupo la gloria de la paternidad del descubrimiento de América.

Y treinta y cuatro años más tarde, tal vez en la misma estancia donde Colón presentara su propuesta, Manuel I el Afortunado dio su negativa al proyecto presentado por Magallanes para buscar el paso que pusiera al océano Atlántico en comunicación con el Pacífico. Un cierre de puertas desdeñoso, porque a la pregunta de don Fernando de si podía ofrecerlo a otra potencia, le respondió que hiciera lo que le diera la gana. Y Magallanes como Colón se puso al servicio de España y a España pertenece por inapelable derecho la gloria de ambos descubrimientos. La historia se repite.

Armas y ciencias: compatibilidad manifiesta

La biografía de Magallanes, rica en matices, hechos y actitudes, ofrece aspectos contradictorios que sus propios biógrafos (Pérez Ezquerra, Stefan Zweig, Morales Padrón y Salvador Bernabéu, entre otros) se encargan de puntualizar. Nacido en Oporto en 1480 procede de una familia de *fidalgos* de los de *cota de armas* y escudo propio y asiento en la corte real. Se supone que entró en ella como paje de la reina Leonor de Portugal, esposa de Juan II, y durante su estancia palaciega contagiado del ambiente de las grandes nave-

gaciones y descubrimientos portugueses adquirió grandes conocimientos geográficos y náuticos. Sin embargo, sus primeros movimientos conocidos, corren parejos al condicionante bélico. Toma parte en la expedición del virrey Almeida a la India (1505) y contrae lazos de amistad con Francisco Serrao (Serrano) del que recibirá valiosos conocimientos para sus proyectos. La expedición de Almeida era esencialmente militar y de castigo y nuestro hombre supo batirse el cobre.

Estuvo presente también en la toma de Mombasa en el África occidental y en un nuevo cambio de escenario participa en el combate de Diu en el que el almirante Almeida aplastó el poderío naval turco en el océano Índico. Otra armada, la de Diego López de Sequeira lo tuvo a bordo en operaciones en Sumatra y Malaca y allí debió adquirir noticias importantes del archipiélago malayo. Participó también en la campaña de África en la acción de Almazor, donde Portugal hizo valer sus derechos en Ceuta y Tánger y recibió una herida de arcabuz en una pierna que le causó una leve cojera que habría de soportar toda su vida, evidentes secuelas también de un malhumor congénito y una desconfianza acreditada.

Los hechos históricos son también hechos humanos, y es en Oporto, donde madura su proyecto en íntima relación con Rui Faleiro, notable cosmógrafo, que había escrito un tratado para la determinación de las longitudes. Navegante y cosmógrafo establecen una relación en la que no faltan tampoco las valiosas informaciones de Francisco Serrao, establecido en Ternate y hombre importante en sus relaciones con el reyezuelo de la isla.

Para suerte de Magallanes, el obispo Fonseca, especie de ministro de Indias apoya el proyecto y Carlos I lo hace suyo y envía a los oficiales sevillanos de la Casa de la Contratación una real cédula ordenando que Magallanes y Faleiro redactasen la derrota del viaje que iban a realizar para que conforme a ella, se hiciera una descripción detallada dándole una copia a cada piloto de la Armada. Orden que no se cumplió porque como escribe Salvador Bernabéu, los reiterados silencios de Magallanes sobre la ruta a seguir, fueron causa de numerosos contratiempos, y hasta de un importante e inoportuno motín, durante el cual Magallanes mostró la dureza de su carácter, brusco y desconfiado.

Desventura y gloria de una expedición

En 1516 Magallanes se encuentra en Sevilla como huésped de Diego de Barbosa, alcalde del arsenal sevillano, y con cuya hija —Beatriz— se casará el siguiente año. También mantiene amistad con el factor de la Casa de la Contratación Juan de Aranda, que parece mostrar más interés en los beneficios económicos de la expedición que en los científicos. Cuenta ya con el texto de la capitulación que le concede la navegación a Oceanía y ocupación de las

Molucas, y se le ha concedido una escuadra de cinco buques, para intentar el logro, en unas singladuras que se presumen largas, difíciles y turbulentas, del hallazgo del paso interoceánico, verdadera obsesión de nuestro personaje.

La escuadra magallánica se compondrá de cinco naves: nao *Trinidad* de 110 toneles: capitán general Hernando de Magallanes, piloto Esteban Gómez y contra maestre Francisco de Albo; nao *San Antonio* de 120 toneles, capitán Juan de Cartagena; nao *Concepción* de 90 toneles, capitán Gaspar de Quesada, maestre Juan Sebastián de Elcano; nao *Victoria* de 85 toneles, capitán Luis de Mendoza, y nao *Santiago* de 75 toneles, capitán Juan Serrano, piloto mayor de la Armada. No hay unanimidad en la estimación del personal embarcado en su totalidad. Se supone un total de 265 hombres de los que solo regresaron 18 comandados por Juan Sebastián de Elcano.

La designación de los mandos ya produjo cierta controversia y desconfianza sobre todo en Magallanes. Juan de Cartagena era sobrino del obispo Fonseca que validó su nombramiento, tenía casi tanto poder como Magallanes, altivo y presuntuoso desde el primer momento sus relaciones fueron malas y distantes con el capitán general. Esteban Gómez era tenido por un gran marino con amplios conocimientos científicos, y el resto de los capitanes y maestros eran veteranos de otras navegaciones. Ninguno de ellos ignoraba que a la expedición le quedaban por delante muchas horas, días, meses, y posiblemente años, de sufrimientos y calamidades, pero tampoco obviaban cuanto suponía el logro de sus propósitos. Junto a los tripulantes embarcaron también



La nao *Victoria* en un mapa de Abraham Ortelius de 1589. (Foto: www.wikipedia.org).

varios clérigos y dos personajes de indudable trascendencia, el cronista Antonio de Pigafetta, que realizó una labor fabulosa transcribiendo con absoluta fidelidad las impresiones y vicisitudes del viaje y Enrique, el esclavo malayo de Magallanes, que hacía las veces de su secretario y que tuvo un papel predominante a la llegada a Filipinas por su conocimientos de las lenguas de aquellas islas.

Cuenta Fernández Duro, como con gran solemnidad se verificó la ceremonia de entrega a Magallanes del estandarte real prestando homenaje en manos del asistente de Sevilla Sancho Martínez de Leiva con arreglo al formulario antiguo, lo mismo el general que los capitanes y con regocijo y despedida entusiasta bajaron las naves por el río el 1 de agosto de 1519. En ese momento comienza también la crónica de Pigafetta, manuscrito indispensable para conocer y vivir todas las incidencias del periplo.

Las naves siguieron una derrota parecida a la de Díaz de Solís desde Tenerife al cabo de San Agustín y al grande o de la Plata por si no fueran exactas las apreciaciones de los descubridores, pero confirmadas estas y puesto el nombre de Montevideo a una altura en forma de sombrero, siguieron navegando hacia el sur, «a tientas y con malísimos tiempos» hasta llegar al puerto de San Julián en 39° de latitud sur. El invierno austral lo pasarán en estas tierras. Nada menos que cinco meses en los que las naves fueron reparadas de los desperfectos surgidos en la travesía. La convivencia con los indígenas de la zona (patagones) fue pacífica, y en una de las pequeñas exploraciones hacia el sur, se perdió la nao *Santiago* y sus tripulantes pasaron a engrosar la dotación de las otras embarcaciones.

Un desafortunado incidente

A lo largo de las millas navegadas, se iba incrementando el malestar y descontento de las tripulaciones, siendo Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio* y que había chocado con Magallanes desde los primeros días de mar el cabecilla de la rebelión. Había discutido y desaprobado sus órdenes y le había negado el saludo, por lo que el capitán general, lo había arrestado preventivamente. Según Morales Padrón una de las noches vividas en la bahía de San Julián se despegó un buque de la *Concepción* y atracó junto a la *San Antonio*. De él pasaron a la nave el preso Juan de Cartagena y su carcelero con treinta hombres más sorprendiendo y apresando a los del *San Antonio*, que fueron desarmados. Juan Sebastián de Elcano alcanza su primer protagonismo, pues asume el mando de la *Concepción*, aunque Pigafetta en su crónica no haga la menor mención del navegante vizcaíno. Los amotinados en posesión de los barcos a excepción de la *Trinidad*, quieren negociar con Magallanes y le exigen que les dé cuenta del derrotero y no actúe dictatorialmente. El exigido no acepta la exigencia y se niega a ir a la *Victoria*, señalada como

cuartel general de los alzados, ni estos van a abordar la nao de Magallanes. Un golpe de mano, bien preparado por el portugués, le proporcionó el control de la situación, adueñándose de la *Victoria* y obteniendo la rendición de los dos restantes. Magallanes fue inflexible en la represión. Mandó degollar y descuartizar a Gaspar de Quesada, capitán de la *Concepción* y dejó abandonados en la costa inhóspita y deshabitada a Juan de Cartagena y al clérigo Sánchez de Reina, considerado como el instigador de la rebelión. Los amotinados pretendían navegar hacia las Molucas por la ruta conocida del cabo de Buena Esperanza. Magallanes barrió hacia adentro y los huecos de los mandos fueron rellenos con portugueses, y las naos reanudaron su búsqueda del paso o estrecho, llevando sobre sus cubiertas el peso de la tragedia.

El hallazgo del paso

Las esperanzas renacen cuando después de de dos meses de navegación, avistan el cabo que llaman de las Mil Vírgenes. Echan el ancla en la bahía de la Posesión y desde ella zarpan la *Concepción* y la *San Antonio* en misión exploradora. La suerte les acompañó porque sortearon un violento temporal y hallaron el paso anhelado, que les conducirá al Mar del Sur en cuya inmensidad desembocan. Las cuatro naves se filtraron peligrosamente por los pasillos oceánicos y fueron a dar con la bahía donde hoy se alza la ciudad de Punta Arenas. Tierra de Fuego bautizará Magallanes a las costas adyacentes, y estrecho de los Patagones al que luego ostentará su nombre. Los barcos siguen luchando con el océano hostil y glacial hasta salir al mar abierto. Todo un mes le costó alcanzar el océano Pacífico. El objetivo ha sido alcanzado, pero la flotilla cuenta ahora con tres barcos, pues la *San Antonio*, pilotada por Esteban Gómez había desertado y regresado a España. Al Mar del Sur se le había llamado por lo plácido de sus aguas, mar de las Damas, y después se le dio el nombre de Pacífico que es el que ha prosperado.

Pero la travesía del Pacífico que, ha sido calificada como la *Ruta del Hambre* implicaba tres meses de navegación antes de avistar nuevas tierras, concretamente las islas Marianas o de los Ladrones, bautizadas así por el propio Magallanes, que también aplicó mano dura a los desenfadados y sonrientes nativos que se llevaban cuanto podían de las naos visitantes.

Pocos días después llegaron a Filipinas donde entablaron relaciones amistosas con los caciques y reyezuelos de las islas, especialmente con los de la isla de Cebú, que bajo la protección de Magallanes y los suyos se constituyó en hombre importante al que prestaron vasallaje los de sus alrededores y ello será en definitiva fatal para Magallanes. En efecto, una rebelión surgida en la isla de Mactán, donde el cacique Kalukalu ha negado su acatamiento a las reglas establecidas por el capitán general de la expedición, obliga al envío de una patrulla mandada por el propio Magallanes, el cual perece en valerosa y

desigual lucha ante el tremendo ataque promovido por unos mil quinientos indígenas el 27 de abril de 1521. Pigafetta lo resaltará en emocionante párrafo de su diario: «Aquí murió nuestra guía, nuestra luz y nuestro sostén».

Colofón

La inesperada muerte de Magallanes es recogida por Fernández Duro, que en sus *Disquisiciones náuticas* escribe: «Fue grandísimo el sentimiento en la Armada al conocer su muerte pues era querido y respetado en tan buen concepto que a cualquiera de buena gracia fueran con él, aun sufriendo grandísimos trabajos». También para el profesor Ezquerro es Magallanes uno de los más grandes navegantes y descubridores de la Historia y sus hazañas le sitúan entre los inmediatos de Colón, aunque subraya que la empresa fue española y que fue realizada gracias a España.

Hernando de Magallanes como todo ser humano tuvo sus virtudes y sus defectos, y así sus detractores, que los tiene, le acusan de engreído, desconfiado, astuto, e incluso cruel en referencia directa al trato aplicado a los capitanes de los buques sublevados y a los nativos de las Marianas o Filipinas. El hombre no puede sustraerse a su época y en sentido positivo se resalta su valor, su inteligencia, su autodisciplina, su rigor científico, su lealtad a Carlos I. Con la objetividad que proporciona esta conmemoración del quinto centenario, es de justicia recordar al hombre, pero también la gesta; la aportación española en voluntad y esfuerzo, encabezada por un marino portugués y culminada por otro marino, esta vez español, Juan Sebastián de Elcano en cuyo escudo de armas pudo grabarse *Primus circumdedisti me*.

BIBLIOGRAFÍA

- PASTELLS, P., y BAYLE, P. C.: *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Madrid 1920.
ZWEIG, Stefan: *Magallanes*. Editorial Juventud, Barcelona, 1950.
MELÓN, A.: *Magallanes y la primera vuelta al mundo*. Barcelona, 1953.
MORALES PADRÓN, F.: *Historia del Descubrimiento y conquista de América*. Madrid, 1963.
HERNÁNDEZ SÁNCHEZ BARBA, M.: *Historia de América*. Madrid. 1988.
VV. AA.: *Diccionario de Historia de España*.

EL CAPITÁN JUAN SEBASTIÁN, O ELCANO EN SU ENTORNO. GUETARIA, LA CIRCUNNAVEGACIÓN Y LA CORTE DEL EMPERADOR

F. Borja AGUINAGALDE OLAIZOLA
Académico correspondiente
de la Real Academia de la Historia



ESUMIR brevemente la biografía de un personaje fallecido con 40 años, y de cuyos primeros 32 ignoramos prácticamente casi todo, es, por ahora, imposible. El *dossier* de Elcano está abierto, y estimo que lo estará largo tiempo. Me salió al paso el mediodía del 17 de marzo de 2015, en el que topé, de manera fortuita, con los restos del archivo personal del ilustre marino. Elcano me estaba esperando... y llegó para quedarse.

Elcano es el hombre de una hazaña, que se desarrolla entre 1519 y 1522. Sabemos algo de sus andanzas desde 1522 hasta 1526. Pero estos cuatro años, por el momento, quedan fuera de mi campo de investigación. Sí se puede avanzar que

1522 marca un antes y un después. Desde 1523 Elcano es percibido por la monarquía como un activo para la gestión de armadas, del que no es prudente desentenderse. Posee conocimientos y experiencia, y, además, ha aprendido a moverse en la corte y obtener rentabilidad práctica de todo ello. Una progresión que se truncará el 8 de agosto de 1526, cuando estaba a un paso de dar un salto de gigante reemplazando al comendador Loaysa.

Tanto la «primera vuelta al mundo» como una parte importante de las cuestiones relacionadas con esta época denominada «de los descubrimientos», han sido siempre un objeto de estudio que ha suscitado pasiones. Pasiones que han quedado reflejadas en una especie de «género literario», más cercano al clásico panfleto que al trabajo científico. Sucedió con Colón y, por ejemplo, sus orígenes; se repitió con Vespuccio y, por ejemplo, su «vida privada», y se va repitiendo ahora con un supuesto desencuentro entre Elcano y Magallanes. Alguien ha denominado a esta manera de maltratar el pasado, de escribir la



Estatua en Guetaria, obra del escultor Ricardo Bellver.
(Foto: www.wikipedia.org).

historia, como propia de «fanáticos incompetentes». Comparto este punto de vista (1). Recordemos únicamente el cruce, en algún caso casi violento, de artículos y textos sobre algo tan anecdótico, además de irrelevante, sobre si el de Guetaria se apellidaba Cano o Elcano...

Me centraré en este trabajo en repasar algunas cuestiones principales sobre las que creo que hemos avanzado y que me parecen referencias sólidas para ir construyendo un discurso diferente y, sobre todo, multidisciplinar. Algunas las he ido trabajando yo mismo estos últimos años, por lo que se me permitirá referirme a los trabajos editados. Insistiré sobre la importancia

que tiene la manera en cómo se construyó el relato de la primera circunnavegación, porque creo que nos puede ayudar a aclarar algunas equívocos.

Juan Sebastián en su villa natal. Guetaria y el mar

La familia Elcano de Guetaria ya es bien conocida. He publicado en 2018 un largo estudio con los detalles, que no creo pertinente reproducir en este trabajo (2).

Juan Sebastián nace en 1486/7. Es hijo de Domingo Sebastián de Elcano y doña Catalina del Puerto. Domingo es un rico vecino ocupado en los negocios habituales del grupo emergente de familias que en la segunda mitad del siglo XV contribuyen en las costas guipuzcoanas y vizcaínas a crear esas élites locales que están en la base de la configuración política, social y económica de

(1) Ref. I. LUZZANA CARACI: *Per lasciare di me qualche fama. Vita e viaggi di Amerigo Vespucci*, Viella, Roma, 2007, 316 pp.; en la p. 33.

(2) AGUINAGALDE, F. B.: «La Getaria de Juan Sebastián de Elcano. Una encuesta genealógica y de cartografía social (1430-1530)», en *Primus circumdedisti me. Claves de la primera globalización*, Valladolid, 2018 (en prensa).

ambos territorios durante los próximos cuatro siglos. Elites que aprovecharán de manera muy eficaz las posibilidades de negocio que ofrecen tanto las armadas reales como el comercio, tanto en las rutas costeras europeas tradicionales, como en las nuevas rutas americanas.

Conservamos un censo fiscal de los vecinos de Guetaria en 1500. Domingo Sebastián ocupa el 13 lugar por riqueza. Siendo esto importante, es más interesante subrayar que los Elcano forman parte de una red familiar local, con intereses en las villas vecinas y en su entorno rural (suministrador de materias primas y objeto de interés inversor), que nos hace recordar, en muchas ocasiones, al modelo absoluto de todas estas repúblicas, *la Serenísima*, esto es, la República de Venecia. El carácter de sus gentes, la manera de enfrentarse al peligro, la navegación, la vida privada, que es conocida con un detalle extraordinario para Venecia, es siempre un motivo de inspiración para imaginar a los modestos vecinos del litoral guipuzcoano. Con más razón en esta época en el caso preciso de Elcano, en cuyas peripecias y la transmisión de las mismas, Venecia tuvo mucha parte, como iremos viendo.

La familia Elcano-Puerto está formada por ocho hermanos. Un clérigo, Domingo, dos chicas casadas en la villa, y cinco varones ocupados todos ellos en negocios de mar. Los vecinos de Guetaria, salvo raras excepciones, no conocen otra cosa. El mayor de los hermanos, Sebastián, fallece pronto, después de una vida dedicada al comercio en las rutas utilizadas por los vascos desde hace dos siglos, que unen el mar del Norte con el Mediterráneo. Sabemos que en 1517 se dirige a negocios a Mesina (3).

Tres hermanos —y uno de los cuñados, Guevara— fallecerán en 1526 en la armada de Loaysa. Es lo más probable que Juan Sebastián los llevara consigo, esperando que a su sombra la familia adquiriera un rol de primer plano. De hecho, su citado cuñado Sebastián de Guevara es el capitán del patache que acompaña a la armada de seis navíos, y va a desempeñar un papel muy activo en el desarrollo de la expedición y su petición de socorro a Hernán Cortés, muriendo (noviembre de 1526) en Oaxaca (Nueva España), en el transcurso de esta operación (4). Operación que culminará, por cierto, el clérigo originario de Arrona (Cestona) Juan de Areizaga, quien es uno de los prota-

(3) En Cestona, el 25.04.1517, el activo comerciante Domingo de Arrona otorga poder a favor de Sebastián de Elcano, vecino de Getaria, que está presente, para que cobre en Mesina diferentes efectos que están a su nombre, en poder de los herederos de Micer Angelo y Bernardo Faraon consignados por el vicecónsul de los españoles, Juan Antonio Rico, en cumplimiento del testamento de Juan Martínez de Vildayn, suegro de Sebastián, vecino de Getaria, y factor de Arrona en Mesina, donde ha fallecido. Una vez cobrado, le autoriza a venderlo. Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñati), Cestona, Protocolo 1606, fol. 15.

(4) Ref. AGI Patronato, 40, n. 1, r. 5. Diferentes autos promovidos por el bachiller Rodrigo de Gainza sobre el cobro de sueldos y derechos de los hermanos Elcano y cuñado Guevara.

gonistas de esta primera parte del viaje (5). Clérigo dicharachero que volverá a la corte, escribirá una breve relación de la primera parte de la navegación y, sobre todo, será informador de primera mano del cronista Gonzalo Fernández de Oviedo (6):

«... el que vio y juro la relación deste camino fue un sacerdote llamado don Juan de Areyçaga vizcayno, al qual yo vi y hable en Madrid el año de mill y quinientos y treinta y cinco años al tiempo que informo a Cesar y a los señores de su real consejo de indias» (7).

Los linajes de esta época operan en red. Red en la que intervienen varones y mujeres, adolescentes y mayores, parientes transversales y directos por líneas masculinas y femeninas. El objetivo es incrementar y consolidar el capital económico, pero también el capital social, e, incluso, el cultural, de «la casa». Y los marinos de éxito, cuya contribución puede ser de primera magnitud —como es el caso de Elcano—, no suelen tener un posicionamiento de fácil lectura en el grupo. Como ha escrito de manera brillante y muy expresiva una experta italiana:

«... il prezzo da pagare per tanta coraggiosa intraprendenza e tanto spirito di avventura era, però, quello di un talento che si spendeva in una sola vita, difficile a capitalizzarsi e soprattutto a dinastizzarsi. Un talento che, diversamente del capitale sociale... era piú arduo a trasmettersi... l'arte del navigare era una moneta che si consumava lontano della città di origine e rischiava di esaurirsi a via di impiegarla» (8).

Hasta finales de 1518 no tenemos datos precisos sobre a qué dedicaba el tiempo nuestro capitán. Cuanto más sabemos sobre su vida, ello resulta cada vez más irrelevante. Se trata de un rasgo que resulta común en la biografía de muchos protagonistas de hechos sorprendentes y de relieve, en cuyo pasado se

(5) Areizaga ha sido poco estudiado. Se dice, por cierto, primo de Guevara. Se ocupó de él José de Arteche, autor de una buena biografía de Elcano. Ref. ARTECHE, J.: *Un relato del siglo XVI. La crónica del cura Areizaga*, en *Cuatro relatos*, Editorial Gómez, Pamplona, 1959, pp. 11-98. Arteche rastrea a Areizaga a su vuelta a Zumaya, pero topa con el problema de unas fuentes de archivo fragmentarias y tardías.

(6) Ref. G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO: *Libro XX de la segunda parte de la general historia de las Indias*, Valladolid 1557, fol. XXI recto. Cita a Areizaga diversas veces después. Herrera retoma el relato en su *Historia General, op. Cit.*, Década III, Libro IX.

(7) La «relación» de Areizaga, en AGI, Patronato, R. 37, n. 19.

(8) Ref. TRIPODI, Claudia: *Mercanti scrittori, mercanti viaggiatori tra città e famiglia: Firenze e le famiglie Vespucci, da Empoli, Corsali, da Verrazzano*, en PINTO, G., ROMBAI, L. y TRIPODI, C.: *Vespucci, Firenze e le Americhe. Atti Del Convegno si Studi, Firenze, 22-24 Novembre 2012*. Leo S. Olschki Editore, 2014, pp. 123-139. p. 128.

indaga, en cierta forma sin reparar que eso no es lo importante. Si acaso, en alguna circunstancia, aporta elementos de juicio para comprender lo que luego sucede. ¿Qué interés puede tener, por ejemplo, saber que embarcó en este o en aquel barco? O si era factor y trabajaba para otros armadores o comerciantes; o, si este fuera el caso, desde cuándo podía asumir con sus propios medios, con sus propios barcos, diferentes negocios, viajes, etcétera.

Si algo enseña la documentación de esa época es que la identidad de los hombres de mar puede resultar extremadamente versátil y desenvuelta. Y que responde a un recorrido, en el que, solo si se tiene éxito y se vive suficiente, se puede aspirar a la situación de vecino respetable, además de rico (puesto que ambas van unidas). Los Elorriaga o Yndaneta de Zumaia, Sasiola o Irrarrazabal de Deba, Arrona de Guetaria y Cestona, o Arteyta de Lekeitio, todos ellos próximos a Elcano y su entorno, forman grupos familiares en los que se pasa de ser acusado de piratería a servir a la monarquía en condiciones muy honorables. De estar a un paso de la cárcel a ser un respetable miembro de la comunidad urbana. De hecho, no olvidemos que a su vuelta en 1522 el capitán Juan Sebastián solicita y obtiene el perdón real por el delito de vender una nao a extranjeros...

Se trata de hombres que acumulan experiencias diferentes, asumen riesgos y cambian de actividad. En un entorno inestable e inseguro, donde el éxito es tan rápido y efímero como el fracaso. Así se entiende que, no conociendo otro horizonte, una parte de los supervivientes de la hazaña del 22 se enrola nuevamente en la segunda expedición «al Moluco» de Loaysa el 25. Hoy puede parecer hasta insensato, pero, para ellos, es lo más natural. Entre otras cosas porque, sabiendo ahora lo que saben, es la oportunidad de obtener los beneficios y el éxito perseguidos.

Las madres, esposas e hijas juegan, con frecuencia, un papel de primer orden en estas biografías en las que sigue primando el rol masculino, pero en las que «operar en red» es fundamental para que el grupo familiar tenga éxito, o, simplemente, sobreviva. Las ausencias prolongadas obligan a activar las capacidades de todos los miembros de la familia, y es muy frecuente ver a las viudas tomar el relevo y el mando de los negocios. Le tocó a la madre de Elcano, Catalina del Puerto, pero fue el caso de otras vecinas coetáneas, como Sancha Pérez de Gamboa, viuda muy joven y «señora» de Aldamar (muere casi centenaria hacia 1590, después de conocer a sus biznietos), o las hermanas Olazabal-Vildayn.

La armada de Magallanes encierra los secretos principales de la vida y carácter de Elcano. Más aún, este largo y extenuante viaje, marca un antes y un después en su biografía. Los cuatro años que siguen hasta su muerte son testigos de la evolución de Juan Sebastián. Contamos con documentación (9)

(9) De las colecciones documentales dedicadas a la circunnavegación, la más completa es la auspiciada por la Compañía General de Tabacos de Filipinas (CDF), *Colección general de*

y relatos que —sumados a los de estos tres años de navegación— permiten dar forma y cuerpo a un curioso marino, un personaje que, al menos para quien suscribe, acaba resultando realmente simpático.

La armada de Magallanes y el regreso de Elcano

Elcano se enrola como maestro de una de las cinco naves, la *Concepción*, el 10 de agosto de 1519, como señalan tanto la primera relación de tripulantes, que viene a ser como un rol de la armada (10), como el libro mayor del sueldo, redactado a su regreso.

Pero conoce a Magallanes desde fines del 18 y, de un modo u otro, colabora con él en los preparativos. Así se desprende de su intervención en las declaraciones sobre el fracaso del enrolamiento de naturales de los reinos que promueve el comendador antes de zarpar (11).

Se ha escrito reiteradamente sobre el «dudoso papel» de Elcano en la armada mientras esta es gobernada por Magallanes. Pero, realmente, no hay gran cosa que decir. Hasta la muerte de Magallanes (Mactán, 27.04.1521), Elcano únicamente es citado expresamente en el motín del puerto de San Julián, en abril de 1520, de resultas del cual regresa la mayor de las cinco naos, la *San Antonio*, al mando de Jerónimo Guerra y trayendo preso a Álvaro de Mesquita.

Los amotinados proceden de la *Concepción*, y sus cabecillas son miembros relevantes de la expedición: el capitán Gaspar de Quesada, Juan de Cartagena y Antonio de Coca. En pleno motín,

«... mandaron al maestro Juan Seuastian que mandase a la gente de la dicha nao e hisiese subir toda la artillería de la dicha nao e luego el dicho Juan Seuastian lo hizo...

documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla, publicada por..., Barcelona, 5 vols, 1918-1923.

(10) El rol (232 personas) inicial, es una simple lista bajo el título «*Relaçion de la gente que ba en las naos que su alteça manda ynviar para el descubrimiento de la espeçeria*» (AGI, Patronato, 34, 6). Se fueron haciendo después otras listas y «roles», sobre todo para el pago de nóminas y gastos, cuyo contenido no coincide completamente. Ref. al respecto el estudio detallado y definitivo de Juan GIL en «El rol del viaje» en *La primera vuelta al mundo. Edición conmemorativa del V Centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-1522*, Taverna Librería, Madrid, 2019, pp. 39-79. Otros detalles importantes en *La propuesta de Magallanes y Faleiro y el apresto de la armada*, *ibidem*, pp. 17-36.

(11) AGI, Patronato, R. 6, (1). Editado en CDF, núm. 77, vol. 2, pp. 288-304; Elcano, en las pp. 301-03.

... que vido al dicho maestre Juan Seuastian mandar toda la nao [San Antonio] y hacer sacar la artilleria» (12).

El motín y sus consecuencias causaron notable escándalo en Sevilla entre los responsables de la Casa de la Contratación. El contador Juan López de Recalde lo describe con detalle al obispo Fonseca, quien dice cómo «a me puesto tanta turbacion la maldad que aquel a hecho», en referencia a Magallanes, e impone como primera medida una suerte de arresto domiciliario a la mujer e hijos del comendador. El conflicto debió de ser monumental, porque Recalde dice cómo se está tomando declaración a los tripulantes de la *San Antonio*, y que «no ay ninguno dellos que no ha menester medio día» (13).

El lunes 16 de septiembre de 1521, Elcano asume el mando de la nao *Victoria* con el grado de capitán. El citado libro del sueldo de la expedición es el mejor resumen de su desempeño:

«El capitán Juan sebastian delcano que fue por maestre de la nao conzebizon (sic) y fue mudado della con mandado del capitán vino en la nao vitoria por capitán sirbio de maestre desde que partio de seuilla que fue a diez de agosto de IUdxix asta el lunes xvi de setienbre de dxxi que son xxv meses xvi días que a razón de tres mil maravedises por mes montan lxxvUdc; y sirbio de capitán en la nao vitoria xi meses e xxii días, que a razón de iiiiu por mes monta xlviUdcccc xxvi, que asi a de aver por todo lo que a servido de su sueldo cxxiiU dxxvi de los quales se quitan diez e ocho mil maravedises que se le dieron en seuilla de socorro de paga de seis meses a si le quedan debiendo que a de aver ciiiU dxxvi» (14).

Desde este momento su participación en la armada adquiere otra envergadura. Que se materializa de inmediato con la firma de «las pazes y amistades» con los reyes de diferentes islas de las Molucas, en las que Elcano y Gómez de Espinosa ocupan un trimestre, hasta el 17 de diciembre. Estas paces son actos de gobierno, significativos e importantes, puesto que ejecutados en nombre del emperador. A los que, con toda razón, Elcano otorga mucha relevancia (15). Lo expresa en el «aviso» fechado el día 6, al que luego me referi-

(12) Autos sobre el motín en AGI, Patronato, 34, r. 17; editados en CDF, vol. 3, núm. 90; pp. 78-94.

(13) Las cartas y documentos de Recalde, Fonseca, etc, en AGI, Patronato, 34, r. 14; editados en CDF, vol. 3, p. 139-156.

(14) Ref. AGI, Contaduria, 425, n. 1, R. 1. fol. 1 recto. Siguen las anotaciones de los pagos en el mismo folio.

(15) El documento que se redacta con este motivo es uno de los pocos originales conservados del viaje y remitidos desde Sevilla a la corte: «*Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las yslandias y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes*

ré: «... la paz e amistad de todos los reyes e señores de todas yslas sobre dichas queriendote obedecer como a rey e a señor firmadas de sus propias manos llevo a tu alta magestad». Es muy probable que los interprete como un contrapeso a la acusación de intervención en el motín de San Julián. Porque el hecho es que, al declararse súbditos del emperador, extienden la influencia castellana en la región. Tratados asimétricos para la práctica europea, que suenan algo endebles, pero que utilizará la diplomacia imperial en sus litigios con la vecina Portugal, estratégicamente mucho mejor situada en estas remotas regiones.

Lo explica bien Herrera cuando describe con detalle las juntas de Badajoz de mayo de 1524 (16): «Magallanes, Gonçalo Gomez de Espinosa, Juan Sebastian del Cano, y sus compañeros, fueron los primeros Christianos que las aprendieron y adquirieron para su Principe».

Como es sabido — y es en este momento cuando surge Elcano a la Historia, con mayúscula —, nada más llegar a Sanlúcar, escribe un aviso dirigido al emperador (17) fechado el domingo 6 de septiembre de 1522. Es interesante que el formato que escoge el marino sea inmediatamente bautizado como *aviso* por quienes lo reciben y leen. Formato bien conocido y utilizado por comerciantes, diplomáticos y agentes reales para este tipo de comunicaciones veloces y ágiles, para las que no sirven formularios cortesanos o literarios (18). Se trata de un brevísimo texto, una especie de telegrama, en el que da razón de lo sucedido. Todo en él es de primer interés. Olvidemos por un

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, AGI, Indiferente, 1528, N.1; editado en CDF, vol. 3, p. 166-194, doc. núm. 105.

(16) Ref. HERRERA, Juan de: *Historia General de las Indias*, Década II, Libro, VI capítulo VIII; edición de Amberes de 1728, p. 161.

(17) Utilizo al ejemplar coetáneo adquirido en 2014 por el Ministerio de Cultura; Archivo General de Indias, Patronato, 48, núm. 20. Hay varias ediciones, casi todas con errores (y, la mayoría, repitiendo la «versión» publicada por MEDINA, Toribio (1920), que es la traducción de un «modelo» italiano, así mismo defectuoso). He estudiado con detalle todo ello en AGUINALDE, F. B.: «Las dos “cartas” que escribió el capitán Juan Sebastián de Elcano a su regreso», en *La primera vuelta al mundo. Edición conmemorativa del V Centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-1522*, Taverna Librería, Madrid, 2019, pp. 145-176. Edito el aviso (ibídem pp. 232-34) teniendo en cuenta las copias coetáneas, de contrastada precisión, de Venecia y Florencia. www.academia.edu/38936874.

(18) El mundo de las comunicaciones en este momento es apasionante. Ref. el repaso que se hace en la obra colectiva BETHENCOURT, F. & F. EGMOND: *Correspondence and Cultural Exchange in Europe, 1400-1700*, vol. 3 de la colección *Cultural Exchange in early modern Europe*, Cambridge University Press, 2007, 374 pp. Asimismo, para el área hispana, el esquema que propone PIEPER, R.: «News from the New World: Spain's monopoly in the European Network of Handwritten Newsletters during the Sixteenth Century», in In RAYMOND, J., MOXHAM, N. (coord.), *News networks in early modern Europe*, 2016, p. 495-511; así mismo su precedente «Cartas, avisos e impresos: los medios de comunicación en el imperio de Carlos V»,

momento el error de datación del aviso (19) o el hecho de que tutee a Carlos I (algo, de suyo, que calificaría de extraordinario), y observemos el contenido, que no tiene desperdicio.

Quien escribe este texto es un marino preciso, escueto y directo. Y muy listo. Tiene que estar exhausto, además de, muy probablemente, anímica y psicológicamente fragilizado; no está para cuidar detalles de forma. Pero, a pesar de ello, se apresura a dar cuenta, y enfatiza su voluntad de acudir a ver al emperador con muestras tangibles del éxito de la expedición: documentos, «cartas», que son los tratados de sumisión de los reyes de estas remotas islas, y muestras de las tan esperadas especias. Llevará, además, cinco papagayos, que sabemos que son particularmente apreciados en la corte.

Se trata de un texto de entre 50 y 55 líneas (según las diferentes copias conservadas). Despacha en 10-12 líneas el primer tramo del viaje, cuya divisoria es la muerte de Magallanes —no un accidente geográfico—, para centrarse en lo que ha sucedido desde que él toma el mando. El propósito es sencillo: todo el texto no es más que un resumen de cómo ha sido el final del viaje, cómo han dejado a varios compañeros, a los que pide se rescate, su huida de los portugueses, y, en fin, su decisión de, por encima de todo, servir al emperador, «con grand honrra... por haserla sabidora del dicho descubrimiento».

Por ello reclama algún beneficio o premio económico. Pero no deja de subrayar que este final de viaje, de cuya importancia es perfectamente consciente, fue una decisión compartida. Retengamos dos frases: «determine con toda la compañía de morir que no yr en manos de portugueses... mas sabera tu alta magestad lo que en mas avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo yendo por el oçidente e veniendo por el oriente».

El emperador le reclama de inmediato, por cédula del día 11, toda ella de puño y letra de su secretario Francisco de los Cobos, algo que es inusual:

«Me escribistes de Sant Lucar en que... me hazéys saber vuestra llegada en saluamiento con la nao nombrada la Vitoria,... de que he holgado mucho... porque yo me quiero ynformarme de vos muy particularmente del viaje que aveys hecho y de lo en él sucedido, vos mando que luego que esta veays

in BRAVO LOZANO, J.: y C. J. de Carlos, coord., *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*, vol. IV, Madrid, 2001, pp. 431-441.

(19) Acabo de publicar un trabajo en el que detallo todas estas cuestiones. AGUINAGALDE, F. B. (2019), «*Habent sua fata libelli*. Elcano y la construcción del relato de la primera circunnavegación, una historia apasionante de errores e imprecisiones», en *Anais de História de Além-Mar*, XIX (2019), Lisboa (en prensa).

toméys dos personas de las que han venido con vos, las mas cuerdas y de mejor razón, y os partays y vengays con ellos donde yo estouiere» (20).

En la corte, otoño de 1522. Los diferentes escenarios para transmitir el relato

Elcano y sus acompañantes llegan en un momento revuelto. A una corte que todavía se está instalando y que, al parecer, no es muy brillante (el emperador acaba de regresar de su gira europea y recepción de la dignidad de emperador), además de estar atiborrada de gente: «de otros caballeros y gente de Corte ha acudido tanto, que no cabemos de pies» como dice el secretario Salinas (21).

A los problemas políticos generales (final de la revuelta de las comunidades, guerra con Francia en la frontera de Guipúzcoa), hay que añadir como telón de fondo el desencuentro del canciller imperial Gattinara y el secretario Cobos, que se está convirtiendo, a pasos agigantados, en la sombra del emperador. Al margen de su diferente talante y aspiraciones, ambos tienen intereses en las Indias, y ambos, así mismo, manipularán la situación en beneficio propio.

Carlos I ha reclamado la venida inmediata de los protagonistas, pero actuará con parsimonia. Aunque se suele afirmar —yo mismo en un trabajo reciente— que Elcano acude, como pide el emperador, con dos personas «de las mas cuerdas», el hecho es que, contando a los dos compañeros «oficiales», Albo y Bustamante, van a Valladolid al menos otros cinco (22): Sánchez de Rodas, Rodríguez de Huelva, Hernández Colmenero, el genovés Giudice (que es al único que cita Anghiera por su nombre, como su informante, en las *Décadas*) además del vicentino Pigafetta, de quien luego me ocuparé.

El *encuentro* (que tendrá lugar lo más probablemente a fines de septiembre) de los supervivientes y la corte, en la que la descripción de su hazaña va a

(20) El dossier con los documentos de Juan Sebastián se conserva en el Archivo Histórico de Euskadi (EAH-AHE). Fondos de familia. Archivo de la Torre de Laurgain, leg. 15, núm. 9. He publicado su historia y la transcripción de los documentos en AGUINAGALDE, F. B.: «El Archivo personal de Juan Sebastián de Elcano (1486-1526), marino de Guetaria», en *In medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo. Actas del II Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) los días 20 y 21 de septiembre de 2017*, Sevilla 2017, pp. 65-94 (<https://www.academia.edu/35865782>).

(21) Ref. RODRÍGUEZ VILLA, A.: *El emperador Carlos V y su corte según las cartas de Don Martín de Salinas*, Madrid, 1903-1905, 985 pp.

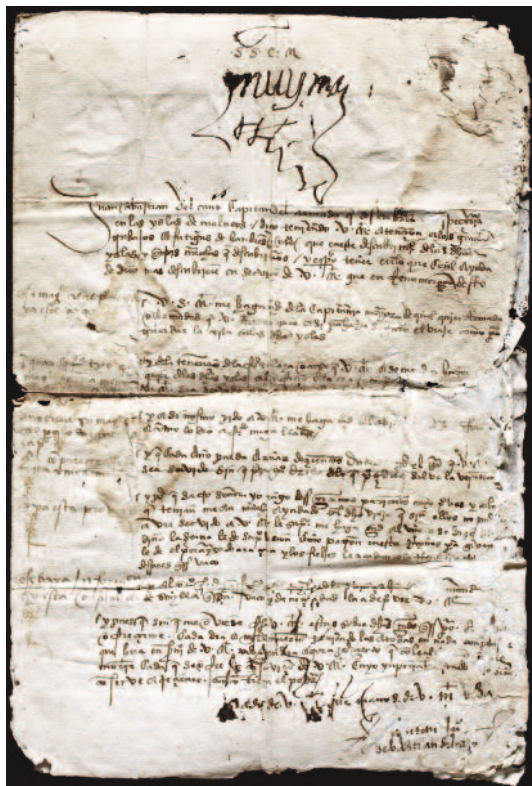
(22) Como ellos mismos afirman, dando diferentes detalles, cuando acuden en mayo de 1524 a Badajoz a testificar en las negociaciones diplomáticas entre las delegaciones de Castilla y Portugal. Ref. el expediente en AGI, Patronato, 48, R. 13 y 15. Los diferentes documentos que forman el dossier, editados en CDF, doc. 194-196, vol. 4, pp. 303-367 y vol. 5, pp. 3-191.

ser escuchada, transcrita, elaborada y difundida, estaría rodeado de expectación. Serán interrogados, una y otra vez, en situaciones y entornos diferentes. Por el emperador, en primer lugar; es de suponer que en privado. Por los funcionarios encargados de averiguar los detalles de la navegación, que tienen que aclarar diferentes puntos confusos y conflictivos. Y, en fin, por un tercer grupo, este más heterogéneo y formado por humanistas y curiosos.

Es muy probable que las vistas con el emperador no fueran inmediatas, o que se produjeran escalonadamente. El 18 de octubre «la comisión oficial», es decir, Elcano, Albo y Bustamante, declara ante el lic. Sancho Díaz de Leguizamón, alcalde de Casa y Corte, para aclarar aspectos prácticos y económicos del viaje.

Muchos de quienes les escuchan dejan testimonio escrito de ello. Desde el emperador, en carta a su tía Margarita, gobernadora de los Países Bajos, a los funcionarios y humanistas. Pero es este último grupo el que convierte el viaje en un relato de resonancia internacional. Y su materialización es inmediata: en menos de un mes y medio circula por Europa una versión impresa de la hazaña.

El contraste entre los marinos y los oficiales, los consejeros y las diferentes personas que circulan por esta corte tan abigarrada tiene que haber sido muy singular. Unos, con la vista puesta en el valor estratégico, económico, político y cultural (este último, valor intangible muy estimado por los círculos humanistas, ávidos de las novedades de lo que sucede en Indias). Y los marinos ocupados en su futuro inmediato, para lo que tratan de obtener alguna rentabilidad de la hazaña. Hay que buscarse patronos para ello, establecer contactos,



Año 1522, entre septiembre y 5 de noviembre. Memorial de Juan Sebastián de Elcano a Carlos I solicitando diversas mercedes, con motivo de su «descubrimiento de la especiería». Archivo Histórico de Euskadi (EAH-AHE). (Fondos de familia. Archivo de la Torre de Laurgain, leg. 15, n.º 9).

aprender a moverse en los círculos en los que pueden obtener beneficios; sean estos económicos, como de cara a su futuro, pues la mayor parte de ellos es ahora cuando pueden emplearse en condiciones sensiblemente mejores. Y este aprendizaje lleva su tiempo. Como ya he señalado, este grupo de marinos forman un activo que la monarquía no puede permitirse el lujo de ignorar, máxime en este momento en el que se recrudece el conflicto con Portugal por los límites y posesión «del Maluco». Y estos marinos, en su madurez profesional y con la experiencia y los conocimientos prácticos y específicos adecuados, se saben objeto de interés.

Unas semanas después de su llegada, Elcano presentará un memorial en el que solicita diversas mercedes. Lleva la fecha de 5 de noviembre al dorso, lo que significa, con toda probabilidad, el día de su recepción oficial por la secretaría del emperador. Un oficial redacta al margen las contestaciones —todas negativas—, que son rubricadas por Cobos. Elcano conoce mejor los usos de la corte, o, lo más seguro, ha tejido ya una red de colaboradores o amigos que le asesoran sobre modos y maneras. El memorial es un reflejo de ello: es un texto de otra clase, escrito según los modelos cortesanos al uso.

En cualquier caso, tenemos algunos datos que permiten ir mapeando un proceso de encuentro y de diálogo que va produciendo algunos resultados. Elcano recibe diferentes mercedes solo a partir de enero del año siguiente: renta de 500 ducados anuales (23 de enero), perdón de un delito antiguo de venta de un barco a extranjeros (13 de febrero), y privilegio de aumento de armerías (23 de mayo). Como las reciben, asimismo, algunos de sus compañeros: tres cédulas el 13 de febrero (23) concediendo una renta anual al contador Martín Méndez, al maestre Miguel de Rodas y al piloto Francisco Albo, y concesión de armerías personales para Bustamante, Albo, Méndez y Rodas, a quien, además, el emperador arma caballero, en una inusual ceremonia en cuya descripción se deleita el siempre bien informado Herrera y que muestra cómo va emergiendo en los ambientes cortesanos la conciencia del significado de la hazaña y el valor de sus protagonistas:

«Al Maestre Miguel de Rodas, vezino de Sevilla, armó el Rey caballero, quando salía de su cámara por oír misa a una sala grande en la villa de Valladolid a veynte de Agosto deste año: y estando el dicho Miguel de Rodas de rodillas, le tomo su espada y le toco con ella en la cabeça y dixo: Dios os haga buen cavallero y el Apostol Santiago, y mandó al Secretario Francisco de los Cobos que le diesse testimonio dello» (24).

(23) Editadas en CDF, vol. 5, núm. 213 a 215.

(24) Ref. HERRERA, Juan de: *Historia General de las Indias*, Década III, Libro, IV capítulo XIV; edición de Amberes de 1728, p. 115.

Pero es el círculo humanista el que va a otorgar a la hazaña su dimensión de evento europeo excepcional.

La corte del emperador en el otoño de 1522 acoge a numerosos humanistas y escritores. Todos ellos se van a interesar en lo que cuentan los marinos, y entre todos ellos se va a ir modulando un relato que, con pocas variantes, se ha mantenido hasta hoy día.

El 24 de octubre de 1522, el eminente miembro de la secretaría imperial, el belga Maximiliano van Zevenbergen (ca. 1480/90-1538), más conocido como Maximiliano Transilvano (del apodo que él mismo, fino humanista, adopta, latinizando (25) su apellido paterno) (26), concluye un texto en latín en forma de «epístola», que remite a su antiguo patrono Mateo Lang von Wellenburg (1468-1540), consejero del emperador Maximiliano, cardenal (1511) arzobispo de Salzburgo y erudito humanista, de quien fue Secretario en los inicios de su carrera. El libro se imprime en Colonia en enero de 1523 (27); y en noviembre es nuevamente impreso en Roma, por mano de Francesco Miniti Calvi, y dedicado al datario Gian Matteo Giberti (1495-1543), mano derecha del recién elegido pontífice Clemente VII.

El texto se incorporará en algunas colecciones de viajes en diferentes ediciones a lo largo del siglo XVI, de las que la más importante es la del veneciano Giovanni Battista Ramusio (1485-1557) (28), uno de los más eminentes cosmógrafos del siglo XVI.

El objetivo de Transilvano es, sin duda, político. Es urgente dar a conocer la hazaña, pero modulando el mensaje al gusto y según los intereses de su patrono, el canciller Gattinara: los españoles han circunnavegado el globo,

(25) En 1538 fue admitido, como «van Transil», en el linaje de T'Ser-Roelofs, uno de los siete linajes de Bruselas, del que formaba parte la familia de su segunda mujer, Catalina de Mols.

(26) Ref. los detalles sobre su biografía y un resumen sobre el viejo debate sobre sus orígenes en AGUINAGALDE (2019). Cf. la breve biografía definitiva —con bibliografía importante— de A. y St. ROLET: «De la quête d'Orphée à la naissance d'Athéna, sous le regard de la *Divina Sophia*: essai d'interprétation symbolique du décor de façade du palais de Maximilien Transsylvain à Bruxelles», in *Humanistica Lovaniensia*, 60 (2011) 161-193, así como las numerosas referencias en el estudio de H. de VOCHT, *Literae virorum eruditorum ad Franciscum Craneveldium (1522-1528)*, Humanistica Lovaniensia, núm. 1, Louvain, 1928, *passim*.

(27) Los detalles en HARRISSE, H.: *Bibliotheca Americana Vetustissima. A Description of Works Relating to America, Published Between 1492 and 1551*, New York, 1866, n° 122, pp. 224-232. El texto de Transilvano se incorporó en diferentes obras recopilatorias posteriores.

(28) Ref. RAMUSIO, Giovanni Battista: *Navigazioni e viaggi* [edición de Marica MILANE-SI], Torino, Einaudi, 6 vols. 1977-1988. Ref. sobre la obra de Ramusio el estudio de ROMANINI, F.: «*Se fussero più ordinate, e meglio scritte... Giovanni Battista Ramusio correttore ed editore delle Navigazioni et viaggi*», Viella, Roma, 2007, 308 pp., en el que se desarrolla un importante análisis filológico sobre su obra. Así mismo HORODOWICH, E.: *The Venetian Discovery of America. Geographic Imagination and Print Culture in the Age of Encounters*, Cambridge University Press, 2018, 327 pp.

pero ello no interfiere el reparto geográfico de la influencia en Indias con Portugal. Y hacerlo en latín, la lengua de los eruditos y las cancillerías europeas.

Además de Transilvano, el cronista de Indias Pedro Mártir de Anglería entrevistará a los supervivientes y compondrá un texto que, desafortunadamente, se perderá en el saco de Roma de 1527, ciudad a la que lo había remitido para su impresión. Ello no obstante, una nueva redacción ocupará el capítulo VII de la *Década V* de su obra, publicada en 1530.

Es de suponer que ambos autores escriben sobre lo que escuchan. Es decir, convierten en texto descriptivo lo que los marinos refieren oralmente. Se dice en la documentación coetánea que había «relaciones» y documentos sobre el viaje, pero, salvo el derrotero de Albo, al que luego me referiré, no se han conservado. El mismo Elcano dice haber escrito un texto, en la citada declaración del 18 de octubre ante el licenciado Sancho Díaz de Leguizamón: «mientras fue vivo Fernando de Magallanes, este testigo no ha escrito cosa ninguna, porque no osaba; e después que a este testigo eligieron por capitán e tesoroero lo que paso tiene escrito, e parte dello tiene dado a Samano, e parte dello tiene en su poder».

Es decir, el texto solo cubriría el último año del viaje. Es un dato importante porque, en el caso de que este texto hubiera circulado, serviría de forma limitada a los diferentes autores.

Epílogo. La intervención de Pigafetta

Al menos dos de los 18 supervivientes sí tenían una descripción o relato propio de la circunnavegación. El primero, Francisco Albo, griego de la isla de Chios, embarcado como contraamaestre de *la Trinidad* (10.8.1519 a 25.11.1520), y luego maestre (26.11.1520 a 18.4.1521) y piloto (18.4.1521 a 8.9.1522) de la *Victoria* (29), desde el 19 de noviembre de 1519 va redactando día a día el derrotero del viaje. Se trata de un texto preciso, con poco sitio para la literatura; y escrito para dar cuenta de su empleo y su profesionalidad. Fue publicado en 1837 por Fernández de Navarrete, como es sabido, a través de una copia conservada en el Archivo General de Indias (30).

El segundo se ha convertido, con el paso de los años, en el gran protagonista de la hazaña: el vicentino Antonio Pigafetta (31). Pigafetta es un joven «aprendiz» de humanista, que embarca como criado de Magallanes con cerca

(29) AGI, Contratación 425, r. 1, n. 1, fol. 2 rcto.

(30) AGI, Patronato, n° 34, r. 5.

(31) Ref. la edición de referencia del profesor CANOVA, Andrea (1999), *Antonio Pigafetta. Relazione del primo viaggio attorno al mondo, testo critico e commento di...*, Padova, 1999, 403

de 20 años, después de su paso por la universidad de Padua. Como vicentino que es, está al día de lo que sucede en Indias, a través de las ediciones de los textos de Vespuccio y diferentes autores llevadas a cabo en Venecia y en su ciudad natal.

No es un marino, y todo induce a pensar que al venir a España como criado del legado Chiericati (1518), busca un empleo. La empresa de Magallanes es una oportunidad perfecta, y estoy persuadido de que, siendo de poca utilidad en el desarrollo de la navegación, su propósito, desde el principio, es ejercer como una suerte de cronista, o relator en el contexto de la pujante literatura de viajes que se está desarrollando en estos años.

Da dos detalles al respecto. Como hombre de letras que defiende ser, escribe para que «potessero parturirmi qualche nome apresso la posterità» (32), y porque «avendo io avuto gran notisia per molti libri letti e per diverse persone che praticavano con su signoria», en referencia a su estancia con el legado Chiericati en Barcelona.

Pigafetta considera su trabajo literario como su mejor inversión. Es decir, este es su horizonte, no como empleado en armadas o al servicio de la monarquía, como pretenden sus demás compañeros de expedición. Lo explica muy bien:

«... partendomi de Seviglia andai a Vagliadolit, ove apresentai a la sacra magestà de don Carlo non oro né argento, ma cose da essere assai apreciati da un simil signore. Fra le altre cose li detti uno libro scripto de mia mano de tucte le cose passate de giorno in giorno nel viaggio nostro» (33).

Es conocido su peregrinar por diversas cortes europeas a la búsqueda de patrono para editar su relato (34). Un resumen —e interpretación— del mismo traducido al francés se imprime en París entre 1526-1536, y la traducción italiana de este texto en Roma en 1536 (35).

Pigafetta desaparece de la documentación española al regreso de la expedición. Se le ha criticado siempre por no citar a Elcano u otros pormenores del largo viaje cuando escribe, supuestamente a partir de las notas que iba toman-

pp. Ref. así mismo el conjunto de trabajos recogidos en la obra colectiva de CHEMELLO, A.: (edit.), *Antonio Pigafetta e la letteratura di viaggio nel Cinquecento*, Cierre edizioni, Verona, 1996, 174 pp. Sobre la familia Pigafetta, ref. el trabajo definitivo de PETRIZZELLI, M.: *Il n'est rose sans épine. Studi sulla nobile famiglia Pigafetta*, Vicenza, Istituzione Biblioteca Civica Bertoliana, 2006; resume lo que se sabe de Antonio Pigafetta en pp. 54-63.

(32) Edición de Canova, p. 159.

(33) CANOVA (1999), p. 352.

(34) Los detalles sobre estas peripecias en Pettrizzelli; la cronología en pp. 62-63; así mismo el repaso de la edición de Canova (1999).

(35) Los detalles sobre los ejemplares, ediciones, etc. en mi reciente AGUINAGALDE (2019).

do diariamente, pero el hecho es que, salvo en los libros de salarios de la armada, jamás se le cita en la documentación conservada. Se podría decir que Pigafetta ignora y es ignorado. Un juego simétrico de invisibilidades difícil de interpretar. Sabemos de él lo que Pigafetta quiere que sepamos. Eso sí, a su regreso a Italia se le sigue la pista entre Venecia y las cortes de Mantua y Roma.

Pero, desde mi punto de vista, lo importante no es esto. Para avanzar y evolucionar en la manera de comprender la hazaña de la circunnavegación desde la atalaya de Guetaria, y, como es mi caso, situar al paisano Juan Sebastián en estos entornos evolutivos e inestables, algunos tan ajenos a su manera de ser y estar, tenemos que ensayar nuevas vías de investigación. Que contextualicen a los protagonistas, lo que hicieron y, sobre todo, lo que contaron los demás sobre todo ello.

Solo de esta manera podremos construir un nuevo relato, más matizado, de contenido más rico y, sobre todo, más interesante y significativo para este inicio del siglo XXI, supuestamente «globalizado», como lo fue la expedición que conmemoramos.



EL VIAJE. ETAPAS Y DERROTAS SEGUIDAS

Luis MOLLÁ AYUSO



*Vienen de Sanlúcar, rompiendo el agua,
a la Torre del Oro
barcos de plata.*

Lope de Vega.



N los primeros días del mes de agosto de 1519, tras un largo periodo de preparación no exento de tensiones entre el capitán general Magallanes y los oficiales de la Casa de la Contratación, la expedición quedó lista para su partida en el muelle de las Mulas de Sevilla, situado frente a la Torre del Oro, en el margen derecho del río Guadalquivir en su fluir hacia el mar, echando a navegar pocos días después con cada nao a la vista de las demás, pero maniobrando con independencia para mejor sortear los peligros que entonces escondía un río sin dragar, con peligrosos remolinos y corrientes, pilares de puentes antiguos destruidos en viejas batallas e incluso piratas que lo remontaban inopinadamente en busca del botín de las naves y pueblos mal defendidos.

La expedición permaneció cuarenta días en Sanlúcar terminando de reabastecerse, y, por fin, el 20 de septiembre las naos salieron a la mar, sortearon la peligrosa barra de Sanlúcar y pusieron rumbo a Tenerife a través del entonces llamado mar de las Mujeres, conocido así porque su navegación era tan simple que hasta una mujer podría llevarla a cabo, insinuación que hoy no sería consentida en modo alguno.

A la salida de Sanlúcar un total de 234 hombres se distribuían entre las cinco naos. De día la navegación debía hacerse con todos los buques a la vista. De noche la capitana navegaba delante del resto con una antorcha de

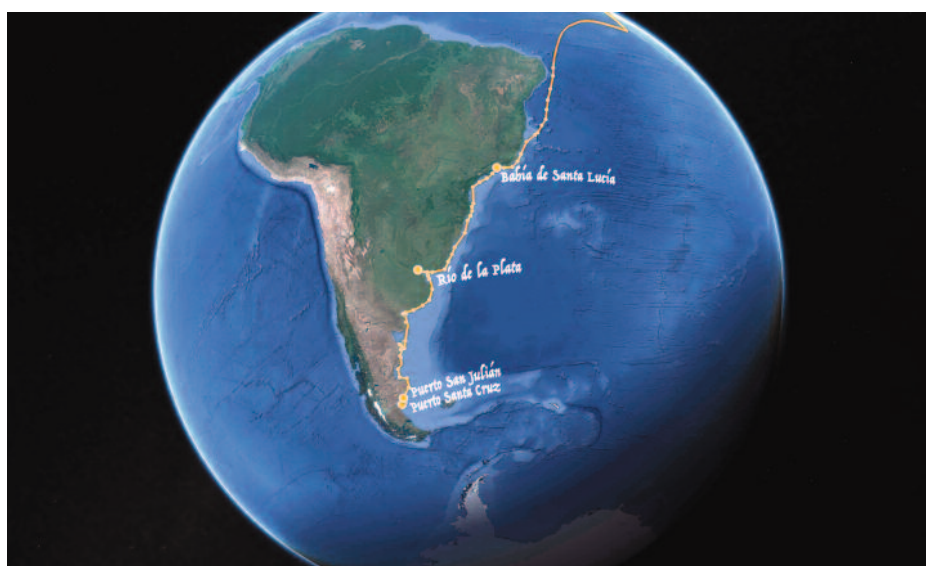
leña a popa a modo de farol que servía de guía al resto. Cada noche se montaban tres guardias. La primera al imponerse la oscuridad, la segunda, llamada *modora*, en medio y la tercera hasta el amanecer. La tripulación se repartía entre las tres guardias, la primera bajo la responsabilidad del capitán o el contra maestre que se turnaban cada noche, la segunda por el piloto o el timonel y la tercera por el maestre. El 26 de septiembre, sin incidencias notables, las cinco naos entraban en Santa Cruz de Tenerife.

Poco antes de la salida de Sevilla Juan Rodríguez Fonseca, obispo de Burgos y presidente de la Casa de la Contratación, había purgado las tripulaciones de extranjeros, especialmente de portugueses, en beneficio de oficiales y marineros castellanos, lo que originó un profundo sentimiento de desconfianza y rechazo en Magallanes. Dos de las naos, la capitana *Trinidad* (Fernando de Magallanes) y la pequeña *Santiago* (Juan Rodríguez Serrano), quedaron en manos de capitanes portugueses y las otras tres, *Concepción* (Gaspar de Quesada), *Victoria* (Luis de Mendoza) y la *San Antonio* (Juan de Cartagena), quizás la más importante de las cinco por ser la más grande y por sus funciones de nao despensa, ya que albergaba la mayoría de los alimentos, al mando de nobles castellanos. Además, Cartagena fue nombrado «conjunta persona», lo que lo situaba al nivel de Magallanes y establecía de facto una de esas bicefalías que tan malos resultados suelen dar en la mar. En Tenerife, lejos del largo brazo de la Casa de la Contratación, Magallanes contrató más marineros y el rol ascendió hasta 265 hombres.

Poco después de la expedición entró en Santa Cruz una carabela ligera en la que el suegro de Magallanes le traía dos noticias que aumentaron su desconfianza, por una parte el rey Manuel I de Portugal había despachado una flota de combate con el fin de hundir sus naos y por otra que los capitanes castellanos estaban prestos a revolverse contra su autoridad si no seguía fielmente los dictados de Fonseca. Aunque la estancia en Tenerife debía alargarse todavía unos días, Magallanes dio orden de zarpar a toda prisa y en lugar de escoger la derrota al Caribe propia de los buques castellanos en virtud de los acuerdos de Tordesillas, corrió a esconderse al sur de la isla frente a la localidad de Granadilla de Abona. A pesar del mandato de Fonseca de consensuar las órdenes con sus capitanes, Magallanes excusó su decisión en la búsqueda de las mejores fuentes de agua y de la magnífica resina que daban los pinos del lugar, tan necesaria para el calafateado de las naos. Los capitanes castellanos le echaron en cara que no hubieran sido consultados y se sintieron insultados cuando Magallanes ordenó tomar rumbo sur, precisamente la ruta de los portugueses, lo que alimentó las murmuraciones de los insatisfechos que acusaban al capitán general de trabajar secretamente para el rey Manuel. En la soledad de su camarín, Magallanes probablemente trataba de encontrar respuesta a la inquietante paradoja de que los portugueses lo buscaran para eliminarlo por trabajar para los castellanos mientras que estos lo acusaban precisamente de lo contrario.

Durante más de dos meses la flota desfiló frente a la costa africana a la altura de Guinea y Sierra Leona hasta alcanzar el ecuador, alternando el tiempo entre la ausencia absoluta de viento y largas semanas sin pausa en las lluvias, dándose entre ambas situaciones en más de una ocasión la aparición del Cuerpo Santo, término acuñado entre la marinería para referirse al Fuego de San Telmo, lo que no hacía sino aumentar los miedos de los supersticiosos marineros. Desaparecida la Estrella Polar, la flota puso rumbo suroeste hasta la tierra del Verzin (Brasil), dando el ancla el 13 de diciembre en una plácida ensenada frente a una aldea de indios a la que, siguiendo la costumbre castellana de usar el santoral como guía bautizaron como Santa Lucía (Río de Janeiro).

Tras trece días de descanso, el 26 de diciembre la expedición volvió a arrumbar al polo antártico en su búsqueda del paso al Mar del Sur. En Santa Lucía, Magallanes cometió dos errores por los que tuvo que pagar un alto precio. Motivado por ciertas insidias intestinas, Juan de Cartagena fue depuesto como capitán de la *San Antonio* y obligado a embarcar como sobresaliente (sin cargo) en la *Concepción*, mientras que Estevao Gomes, experimentado navegante portugués que llevaba diez años al servicio de Castilla y que acompañaba a Magallanes como consejero en asuntos de navegación, fue también desembarcado, en su caso a la *San Antonio*, porque hacía sombra a Magallanes e indisponía a la tripulación con sus murmuraciones, pues entendía que por experiencia y años de servicio a la Corona él debía haber sido elegido



Periplo atlántico de la expedición.

capitán general. En cualquier caso, en una expedición en la que se daban tantos desencuentros que la acercaban al motín que no tardaría en llegar, dos enemigos tan señalados de Magallanes debían haber permanecido a bordo de la capitana bajo el control del capitán general, y en lugar de eso, uno, Cartagena, fue desembarcado a la *Concepción*, donde, junto a Quesada, habrían de constituir el embrión del motín de San Julián, mientras que el otro fue desembarcado a la *San Antonio*, cuyo nuevo capitán, Álvaro Mesquita no tenía otro mérito que el de ser primo de Magallanes, con lo que lo que este ganaba en confianza, por mor de la sangre, lo perdía en la ausencia de conocimientos marinos y capacidad de liderazgo de un hombre que terminó siendo presa fácil de Estevao Gomes, que no encontró demasiados obstáculos para conducir a la más importante de las naves al motín y a la deserción.

En los 34° de latitud sur los marinos exploraron el mar de Solís (Estuario del río de la Plata), rebautizado así cuando el piloto mayor de la Casa de la Contratación Juan Díaz de Solís encontró allí la muerte a manos de indios caníbales tres años atrás cuando buscaba el paso al Mar del Sur. Obviamente, Magallanes tampoco lo encontró y como quiera que muchos susurraban que el portugués había asegurado al rey Carlos que aquel era el lugar de encuentro de ambos mares, las murmuraciones aumentaron y la convivencia alcanzó los límites de lo tolerable. El 1 de abril de 1520 las naves se refugiaron en la ensenada de San Julián, en los 49° sur, dispuestas a dejar pasar el invierno austral. En ese momento la situación era de tal tensión que no tardó en producirse el motín, que pudo ser sofocado gracias a la ayuda de Gonzalo Gómez de Espinosa, alguacil de la expedición, aunque significó la muerte, entre otros, de Quesada y Mendoza, y la prisión de Cartagena, al que, dada su encumbrada posición y cercanía a Fonseca, de quien algunos aseguraban que era hijo natu-



Estrecho de Todos los Santos, posteriormente rebautizado como de Magallanes.

ral, Magallanes no se atrevió a ajusticiar, abandonándolo a su partida en tan inhóspita tierra. Del juicio posterior al motín devinieron no pocas penas capitales, conmutándose la mayoría por la falta de manos que hubiera supuesto ejecutarlas. Entre otros salvó la cabeza Juan Sebastián de Elcano. Durante la estancia en San Julián se perdió la *Santiago* aplastada contra los acantilados durante un temporal.

Por fin, el 18 de octubre de 1520 encontrarían un cabo que bautizaron como el de las Once Mil Vírgenes y que cuarenta días después los conduciría al Mar del Sur que con tanto ahínco habían buscado. Lamentablemente, en ese punto desertaría la *San Antonio*, dejando a la flota prácticamente sin alimentos y con 51 pares de manos menos.

El nuevo océano, rebautizado por Magallanes como Pacífico (seguramente porque no era época de monzones), vería llegar desde oriente tres únicas naves de las cinco con que contaba la expedición originalmente.

Tras celebrar una asamblea con sus capitanes, Magallanes dispuso navegar al norte cerca de costa para avituallarse de agua y alimentos en tierra cada vez que fuera necesario, con idea de ascender hasta la latitud de las Molucas y



Nao *Victoria* cruzando el estrecho de Magallanes, obra del pintor chileno Guillermo Muñoz Vera.

proceder en su demanda a continuación con rumbo oeste, sin embargo, solo dieciocho días después, contraviniendo su propia orden el capitán general ordenó rumbo noroeste para cruzar el océano en diagonal. Fue su tercer error grave, pues para su desgracia en su derrota no encontró más que un par de atolones desiertos yermos en agua y alimentos, con lo que el escorbuto no tardó en presentarse causando una veintena larga de muertes. Se desconocen las razones de este inopinado cambio de criterio por parte de Magallanes, aunque su fundamento pudiera encontrarse en el miedo a Fonseca, sobre todo tras los sucesos de San Julián que el presidente de la Casa de la Contratación debía conocer a esas alturas de labios de Estevao Gomes, y cuyo largo y siniestro brazo bien podía llegar a la nueva gobernación de Castilla del Oro situada a orillas del Pacífico, en territorio de lo que hoy serían tierras de Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

En cualquier caso, después de tres meses de durísima navegación la flota llegó a un grupo de islas habitadas, echando el ancla frente a la mayor de todas situada en los 12° de latitud norte y que, siguiendo la tradición del santoral, Magallanes decidió bautizar como isla de San Basilio (hoy isla de Guam). Sin embargo, ante la sorpresa de todos, los indios que la habitaban se presentaron a bordo manejando unas embarcaciones extraordinariamente rápidas y se dedicaron a robar cuanto objeto llamaba su atención, hasta que Gómez de Espinosa ordenó repelerlos con fuego de arcabuz, quedando el archipiélago consignado en la bitácora como islas de los Ladrones.

Navegando hacia el oeste no tardó en aparecer un nutrido grupo de islas siguiendo una a la otra de forma que parecía que no se acababan nunca. Magallanes decidió bautizarlas con el nombre genérico de archipiélago de Pascua y en todas cuantas resultó necesario encontraron agua, comida y buena disposición por parte de los nativos, aunque no las anheladas especias. Sorprendido, el capitán general comentó la ironía de que durante meses había navegado sin encontrar islas y ahora surgía una docena por el horizonte en cada singladura. Los pilotos sabían por la latitud en que se movían que las Molucas debían quedar al sur y sin embargo Magallanes mantenía la orden de navegar al oeste, lo que llevó a algunos a pensar que se había perdido y a otros a imaginar que buscaba territorios con cuyos jefes establecer tratados comerciales, pues, junto a la certificación de la situación de las Molucas respecto al tratado de Tordesillas, ese era uno de los objetivos principales del viaje.

El 7 de abril de 1521 llegaron al puerto de Sugbó (Cebú), situado en una amplia ensenada salpicada de poblados, siendo recibidos amistosamente por el rajá Hummabon que se prestó a establecer relaciones comerciales con el rey de España, de forma que durante las siguientes semanas estuvo mostrando a Magallanes cuantos productos podían servir a Castilla para sustentar el tratado, entre ellos oro y ciertas formas de especias, aunque no del tamaño y calidad de las que esperaban encontrar en las Molucas. Viendo Hummabon la

satisfacción que aquellos productos causaban en el ánimo de Magallanes, le ofreció poner a su disposición todo el archipiélago si con sus armas de fuego fuera capaz de someter a un cacique díscolo de nombre Lapulapu que habitaba en la isla de Mactán. A pesar de las advertencias de sus subordinados, Magallanes pensó que una victoria militar le ayudaría a regresar a España como un héroe y navegó a Mactán, donde el 27 de abril se avino a combatir con Lapulapu. Fue su cuarto y definitivo error, además del más grave, pues el rajá de Mactán le dio una soberana lección táctica y terminó causándole la muerte.

Vencidos y humillados, los expedicionarios regresaron a Cebú. Allí Hummabon se dio cuenta de que aquellos hombres no eran invencibles y que seguramente Lapulapu vendría a por él por haberlos instigado en su contra, de modo que, para congraciarse con él y conchabado con Enrique de Malaca, esclavo personal del fallecido Magallanes, urdió una trampa en la que dieron muerte a traición a un alto número de expedicionarios durante una cena servida en honor del capitán general. Desconsolados por la pérdida de su comandante y tantas otras vidas en la batalla de Mactán y la traición de Sugbó, los marinos abandonaron la ensenada a toda prisa. No contando con tripulación suficiente para las tres naves decidieron quemar la *Concepción*, por considerar que era la que en peor estado estaba.

Huérfanos de su comandante, la expedición navegó durante días como espíritus errantes bajo el mando del portugués Lopez Carvalho. Igual que su predecesor y también sin razones aparentes, Carvalho abandonó el rumbo sur que debía conducirles a la latitud de las Molucas y se dedicó a deambular de isla en isla por el mar de Joló. Desconfiados, desembarcaron solo cuando la falta de alimentos o agua resultó acuciante. De este modo visitaron la isla de



Periplo a lo largo del archipiélago filipino.

Bohol, Panglao, Mindanao, isla de Kagayan y finalmente la de Palawan, donde fueron atendidos y pudieron cubrir sus necesidades. En Palawan escucharon maravillas de la vecina ciudad de Brunéi, donde llegaron el 9 de julio y encontraron una civilización tan avanzada como la europea y aunque fueron bien recibidos e incluso puede que algún alto cargo de la expedición sintiese la tentación de desertar, la relación terminó mal y tuvieron que abandonar la ciudad a toda prisa 20 días después de llegar.

Tras permanecer 37 jornadas en una isla sin identificar entre Brunéi y Palawan para reparar y calafatear las naves, a esas alturas muy maltrechas, acordaron la destitución de Carvalho por algunos casos oscuros de corrupción y el nombramiento de Espinosa (que ya era capitán de la *Trinidad*) como capitán general de la flota. Juan Sebastián de Elcano, por su parte, fue nombrado capitán de la *Victoria*. Con esta nueva organización cesó la deriva en los rumbos y las dos naves llegaron finalmente a Tidore, en las Molucas, el 8 de noviembre. En Tidore los expedicionarios encontraron un rey, Almansur, con mucha predisposición a comerciar con ellos, y lo que resultó mejor, leal a los pactos contraídos. Durante algo más de cuarenta días las dos naos cargaron todo el clavo que pudieron almacenar, aunque a la hora de la salida la *Trinidad* hacía agua de manera peligrosa por lo que hubo de permanecer en la isla reparando durante cuatro meses, transcurridos los cuales inició el viaje de regreso por el este en dirección a Castilla del Oro, pero los vientos contrarios, los fuertes temporales y la falta de alimentos los obligaron a regresar a Tidore, donde fueron capturados por los portugueses que los sometieron a trabajos forzados tan duros que únicamente sobrevivieron tres hombres. Al mando de Juan Sebastián de Elcano, la *Victoria* zarpó de Tidore el 21 de diciembre con 47



Tránsito de las Molucas a Timor, antesala del trayecto más duro al que hubo de enfrentarse Elcano.

tripulantes y 13 indios como dotación humana y una carga de 600 quintales de clavo (unas 27 toneladas). Durante una semana recorrieron diversas islas recogiendo muestras de especias para llevárselas al emperador y pasaron 15 días en la isla de Mallúa (hoy Pulau-Wetar) para reparar los desperfectos causados por una violenta tormenta.

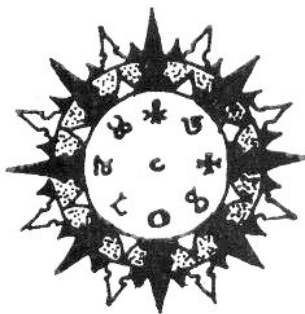
Transcurrido este tiempo saltaron a la cercana isla de Timor, donde llegaron el 25 de enero de 1522 y salieron a navegar once días después, enfrentándose a la fase más dura de su periplo, pues se trató de una travesía de 153 días sin tocar tierra por miedo a los portugueses, cruzando dos veces la línea equinoccial, la primera hasta los 40° de latitud sur, donde se vieron sometidos a las peores condiciones atmosféricas con mares embravecidas y vientos y corrientes adversas. Con la nave a punto de quebrar y la mayoría de los hombres enfermos, decidieron, impulsados por el hambre después de haberse comido el serrín, el cuero de las velas y cuantos roedores había a bordo, entrar en la isla principal del archipiélago de Cabo Verde simulando una nave castellana averiada de regreso de La Española. Descubierta la trampa, el 13 de julio Elcano ordenó zarpar a toda prisa dejando en la isla trece hombres, que con los tres supervivientes de la *Trinidad* serían repatriados tiempo después a instancias del emperador.

Navegando rumbo a España, decidieron no entrar en Canarias por miedo a los portugueses. Cuando más perentoria era la necesidad de regresar a casa el



En la parte final del viaje, además de a mares embravecidos, al hambre y a las enfermedades, y todo ello a lomos de una nao desvencijada, los dieciocho supervivientes tuvieron que enfrentarse a los portugueses, pues aquellas aguas les pertenecían en virtud de lo acordado en Torde-sillas.

anticiclón de las Azores los dejó desventados y tuvieron que remar sin desatender las bombas de achique. Por fin, exhaustos y famélicos entraron en Sanlúcar el 6 de septiembre. En la audiencia con el emperador, Elcano pronunció la frase que ha quedado para los anales de la historia: «Majestad, hemos dado la vuelta a toda la redondez de la tierra». El mismo día de su llegada, agradecida e impresionada, la Casa de la Contratación puso a disposición de Elcano y sus 17 compañeros 75 hogazas de pan y roscas, un cuarto de vaca y 12 arrobas de vino de Jerez. Nunca hubo, ni probablemente lo habrá, mejor ni más merecido y perentorio festín.



BIBLIOGRAFÍA

VV. AA.: *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano*. Lunweg Editores.
MOLLÁ AYUSO, Luis: *La flota de las especias*. Editorial Almuzara.
www.rutaelcano.com. Copyright Tomás Mazón Serrano.

Nota: las fotografías han sido cedidas por Tomás Mazón Serrano, autor de la página *web* www.rutaelcano.com.

LOS BARCOS OCEÁNICOS A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVI. VIDA Y MUERTE EN LA MAR

Bartolomé CÁNOVAS SÁNCHEZ



Introducción



OSIBLEMENTE esta puede ser una de las épocas más apasionante de la era de la navegación, por muy diversas circunstancias, por el riesgo, los limitados conocimientos cartográficos y técnicas de navegación, o por las duras condiciones de vida a bordo de los minúsculos barcos, por las enfermedades a que se veían sometidas sus dotaciones y pasajeros, por las largas separaciones familiares. Por ello parece oportuno dar a conocer las durísimas condiciones de vida de las gentes que se embarcaban en este tipo de empresas y a su vez dar un reconocimiento de su importante labor. Cabe resaltar como, muy sabiamente, definía esta situación el padre Las Casas del siglo XVI que nos dice:

«La gente de los navíos estaba tan molida, turbada, enferma y de tantas amarguras llenas que, como desesperada que deseaba más la muerte que la vida, viendo que todos cuatro elementos contra ellos tan cruelmente peleaban. Temían el fuego por los rayos y los relámpagos; los vientos, unos contrarios a otros, tan furiosos y bravos y desmesurados; el agua de la mar que los comía y la de los cielos que los empapaba; la tierra por los bajos y roquedo de las costas no sabidas que hallándose cabe el puerto donde consiste el refugio de los mareantes.»

Muestro mi conformidad con Esteban Mira, en el sentido que en esta época se documentaron bastante bien las grandes hazañas llevadas a cabo por mari-

nos ilustres, diferentes tácticas navales y muchas otras, pero sin embargo no existen muchas fuentes que relaten la vida cotidiana a bordo y su dureza. Por esta razón se trata de dar una visión general de todas esas calamidades sufridas por las gente que se atrevieron a surcar los tenebrosos mares y océanos en esa época. Analizaremos; aunque sea de forma somera, los aspectos más cotidianos tales como: las condiciones ambientales, donde habitaban, su alimentación, higiene, juegos, tiempo de ocio, religiosidad y como no, el papel tan desconocido de las mujeres a bordo.

¿Cómo eran los alojamientos a bordo?

Las fuentes existentes de la época en ocasiones no hacen gran diferencia entre los barcos de guerra propiamente dichos y los que se utilizaban de transporte de mercancías y personas. Sin embargo, es curioso mencionar que en esta época se solían alquilar embarcaciones como fue el caso de los barcos que descubrieron América.

De forma general el tipo de embarcación que se utilizaba en esta época era de una única cubierta. Tan solo disponían de unos pocos y muy reducidos compartimentos protegidos, que normalmente correspondían al capitán, piloto, maestre, contra maestre o a personas muy importantes. También se daba el caso que en ocasiones algunas de estos deseados compartimentos eran alquilados, eso sí, a un muy alto precio. Esto no quería decir que tuvieran una mayor protección a las duras condiciones del viaje, pero si una mayor intimidad, que es un factor muy a tener en cuenta cuando se viaja y convive en un espacio tan limitado. En el libro de Martínez Hidalgo se describe como podría haber sido la cámara del comandante, concretamente la de la *Santa María*, que posteriormente sería la del almirante del siguiente modo: «... la *Santa María* debió de tener una cámara o chupeta sobre la cubierta de la tolda (1) que formaba el castillo de popa rematado por la toldilla, se continúa describiendo dicha cámara como que debía ser pequeña y de uso exclusivo del almirante, no cabrían muchos muebles que se reducirían a una mesa, silla, taburete, arca, cofre, enseres de escritorio y servicio de mesa, lavamanos y cama con una colcha o arambel». Los oficiales dormían en condiciones muy diferentes. Para ello utilizaban colchonetas o transpontines sobre simples tarimas o esteras, bajo la cubierta de la tolda y cerca de la caña del timón, eso sí, teniendo muy en cuenta que no impidiera la maniobra de este. Lógicamente durante el día se arrollaban dichas colchonetas en petates de esparto, estibados a las bandas o en la

(1) Este vocablo de la época definía la cubierta de popa, justamente encima de la principal, que en el caso concreto de la *Santa María* parece ser que inicialmente no la tenía, siendo de cubierta corrida.

bodega. Los marineros dormían en cualquier parte de la cubierta o del castillo, pero estaba prohibido hacerlo en la bodega y siempre vestidos al objeto de estar disponibles para cualquier tipo de maniobra urgente. Fue precisamente en esta época cuando se copiaron las hamacas de los indígenas americanos llegando a adquirir la forma que marineramente se transformarían en los conocidos coys. El resto del personal, es decir, el pasaje, también lo tenía bastante complicado debido al angosto espacio donde se realizaba toda la vida cotidiana y las faenas marineras. Este personal no dormía exactamente a la intemperie porque se cobijaban debajo de los toldos que se instalaban para tal fin, según estima Pablo Emilio



Mesa de derrota en el camarote del capitán.

Pérez-Mallaína, cada tripulante disponía de 1,5 metros cuadrados aproximadamente. En este escaso espacio tenían forzosamente que estibar su baúl, cofre o caja personal con los enseres más básicos y preparar su cadalecho (2) donde pasar las noches. En relación al baúl o cofre es importante remarcar que eran de muchísima utilidad pues además de servir para guardar la ropa y enseres personales como función principal tenía muchas otras aplicaciones como: mesa para comer, de silla para las tertulias e incluso de tablero de juegos. Existía una estricta reglamentación sobre el uso de estos según la categoría (3). En este sentido era aconsejable entrar de los primeros a bordo, pues no había ningún espacio reservado y de este modo se podría escoger un relativo buen sitio, mientras que lógicamente los últimos en embarcar se verían obligatoriamente abocados a asentarse en los peores (Martínez, 1983: 94).

(2) Este es el nombre que se le da a las camas o lechos preparados artesanalmente con ramas, típico en las chozas.

(3) En la Capitulación firmada en 1505 para el viaje de Vicente Yáñez Pinzón, se disponía que los maestros y pilotos pudieran llevar un arca no mayor de cinco palmos de largo por tres de alto; los marineros, una entre dos; los grumetes, una cada tres, y los pajes, una cada cuatro.

¿Cómo eran las condiciones ambientales a bordo?

Es muy difícil hoy en día imaginarnos como era la vida en ese angosto espacio debido al equipaje repartido por toda la cubierta, con el correspondiente mal humor de la tripulación debido a que resultaba muy engorrosa para la maniobra. Además de los elementos estáticos, también viajaban en compañía de animales vivos, en ocasiones se decía que estas cubiertas parecían una verdadera cochinería o corral. Entre estos se podrían destacar: ovejas, cabras, gallinas e incluso cerdos. También viajaron caballos y mulas, aunque estos se situaban en la parte de bodegas bien atados. Desgraciadamente, debido a las insalubres condiciones que presentaban los barcos era lo normal tener que convivir también con otro tipo de animales no exactamente domésticos, como las ratas y ratones. Recordemos esa típica frase marinera que cuando el barco está en peligro las primeras que suben a cubierta son las ratas, por lo que era necesario periódicamente intentar eliminarlas. En relación a las condiciones climáticas no serían lo que hoy denominamos de confort. En principio lo más complicado era la meteorología cambiante, lo mismo se podrían encontrar con frío intenso con humedad, que en otro día aparecería fuerte sol y altas temperaturas, abundantes rociones de agua salada, sin olvidar que la única protección eran tan solo las mencionadas lonas. La situación física no era la más idónea, todo esto era complementado por factores poco deseables como el insoportable olor reinante, que llegaba a ser nauseabundo. En este punto no me resisto a transcribir prácticamente en su totalidad las realistas palabras de Sian Rees, donde se expresa del siguiente modo: «la mayor parte de los barcos eran lastrados con una nociva combinación de arena y grava. Unos tablones dividían el fondo del casco como las secciones de una falda escocesa, cargando una cantidad igual de lastre en cada sección. Este normalmente venía suelto, sin ensacar, haciendo complicado el sacarlo y reemplazarlo, e imposible su limpieza. Sonaba como un rateo constante en la sentina, que aumentaba y se enmarañaba a medida que absorbía los desechos de años de vida a bordo. Ratas y gatos muertos, los restos acumulados de desperdicios de verduras, excrementos, orina, lona podrida y vómitos descompuestos, todo se acumulaba en la cubierta inferior. Para intentar contrarrestar el tema de los malos olores, se organizaban limpiezas periódicas, al menos una vez por mes. Al finalizar, se intentaba perfumar el barco frotando las cubiertas con romero o incluso quemando brea».

¿Cómo era la iluminación a bordo?

Otra cuestión no menos importante a la que tenían que hacer frente era el tema de la iluminación. De día el problema estaba solucionado con las lumbres, aberturas practicadas en cubierta para dar luz y ventilación al interior

del barco. La situación se complicaba por la noche, especialmente en los locales cerrados; en esta época tan solo se disponían de luminarias, que de no ser bien controladas, podrían producir incendios de consecuencias incalculables. A este respecto las ordenanzas de la época eran muy rigurosas, y concretamente se decía de forma textual: «No consientan que haya lampiones sino en la bitácora y posta de bandera y estos cuando fuese muy forzoso; que no haya velas encendidas en las cámaras ni debajo de cubierta si no fuese en linternas o faroles, que no entre lumbre en la despensa ni



Cocina sobre cubierta.

en el pañol de pólvora si no fuese en linternas, para que se excusen las desgracias de incendios a los que están sujetos los navíos». Aunque inicialmente pudiera parecer un poco exagerado, realmente no lo era para la seguridad, ya que fueron muchos los barcos perdidos por culpa de incendios provocados por las luces o los fogones de cocina. Por esta razón el mismo artículo decía «Que los fogones se apaguen al ponerse el sol». A este respecto encontramos una curiosa anécdota recogida por Juan Escalante de Mendoza: «Ha acaecido llegar a la lumbre una cucaracha y encendiéndosele las alas y yendo huyendo llegase a un poco estopa y por allí venirse a quemar la misma nao».

¿Cómo era la alimentación?

La alimentación era una parte fundamental de la supervivencia a bordo y lógicamente también fuente de mucha preocupación, tanto por su obtención como el justo reparto y su difícil conservación. Todos los barcos llevaban un encargado de repartir el alimento diario, el conocido y famoso despensero; sus funciones estaban claramente definidas de la siguiente forma (4): «Un hombre de mucha confianza, sufrido, callado y cortés y, como ha de lidiar con tanta

(4) *La alimentación en los barcos en la historia. Historia de la Cocina.* <https://www.historiacocina.com/paises/articulos/barcos.htm>.



El pescado capturaba los gusanos.

gente, es necesario que lo fuera para evitar pesadumbres». Su trabajo consistía en «repartir primero los bastimentos que están cercanos a corromperse para que se gasten los primeros, proveer que nadie se quede sin ración, pesar y medir bien lo que diere sin que le quite al soldado o al marino nada de lo que le toca». Existía otro importante cargo relacionado con la alimentación como era el alguacil de agua. A este le correspondía la gran responsabilidad de suministrar el preciado líquido; el reparto lo hacía «echando el agua de una tina a boca de escotilla, donde todos reciban y la vean medir». Cuando se llegaba a una costa el alguacil de agua era el responsable de bajar a

tierra para buscarla, con el apoyo de los hombres que fueran necesarios para tan importante misión. Los alimentos frescos se agotaban rápidamente y para los viajes largos era necesario embarcar animales vivos. Sobre la cubierta a bordo se agolpaban jaulas de aves de corral (patos, gansos, pavos, gallinas), muchas de las cuales morían del llamado «mal de mar». El pan era otro de los alimentos más demandado, un tipo de pan sin levadura que se cocía por segunda vez para conseguir que durase más. Una vez elaborado el bizcocho (5) adoptaba la forma de láminas para su fácil almacenamiento, y por eso se le denominaba galleta o bizcocho. La dotación compartía sus galletas con ratas, gusanos y gorgojos. Así, bromeando los marineros llamaban «boteros» a los gusanos en el sentido de que la galleta era «el bote» y las larvas sus tripulantes. Para evitar en parte que los gusanos llegasen a las galletas (estibadas en barriles y

(5) El antiguo bizcocho procede del latín y es una palabra compuesta de *bis-* y *coctus*, es decir, dos veces cocido; en la mar también se conocía con el nombre de galleta. Se elaboraba con harina más o menos blanca, bien amasada con agua y un poco de levadura. Una vez cocida se retiraba del fuego y se enfriaba poco a poco, moviéndola hasta que quedaba totalmente seca, sin migas, dura y frágil. No era raro comerlos a bordo con casi dos años de antigüedad; eso sí, era necesario antes de ingerirlas ponerlas en agua o vino unos minutos.

sacos), ponían un pescado muerto sobre un recipiente encima de aquéllos, y cuando el pescado estaba ya invadido de insectos, se tiraba al mar y se sustituía por otro.

El agua representaba el elemento más complicado para todas las marinas. De forma general, se podría decir que cada hombre consumía por término medio tres litros de agua al día (uno para la bebida, uno para la sopa y uno para la preparación de las comidas). Mención especial merece la denominada ración de queso, que tan solo se suministraba con temporal y mala mar, debido a que los fogones tenían que permanecer apagados por el riesgo de incendios y la supervivencia del cocinero.



Barricas de agua.

Curiosamente, en esta época tanto la cocina como el horno de panificar estaban instalados a popa del palo trinquete, en la cubierta del combés, por lo que guisar en los buques era una fuente de problemas. Este riesgo venía de la necesidad de mantener el fuego encendido y la gran cantidad de leña que era necesario almacenar en cubierta, cerca de la cocina. Debido a la religiosidad manifiesta de la gente mar, se respetaba en la medida de lo posible la Cuaresma, y para ello se elaboraba un menú especial, consistente en ración de bacalao el viernes y sábado de cada semana que duraba la Cuaresma. También es importante mencionar que existía una dieta especial para enfermos, consistente en bizcocho blanco, gallina y carnero.

La alimentación formaba parte de la remuneración de las tripulaciones, las calorías que se ingerían en la mar eran superior a la de un obrero que trabajara en tierra, es decir, por encima de las 5.000 calorías por hombre y día; el problema radicaba en que las raciones suministradas eran monótonas y con falta de vitaminas que, era lo más peligroso.

¿Cómo eran las condiciones sanitarias a bordo?

Hay que reconocer que en los barcos de aquella época el hacinamiento y el inadecuado vestuario contribuían al desarrollo de enfermedades; la vida a

bordo resultaba agobiante, no pudiendo emplear agua dulce para su aseo personal, debido a que estaba reservada para la alimentación. Además, se veían obligados a compartir sus espacios vitales con los anteriormente mencionados roedores e insectos, que se movían por todas partes. Lógicamente, todo este ambiente producía efectos desoladores en la salud de las dotaciones. En este ambiente casi irrespirable, en una atmósfera viciada, complementada con los nauseabundos olores procedentes de la sentina, unido a la ingestión de alimentos en malas condiciones o no frescos, era frecuente la aparición de enfermedades como avitaminosis, el tifus, disenterías y escorbuto, que terminaban por diezmar las dotaciones de estos barcos.

También es necesario reconocer que la dotación rehusaba bañarse y lavar su ropa con agua de mar, por lo tanto, aguardaban varias jornadas en espera de la lluvia, la cual era recolectada en recipientes colocados sobre cubierta. La precariedad de la limpieza corporal conllevó el establecimiento obligatorio de peinarse todas las mañanas con el objetivo de eliminar múltiples parásitos que invadían sus cabellos; además afeitarse, lavarse los pies «a menudo» y cambiar de camisa dos veces a la semana (el domingo y jueves), aspectos que no se cumplían con rigurosidad. Estas condiciones desastrosas de higiene favorecían la propagación y la transmisión de enfermedades.

Podemos decir que el escorbuto era la enfermedad más común en aquella época. Desgraciadamente, se presentaba en tan solo seis semanas de no ingerir frutas y vegetales frescos. Por esta razón, uno de los objetivos principales en la despensa era embarcar el mayor número de limones posibles, a modo de prevención.

¿Cómo se divertían en los momentos de ocio?

La dotación no disponía de mucho tiempo libre, no obstante había excepciones en algunas ocasiones, especialmente cuando eran atrapados en una monótona calma sin viento, algo que solía frecuente al cruzar el Atlántico. Para superar estos momentos tanto la tripulación como el pasaje solían hacer diferentes cosas para su diversión y entretenimiento; además no dejaba de ser una buena forma de olvidar, aunque fuese por un corto periodo de tiempo, el miedo y la angustia con que convivían, y de paso, alejarse de la terrible sensación de desamparo que les producía la inmensidad del océano desconocido. Algunos marineros llevaban diferentes instrumentos musicales como flautas, guitarras, trompetas o chirimías, que tocaban en las noches estrelladas. Esta situación podía llegar a ser ciertamente romántica, pues mientras unos cantaban otros escuchaban con melancolía. En relación a las chirimías además de ser utilizadas lúdicamente, era de obligado cumplimiento llevarlas a bordo debido a que su función principal era transmitir órdenes y tocar himnos en combate. Una paradoja que se producía en este tiempo radicaba en que posi-

blemente uno de los esparcimientos más usados eran los juegos de azar, aunque curiosamente estaban oficialmente prohibidos. Parece lógico que en un lugar con tan pocas posibilidades de ocio se fuera flexible; es más resulta curioso que siempre que se formaba una buena partida de dados o de cartas, incluso los mandos participaban en ella. Eso sí se imponía una condición, y es que dichas partidas tenían que jugarse en la cubierta principal. Es de destacar que todos aquellos que han escrito sobre este tema coinciden en que el mayor y preferido entretenimiento era hablar, cotillear y contar historias ya fueran ciertas o inventadas. En barcos de cierto porte como los galeones eran frecuentes las peleas de gallos, que hoy en día serían inadmisibles pero que en aquella época resultaban muy divertidas para la dotación y pasaje. Otros realizaban actividades más productivas como la práctica de la pesca, para ello iban provistos de aparejos e instrumental de pesca y de este modo además de divertirse podrían prepararse una magnífica cena o comida a base de pescado fresco, lo cual en esas travesías significaba un auténtico lujo. Existían casos, todo sea dicho lo menos, que dedicaban su tiempo libre a la lectura de dos modos posibles en solitario o en voz alta y de este modo el corrillo de marineros que eran analfabetos podían deleitarse escuchando. Lógicamente los representantes de la Iglesia, generalmente frailes llevaban libros sacros con los que deleitarse durante el trayecto. Por el contrario, estaba prohibido silbar, para no confundir a la tripulación con la transmisión de las órdenes que dictaba el silbato del contramaestre (el famoso «chifle» de tiempos más recientes). Lo que nadie ponía en duda es que la mayor alegría se producía con la llegada a puerto en los puntos intermedios de su travesía, como eran las islas Canarias y en el retorno las Azores. En estos puertos podían asearse, lavar las ropas con agua dulce, comer alimentos frescos especialmente verduras y frutas y beber.

¿Navegaron mujeres en esta época?

Podríamos decir que la historia no ha sabido reconocer la importante misión de la mujer en este ciclo histórico y más concretamente su actividad en los largos e interminables períodos de navegación. De forma general tan solo viajaban las esposas o hijas de familiares muy cercanos a hombres, relativamente importantes y poderosos. En el tema de la colonización y conquista de América se cuenta muy poco sobre la presencia y participación activa de la mujer en la conformación del Nuevo Mundo, un tema poco estudiado y mucho más desconocido. Lógicamente para ello tuvieron que navegar en las durísimas condiciones anteriormente descritas. Es importante reconocer que treinta mujeres acompañaron a Colón en su tercer viaje, más de 300 llegaron a Santo Domingo en el primer cuarto del siglo XVI y la población femenina constituyó casi una tercera parte de los pasajeros embarcados con destino a América.

Ancla tipo patente donada por la Armada española en homenaje al navegante y cartógrafo Juan de la Cosa como muestra de amistad con la Armada de la República de Colombia. Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, marzo de 2019. (Foto: Juan Antonio Lago Novás, presidente de la Asociación de la Carta de Juan de la Cosa).



ANCLA TIPO PATENTE

Donada por la Armada Española en homenaje al navegante y cartógrafo Juan de la Cosa quien murió en Cartagena y como muestra de amistad con la Armada Nacional de la República de Colombia.

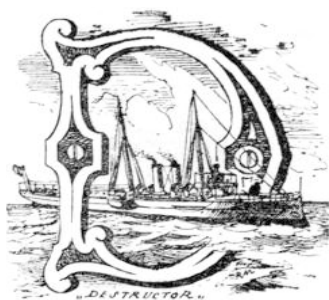
Cartagena de Indias D. T. y C. Marzo de 2019

LA NAO VICTORIA

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



Una gran hazaña



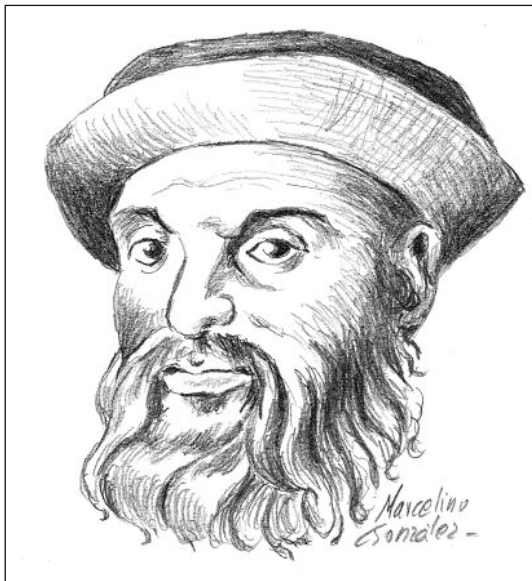
ESPUÉS del descubrimiento de América por Colón en 1492 y del avistamiento del Pacífico por Balboa en 1513, una de las hazañas más sobresalientes de la humanidad fue dar la primera vuelta al mundo. Cosa que hizo la nao española *Victoria*, que salió de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1519 integrada en un escuadra al mando de Magallanes —que trataba de llegar a las islas de las Especies navegando hacia el oeste, como lo había intentado en su momento Colón—, y tres años más tarde, en septiembre de 1522, entró de regreso en dicho puerto al mando de Elcano. Dicho esto, vamos a echar un vistazo a cómo era la *Victoria* y cómo se vivía en ella.

Nao

La palabra «nao», en términos generales, quiere decir «nave», «buque» o «barco», aunque en el contexto de los siglos XV y XVI en España también se usó para designar un determinado tipo de barco ligero de vela, manco —sin remos—, de bordas altas, castillo a proa, popa redonda, forro a tope y un arqueo de 100 a 600 toneles, dedicado al transporte de pasajeros y mercancías, que con el tiempo estandarizó su aparejo en bauprés y tres mástiles.

Información sobre los barcos de la época

No existen planos ni dibujos que permitan conocer con exactitud las dimensiones y el aspecto de la *Victoria*. A principios del siglo XVI, la construcción naval seguía unas normas empíricas basadas en la experiencia y la



Retrato de Fernando de Magallanes.
(Apunte a lápiz de Marcelino González).

práctica, mantenidas en secreto dentro de familias y gremios, para que nadie las copiara y pudiera arruinar sus negocios.

No se hacían planos de los barcos. Puede que solo se hiciesen diseños parciales, plantillas, dibujos de alguna zona y poco más, que una vez construidos los barcos eran destruidos o reciclados. Los primeros estudios serios sobre la materia son de la segunda mitad del siglo XVI, entre ellos la *Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y su gobierno conforme a la altura de México*, de Diego García de Palacio, impreso en México en 1587.

Tampoco se conservan restos de barcos españoles de aquellos tiempos, ya que estaban construidos con materiales perecederos, han pasado 500 años y han desaparecido. Aunque se conservan elementos y documentos que sirven de ayuda: pinturas, dibujos, grabados, sellos de ciudades, relieves, tapices, cartas náuticas, medallas, cerámicas, retablos, etcétera.

Algunos datos de interés

Al parecer, el nombre original de la nao era *Santa María*, y se dice que también el de *Victoria*, procedía de la iglesia de Santa María de la Victoria de Triana, en la que antes de la expedición Magallanes juró servir a Carlos I. No se conoce la fecha de su construcción, aunque tuvo que ser anterior a 1518, en que apareció en los primeros documentos. Fue comprada en una expropiación por 800 ducados de oro, equivalentes a 300.000 maravedíes, para formar parte de la expedición de Magallanes.

Era de 85 toneles vizcaínos de arqueo (aproximadamente 102 toneladas sevillanas). Tras muchos estudios, aproximaciones y extrapolaciones, se cree que pudo haber medido unos 28 m de eslora y 7,5 de manga. Cuando zarpó de Sanlúcar en 1519, su tripulación era de unos 45 hombres.

Lugar de construcción

Según la tradición, la *Victoria* fue construida en Zarauz, Guipúzcoa, aunque hay quien opina que fue en Ondárroa, Vizcaya. La verdad es que pudo ser en cualquiera de dichas localidades, ya que en aquella época en las costas cantábricas se producían los mejores barcos gracias a la calidad de sus maderas y ferrierías.

Materiales con los que fue construida

De los estudios efectuados para la reconstitución de la *Victoria* para la Expo'92, se cree que posiblemente las maderas empleadas en la nao original fueron: roble para el timón y elementos estructurales; pino para el forro, palos y vergas, y encina y olivo para motones, cuadernales y vigotas. Otros elementos pudieron haber sido: cáñamo para jarcia, velas y estopa del calafateado; esparto para cabos de fondeo; pez, sebo y betún para tratamiento de las maderas; hierro para anclas, herrajes y clavazón; plomo para forrado de la obra viva; piedra de mortero para lastre fijo, y piedra menuda y arena para lastre móvil.



Retrato de Juan Sebastián de Elcano.
(Apunte a la acuarela de Marcelino González).

Casco

En aquellos tiempos los barcos no tenían forro interior, ya que empezó a ser utilizado en el siglo XVII. La *Victoria* tenía el exterior de tracas gruesas de ocho a diez centímetros de espesor, clavadas directamente a las cuadernas. La tablazón del casco hasta la cubierta iba a tope, con una tabla al lado de la otra, con las juntas calafateadas con estopa y alquitrán. De la cubierta a las cubiertas del castillo y tolda, iba a tingladillo.



Nao *Victoria*. Acuarela de González Aledo. Se pueden ver los cintones, las bulárcamas y el ancla de estribor en su estiba. (Museo Naval de Madrid).

Por el exterior de la obra muerta, para darle robustez, se utilizaban cintones de madera o refuerzos longitudinales de proa a popa y bulárcamas o refuerzos verticales. Y seguramente se utilizó clavazón de hierro. En los costados llevaba aberturas para el paso de cables o cabos de anclas (escobenes), el desaguüe (imbornales), y puede que algunas cañoneras sin portas. La manga máxima era en cubierta. Para mejorar las líneas de agua y la labor del timón de codaste, la popa era redonda. Y para facilitar las varadas el fondo era bastante plano en el centro, con un ancho equivalente a un tercio de la manga de la obra viva.

Cubiertas, compartimentación y distribución de espacios

Tenía una sola cubierta corrida de proa a popa, con cierto arrufo, en la que se arranchaban elementos de uso más corriente, como algunos barriles de agua potable, maderas de respeto, leña, fogón, anclas, cofres, botes y armas pesadas.

Sobre la cubierta principal, a proa llevaba una pequeña cubierta del castiello, y a popa llevaba otra cubierta formando la tolda. Sobre la tolda podía llevar una pequeña chupeta. Y bajo la cubierta, de proa a popa se encontraban los siguientes espacios: compartimento de cabos de fondeo, pañol de víveres, bodega de proa, espacio de bombas, bodega de popa y pañol del contra maestre, donde se arranchaban elementos de fondeo, víveres, pipas y barriles de agua, vino, aceite y vinagre, pólvoras, proyectiles, aparejos, repuestos, cargas y demás materiales. En la parte baja de la bodega se colocaba el lastre, y bajo este y sobre la quilla se encontraba la sentina.

En el combés, entre el castiello y el palo mayor, había una escotilla de carga con una brazola baja, con anchura suficiente para que pasaran pipas, barriles y cajones. Se cubría con maderos y una lona encerada para su estanqueidad. Para bajar a las bodegas sin necesidad de abrir la escotilla de carga, había otra escotilla bajo la cubierta de la tolda.

Aparejo

El aparejo de la *Victoria* estaba formado por bauprés o botalón y tres mástiles: trinquete, mayor y mesana, con cofa en el mayor. El bauprés o botalón, con una inclinación de unos 35 grados con la horizontal, llevaba una verga transversal para una vela cuadra llamada cebadera. Los palos verticales solían ser de una sola pieza, se afirmaban en sus pasos a través de las cubiertas o fognaduras, con cuñas dispuestas alrededor, que adquirían la apariencia de grandes chimeneas o fogones, de ahí su nombre. Los penoles o partes superiores mostraban una talla en forma de pequeña pera o perilla. La cofa era circular, y estaba formada por un armazón de madera forrado de lona o cuero.

El trinquete, con una ligera inclinación hacia proa, tenía una verga transversal con una vela rectangular también llamada trinquete. El mayor, vertical o a candela, era el más alto y estaba situado hacia el centro del barco. Su altura desde la quilla al tope o perilla (de donde viene la frase «de quilla a perilla») superaba ligeramente la eslora del barco, por lo que debía de ser de algo más de 28 metros. Llevaba dos vergas transversales, la baja con una gran vela rectangular llamada mayor o papahigo, y sobre ella otra más pequeña con forma de trapecio llamada gavia. A cada banda tenía una tabla de jarcia para subir a la cofa, y en cada costado llevaba una mesa de guarnición. El mesana, con ligera inclinación hacia popa, tenía una verga inclinada llamada entena, con una vela triangular o latina llamada mesana.

Para aumentar su superficie con vientos de popa, las velas trinquete y mayor se suplementaban por la parte baja con velas rectangulares llamadas bonetas; una para la trinquete y dos para la mayor.



Tarjeta postal con una nao que lleva el mismo aparejo que la *Victoria*. (Colección Marcelino González).

Gobierno

Para el gobierno, la *Victoria* contaba con un timón axial a popa que giraba en el codaste y era movido por una larga caña, consistente en una vara o palanca de madera unida a la cabeza del timón bajo la cubierta de tolda, y paralela a la línea de crujía cuando el timón estaba a la vía.

Maniobra de fondeo

La *Victoria* contaba al menos con cuatro anclas de unos 500 kg con sus cables para el fondeo. Tres iban preparadas para su uso: dos a proa, una a cada banda, y la tercera a popa. La cuarta, de fortuna, podía ir bajo el castillo o en la bodega. El barco también debía de contar con otras anclas más pequeñas o con rezones de 45 a 90 kg, para espiarlo o llevarlo contra el viento.

Para el levado de anclas y para otras maniobras que requerían mucha fuerza, había un molinete bajo la tolda. Los cables de fondeo discurrían por escobenes a proa, seguramente forrados con plomo, y se afirmaban a bordo con bitas.

Armamento



Modelo de lombarda. (Museo Naval de Madrid).

Aunque la *Victoria* no era un barco de guerra, llevaba algo de armamento compuesto por armas de fuego y armas blancas. Servían para defenderse, hacer señales, efectuar salvas, y utilizarlas en exploraciones en las que podía ser necesario el uso de la fuerza. Los cañones se montaban antes de salir a la mar, y al regresar a puerto se desembarcaban con la munición. Según

un informe de compras, la escuadra de Magallanes contaba con lombardas, falconetes, pasamuros, versos, escopetas, ballestillas, saetas, lanzas, picas y otras piezas de armamento ofensivo y defensivo, de las que algunas iban en la *Victoria*.

Las armas de fuego eran primitivas, de poco alcance, y podían reventar y herir a sus sirvientes. La lombarda era una pieza de artillería rudimentaria de ocho o nueve centímetros de calibre, con un tubo formado por una plancha

de hierro batido, asentado sobre una cureña o cuna de madera sin ruedas, firme con aparejos a la cubierta. En elevación se apuntaba moviendo hacia delante o atrás un calzo de madera bajo la cureña, en orientación se apuntaba moviendo el barco, y realizaba el fuego a través de una cañonera rectangular sin porta abierta en el costado.

Para la lucha cuerpo a cuerpo llevaba espadas, lanzas, picas, alabardas y otras armas blancas. Y completaban su armamento corazas, petos, cascos y viseras.

Embarcaciones auxiliares

Contaba con dos embarcaciones auxiliares. Una lancha de unos ocho metros de eslora y una chalupa de cinco. Se utilizaban para transporte de personal, víveres, material, aguadas, lastrado y deslastrado, remolque del barco en faenas de puerto sin viento y otros usos. Durante las navegaciones se estibaban en el combés.

Instrumentos y elementos de navegación

Los instrumentos utilizados se redujeron a cuadrante, astrolabio, aguja de marear, rosa de los vientos, ampolleta y escandallo, además de cartas de navegación, tablas y elementos de dibujo.

El cuadrante y el astrolabio se utilizaban para obtener las alturas sobre el horizonte del Sol, la polar u otro astro. El cuadrante consistía en un cuarto de círculo graduado, que en uno de los lados tenía pínulas con agujeros para enfiarlos a ojo hacia el astro a observar; una plomada que colgando del vértice, marcaba la altura sobre un sector graduado en la parte curva. El astrolabio, más preciso que el cuadrante, consistía en un



Reconstrucción de un astrolabio.
(Museo Naval de Madrid).



Rosa de los vientos en un sello de correos español.
(Colección Marcelino González).

círculo graduado de bronce que pendía de una anilla, con una alidada giratoria en su centro. La alidada tenía dos pínulas con agujeros para observar las estrellas o el Sol. La altura se obtenía leyendo la posición de la alidada en el círculo graduado.

La aguja de marear era la versión primitiva de la que hoy llamamos brújula. Para mantener su magnetismo, el piloto utilizaba una «piedra de cebar» o imán natural.

La rosa de los vientos era una estrella de varias puntas, que se incorporaba a las cartas náuticas para conocer rumbos, determinar de dónde soplabla el viento o de dónde venía la mar.

En tiempos de Magallanes ya existían relojes mecánicos, pero no soportaban las dificultades de la estancia a bordo. Por ello, para la medida del tiempo solo se utilizaban ampolletas, que eran simples relojes de arena. La hora era marcada por el trasvase de arena del vaso alto al bajo, que solía durar media hora exactamente. Cada treinta minutos, al caer el último grano de arena, era volteada por un grumete o paje de guardia, que en muchos casos se acompañaba con una salmodia.

«Buena es la que va,
mejor es la que viene,
una es pasada
y en otra muele.»

Desde principios del siglo XVIII, a bordo se comenzó a usar una campana, normalmente en el alcázar. Solía ser de bronce, y servía para marcar («picar») horas, como medio de alarma, en llamadas generales, para avisar de la presencia del barco en casos de niebla y en otros menesteres.

El escandallo o sondaleza servía para conocer la sonda o profundidad del mar. Consistía en un peso firme a un cabo con marcas, que indicaban la profundidad alcanzada por el peso al tocar fondo.

Las cartas de navegación reunían información sobre la forma y configuración de las costas y situación de puntos notables. La Casa de la Contratación contaba con un gran bagaje de cartas náuticas, y preparó una colección de ellas para la *Victoria* y los demás barcos que la acompañaron en el viaje de

Magallanes. Los instrumentos de a bordo se completaban con útiles de dibujo para marcar las situaciones en las cartas de navegación, señalar derrotas, calcular estimas, medir distancias, etc. Entre ellos se encontraban lápices, compases de puntas, reglas, transportadores y otros.

Cálculo de la velocidad

Al parecer, en aquellos tiempos no existía ningún sistema para calcular la velocidad del barco, que se obtenía a ojo, ya que la corredera de barquilla no se empezó a utilizar hasta bien entrado el siglo XVI, y su uso se generalizó en el siglo XVII.

Se solía recurrir a un trozo de madera que era lanzado por la amura. Se esperaba a que pasara a la altura de la proa o de una marca en la borda, y se acompañaba caminando hacia popa contando segundos, hasta que pasaba por otra marca en la borda o a la altura de la popa. Como la eslora del barco o la distancia entre las marcas era conocida, teniendo en cuenta el tiempo contado, se podía calcular la velocidad aproximada

Tablas, almanaques y otros libros

Los barcos llevaban tablas y otros libros para obtener sus situaciones a partir de las lecturas u observaciones que se obtenían con los instrumentos antes citados. Entre los datos de las tablas estaba la declinación del Sol para cada día, que era el ángulo formado por la línea que iba de la Tierra al Sol y el plano del Ecuador. Entre las lecturas estaba la altura del Sol al mediodía o meridiana —que era la mayor altura que el astro podía alcanzar—, la altura de la estrella Polar, y muchos navegantes y pilotos tomaban las alturas de otras estrellas.

También estaban los *Regimientos* con instrucciones útiles para corregir la altura de la polar, calcular la latitud, estudiar la conjunción de la Luna con estrellas fijas o el Sol, determinar distancias este-oeste en el sentido de las longitudes o hacer otros cálculos.

Determinación de la situación

Con las alturas del Sol, la polar u otros astros, y con la ayuda de las tablas, los pilotos eran capaces de calcular la latitud con bastante exactitud. Y con los tiempos navegados, rumbos magnéticos mantenidos, velocidades estimadas y diferencia de latitudes entre un día y el siguiente, podían hacer cálculos aproximados de la distancia navegada y de la longitud.



Mapa del Pacífico de Abraham Ortelius de 1589 en el que aparece una imagen de la nao *Victoria*. (Museo Naval de Madrid).

Con estos datos tan precarios, los pilotos realizaban una de las operaciones más importantes de su oficio: «echar el punto» o «cartear», que consistía en marcar en una carta náutica la situación del barco según sus cálculos.

Unidades de medida

En aquella época había leguas, millas, codos, varas, palmos, pies, toneles y otras unidades de medida, que variaban de un sitio al otro.

Una medida muy discutida era la de los toneles de un barco, el tonelaje, que no era el peso del barco ni su desplazamiento; era su capacidad en toneles, lo que llamamos arqueo. El tonel era la capacidad de dos barriles o pipas de vino o agua, y la tonelada era el espacio ocupado a bordo por un tonel o dos barriles; es decir, el espacio definido por el paralelepípedo circunscrito a dichos barriles. De esta manera, el tonelaje de un barco era la capacidad de carga de su bodega en toneles, que multiplicado por dos indicaba la capacidad de carga en barriles o pipas. La *Victoria*, que era de 85 toneles, tenía una capacidad de carga de 170 barriles o pipas.

Por aquella época había varios toneles. El tonel de Vizcaya era de 1.685 metros cúbicos, y el tonel o tonelada de Sevilla era de 1.405, con lo que 10 toneles vizcaínos equivalían a 12 sevillanos. Y la nao *Victoria*, con un arqueo de 85 toneles vizcaínos, venía a tener unas 102 toneladas sevillanas.

En medidas lineales estaba la vara, equivalente a unos 83,59 cm; el codo, que era $\frac{2}{3}$ de una vara, equivalía a 55,73; el pie de Burgos era $\frac{1}{3}$ de la vara o 27,86; y el palmo era $\frac{1}{4}$ de vara o 20,90 centímetros.

En la época también se tenían en cuenta varias millas y leguas: castellana, portuguesa, mallorquina, italiana, romana, árabe y otras. Al comparar las distancias en leguas dadas en la época entre dos puntos geográficos, marcadas en cartas náuticas o anotadas en diarios de navegación, y las distancias hoy conocidas entre dichos puntos, resulta que la legua rondaba las 2,98 millas actuales, que se aproximan a las tres millas de una legua de hoy en día.

Tripulación

La tripulación de la *Victoria* estaba compuesta por hombres que ocupaban los diferentes destinos y oficios a bordo.

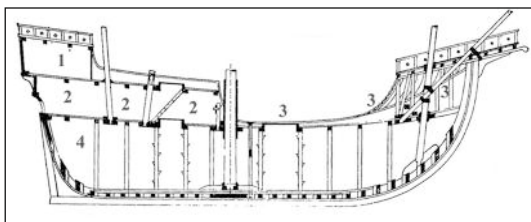
- Capitán. Era la primera autoridad a bordo y ejercía el mando.
- Maestre. Era como el segundo del barco. Mandaba en la marinería, y supervisaba las tareas administrativas y de mantenimiento.
- Piloto. Encargado de llevar la derrota y calcular la situación.
- Contramaestre. Responsable de los aparejos y las velas.
- Escribano. Tenía atribuciones parecidas a las de un notario. Dejaba constancia de descubrimientos, tomas de posesión de tierras y administraciones de justicia.
- Alguacil. Era un oficial inferior de justicia y actuaba como policía.
- Guardián. Ayudante del contramaestre.
- Dispensero. Encargado del cuidado, administración y reparto de víveres, agua y vino.
- Carpintero. Realizaba reparaciones, abundantes en un barco de madera.
- Calafate. Velaba por la estanqueidad, y subsanaba filtraciones y vías de agua.
- Barbero y cirujano. Persona entendida en medicina y cirugía.
- Condestable. Encargado del mantenimiento y manejo de la artillería.
- Lombarderos y artilleros. Encargados del municionamiento y el uso de la artillería. Dependían del condestable.
- Sastre. Reparaba vestuario, velas y banderas.
- Tonelero. Mantenía las pipas y toneles.
- Herrero. Realizaba trabajos relacionados con el hierro.

- Marineros. Efectuaban las tareas que se les ordenase.
- Grumetes. Jóvenes de 16 a 20 años, aprendices de marineros.
- Pajes. Jóvenes de 12 a 16 años, criados y aprendices de grumetes.
- Criados. Jóvenes al servicio de alguien de a bordo: capitán, piloto, maestro, etcétera.
- Sobresalientes. Cargos reservados a jóvenes de procedencia noble que buscaban aventuras o experiencia militar y marinera.

En la cabeza de la tripulación, el orden jerárquico estaba representado por el capitán, el maestro y el piloto. También podía haber otros cargos, que podían referirse a un barco o a una escuadra:

- Veedor. Intendente y representante de la Hacienda Real. Defendía los intereses de la expedición.
- Tesorero. Responsable del dinero del barco o de la agrupación.
- Capellán o sacerdote. Responsable de las funciones religiosas.
- Cronista. Encargado de escribir los incidentes de un viaje o una expedición.

Alojamientos



Esquema de alojamientos. 1.—Capitán si tenía chupeta; 2.—Capitán si no tenía chupeta y otros oficiales; 3.—Resto de la gente; 4.—Contra maestre. (Composición de Marcelino González a partir de un grabado de época).

La gente dormía en colchonetas sobre esteras, que podían ser utilizadas como mortajas llegado el caso. Por el día, las esteras y colchonetas se guardaban enrolladas en sacos de esparto. El capitán podía dormir en la chupeta, si la había, o bajo la cubierta de la tolda como los demás oficiales. El contra maestre podía descansar en su pañol.

El resto dormía a plan o sobre fardos en la cubierta del combés, bajo la cubierta del castillo o donde podía.

Vida a bordo

La vida en la nao era difícil y complicada. En cubierta era muy dura por el frío, sol, calor, lluvia o rociones del mar. Y bajo la cubierta las cosas tampoco eran muy agradables, por la humedad, el sofocante calor y el hedor del agua

de las sentinas. A estas circunstancias se unía el hacinamiento, con la gente viviendo sin intimidad en un reducido espacio, compartido con el necesario para arrancar enseres personales, botes, anclas, cañones, barriles, etc. Era un espacio que tenían que disputar a animales vivos como corderos, cabras, cerdos, gallinas, y puede que alguna vaca, muy necesarios a bordo para tener alimentos frescos. Por ello, a veces el ir de proa a popa en los menos de 30 metros de eslora se convertía en una carrera de obstáculos.

Los miembros de la tripulación llevaban sus efectos personales en cofres o arcas, en cantidad y dimensiones que variaban con la categoría. De acuerdo con una capitulación de 1505, anterior por ello al viaje de la *Victoria*, un maestro o un piloto podía llevar una arca o cofre de cinco palmos de largo por tres de alto como mucho; los marineros podían llevar un arca para cada dos; los grumetes una para cada tres; y los pajes una para cada cuatro. En aquellas arcas guardaban su ropa, mantas y objetos personales, y las utilizaban como asientos, mesas para comer o tableros de juegos.

Vestuario

No existía uniformidad. Cada uno vestía lo que llevaba de casa o adquiría en sus viajes, que con el tiempo se terminaba rompiendo. El calzado también acababa por deteriorarse. Y la pobreza del vestuario y calzado daban lugar a muchas enfermedades. De todas formas, había una especie de tradición por la que la gente solía llevar amplias camisas blancas, calzones marrones y unos bonetes rojos, normalmente fabricados en Toledo, que tenían mucha aceptación.

Por otra parte, el que una tripulación totalmente masculina pasase mucho tiempo en la mar favorecía las relaciones homosexuales que, de descubrirse, eran severamente castigadas, hasta con la pena de muerte.

Enfermedades

En navegaciones largas, con frecuencia la tripulación pasaba hambre y sed, y contraía enfermedades por diferentes causas: dura vida a bordo, heridas mal curadas, exceso de frío o calor, escasez de víveres, alimentos en mal estado, agua podrida, falta de vitaminas, ausencia de higiene, pobreza del vestuario, humedad, parásitos, etcétera.

Los víveres frescos se estropeaban con rapidez, cuando no los comían los ratones, gusanos o lo que hubiese en la fauna de a bordo. La galleta o bizcocho, a pesar de ser muy duradero, podía fermentar por la acción del calor y la humedad de la bodega, cuando no era pasto de los gusanos o de las ratas. El agua de beber también se podía corromper, y su falta era un verdadero

tormento. En muy malas condiciones, también eran susceptibles de fermentar y echarse a perder otros alimentos, como el tocino, los garbanzos, el pescado salado, el queso, etcétera.

El ambiente insano favorecía la invasión de gusanos, gorgojos y otros representantes de la fauna a flote, dificultaba la curación de heridas, que podían llegar a complicarse hasta causar la muerte, y facilitaba la aparición y transmisión de enfermedades que podían llegar a ser plagas: cólera, escorbuto, fiebre amarilla, sarna, viruela, vómito negro y muchas otras. Para su curación, los enfermos eran llevados a zonas cubiertas del barco, donde eran atendidos por el barbero en lo material, y por un sacerdote en lo espiritual.

Escorbuto

En travesías largas, la tripulación sufría el azote del escorbuto, terrible enfermedad producida por la falta de vitamina C que llegaba a causar gran mortandad. Aparecía después de largos períodos sin ingerir alimentos frescos, y tener una dieta a base de productos secos, sobre todo galleta o bizcocho.

Comenzaba con una fuerte hinchazón de las encías, seguida de caída de los dientes, hinchazones en diferentes partes del cuerpo y hemorragias internas. El afectado caía en un gran estado de postración, que le impedía realizar cualquier esfuerzo por mínimo que fuese, para terminar con su muerte en una o dos semanas si no recibía a tiempo atención médica y alimentación adecuada.

Durante muchos años fue el azote de los navegantes. Se combatía con una alimentación fresca, rica en vitamina C presente sobre todo en los cítricos —naranjas, limones y otros—, que era imposible de adquirir sobre todo en navegaciones largas, alejadas de tierra y por ello de puntos de aprovisionamiento.

Religiosidad

La religiosidad estaba siempre presente en los hombres de mar. Bautizaban a los barcos con el nombre de santos. A las tierras que descubrían se les daba el nombre del santo del día. Y la precaria e insegura vida a bordo daba lugar a sentidas manifestaciones religiosas. Cuando el marino se sentía zarandeado por un fuerte temporal en medio del océano, con olas como montañas, vientos huracanados, cayendo rayos a su alrededor, y con un cielo plomizo que amenazaba con caerle sobre su cabeza, se daba cuenta de su pequeñez, y aún sin ser muy creyente, no dudaba en elevar los ojos al cielo y musitar una plegaria. Ya que como dice la copla:

«El que no sepa rezar
que vaya por esos mares.
Verá que pronto lo aprende
sin enseñárselo nadie.»

Con sacerdote a bordo, normalmente la tripulación tenía que asistir a los servicios religiosos que se celebraban en cubierta, en un improvisado altar sobre arcones, con la ayuda de algún grumete o paje como monaguillo. Y por las tardes, se cantaba una *Salve* a la Virgen.

Faltas, delitos y castigos

En aquellos tiempos había ordenanzas, códigos y reglamentos en los que estaban escritas las normas de convivencia, pautas de la vida a bordo y otras normas. Entre ellas se encontraban tipificadas las faltas y delitos: hurto, reyerta, blasfemia, murmuración, uso indebido del fuego, pérdida de armamento, dormir de guardia, asesinato, insubordinación, relaciones homosexuales, desertión, rebelión, etc. También figuraban los castigos y penas a aplicar: grilletes, cepo, pan y agua, prisión, corte de una mano o un pie, abandono en tierra, azotes, paso por quilla, galeras, muerte, etcétera.

Fallecimientos

Cuando se producía un fallecimiento en alta mar, había que tirar el cadáver por la borda envuelto en una estera o lona, con una piedra o



Virgen de los Mareantes, de Alejo Fernández, pintado para un retablo de la capilla de la Casa de la Contratación en Sevilla. (Fuente: *Wikipedia*).

una bala de cañón como lastre para que se fuera al fondo, mientras el clérigo embarcado, o en su defecto el capitán u otra persona dirigía un sencillo acto fúnebre. En caso de que el fallecido fuese una persona principal, el acto de lanzamiento al mar podía revestir mayor solemnidad, con la inclusión de una ceremonia más complicada y puede que alguna salva de artillería.

Seguridad a bordo

Además de temporales, condiciones meteorológicas adversas, bajos, restingas, fuego, colisiones y combates, había otros factores que podían afectar a la seguridad del barco: vías de agua, putrefacción del agua de la sentina, broma, descomposición de la madera del casco, fuego, etcétera.

Una vía de agua se podía ver en la sentina, donde además del agua que entraba a bordo precedente de la lluvia, rociones, olas, baldeos, etc., estaba la que podía entrar por alguna vía abierta en el casco. A veces, podía ser fácilmente detectable si el nivel de la sentina subía rápidamente. Otras se podía vislumbrar su existencia si desaparecía el olor a putrefacción; indicaba que había comunicación con el exterior.

Por cierto que el ambiente en la bodega normalmente debía de estar muy cargado, ya que el agua acumulada en la sentina normalmente apestaba, por su origen o por corromperse. Pero al parecer cuanto más apestaba más tranquilos estaban los marineros, ya que el mal olor indicaba que la estanquidad del barco era buena y no había filtraciones del mar.

Normalmente, antes de bajar a trabajar en la sentina había que arriar una vela encendida. Si no se apagaba era porque había oxígeno y se podía entrar. Pero si se apagaba era por falta de oxígeno y por la existencia de gases venenosos, en cuyo caso el ambiente era mortal de necesidad y no se podía bajar. En este caso había que achicar y echar vinagre, agua fría y orines para hacer el aire respirable y quitarle la pestilencia.

Para achicar, la nao contaba con dos bombas situadas a proa de la cuaderna maestra, cada una con un vástago de madera o hierro que corría a lo largo de un tubo, con un émbolo de cuero en forma de paraguas, cuyo mantenimiento era responsabilidad de los calafates y carpinteros.

Otro de los enemigos era la broma o teredo. Se trata de un molusco marino, xilófago, bivalvo, de cuerpo blando y de forma de gusano, que puede alcanzar los 20 cm de longitud. Vive en la madera de los cascos de la que se alimenta, dejando los barcos totalmente resentidos hasta provocar su hundimiento.

Para mejorar la estabilidad, en la parte baja de la bodega y sobre la quilla llevaba lastre, que podía ser fijo a base de grandes piedras o argamasa, o móvil, consistente en piedras más pequeñas, grava o arena.



Réplica de la nao *Vitoria* (construida para la Expo'92 de Sevilla) en la Expo'2005 de Nagoya, Japón. (Fuente: *Wikipedia*).

Ante el gran riesgo que suponía el fuego, que podía causar incendios con facilidad y en poco tiempo, su uso estaba muy controlado. Podía quedar restringido a iluminar la bitácora, farol de popa, fogón y poco más.

Carenado

Uno de los más duros trabajos que tenía que llevar a cabo la tripulación, era el carenado de la nao, que consistía en echarla a tierra para recorrer, limpiar y reparar el casco en su obra viva.

La limpieza de fondos comenzaba con la varada en tierra durante la pleamar. Al bajar la marea quedaba en seco, desembarcaba la tripulación, y se llevaban a tierra todos los elementos de a bordo: velas, vergas, cañones, provisiones, efectos personales y demás cargas. Aprovechando su mayor flotabilidad por estar sin carga, con la siguiente marea el barco era llevado más hacia tierra, y en cuanto bajaba la marea era tumbado sobre un costado cobrando de cabos firmes a los penoles de los palos, para dejar al aire el fondo y la quilla.

A continuación, la obra viva era raspada para limpiarla de adherencias de algas y moluscos. Y se llevaban a cabo los necesarios trabajos de carpintería y calafateado, cambiando las tablas en mal estado, rellenando costuras con estopa, e impermeabilizado el barco con brea, estopa y sebo. La obra muerta, además del correspondiente calafateado, normalmente era tratada con aceite de pescado o ballena y resina de pino.

Finalizada la tarea, aprovechando las mareas se acostaba el barco por la otra banda y se realizaban los mismos trabajos. Finalizado el carenado, con las mareas se adrizaba el barco, se ponía a flote, se le embarcaba todo lo previamente desembarcado y finalizaba la operación.

Nafragio

Una nao podía naufragar por cualquiera de las causas antes citadas. En caso de hundimiento en alta mar, solo contaba con la ayuda de la lancha y la chalupa, que no estaban pensadas para una evacuación total. En el abandono de buque, en aquellos tiempos tenían prioridad los personajes principales y los más fuertes. Por lo que a bordo se quedaban los más débiles: mujeres, niños, heridos, enfermos y ancianos, que se veían abocados a una muerte casi segura.

Comentario final

Como hemos visto, la *Victoria* era un barco pequeño, en el que la vida presentaba muchos problemas e incomodidades. Y a pesar de todo fue capaz de navegar de septiembre de 1519 a septiembre de 1522 soportando temporales, varadas, roturas del aparejo y otros inconvenientes. Lo que demuestra dos cosas. Por una parte, que era una nao de una excelente y muy recia construcción, y por la otra, que los hombres que navegaron en ella eran unos duros y muy buenos marinos. Estas dos cualidades le permitieron realizar una de las aventuras más grandes de la humanidad, ya que fue un pequeño barco de vela y casco de madera, de menos de 30 metros de eslora, que a lo largo de casi tres años dio la vuelta a toda la redondez de la tierra, regresando al puerto de partida, Sanlúcar de Barrameda, cargada de especias.

BIBLIOGRAFÍA

- ARTIÑANO Y DE GALDÁCANO, Gervasio de: *La arquitectura naval española (en madera)*. Edición del autor. Madrid, 1920.
- CANO, Thomé: *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de Gverra y Merchante (1611)*. Edición facsímil del original de 1611. Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos, 2004.
- CASADO SOTO, José Luis: «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos: Aproximación a la definición de su perfil tipológico». *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, 1991, pp. 121-143.
- ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *Itinerario de navegación*. Museo Naval. Madrid, 1985.
- FERNANDES, Manoel: *Livro de Traças de Carpintaria (1616)*. Academia da Marinha. Lisboa, 1989.
- FERNÁNDEZ MORENTE, Guadalupe; FERNÁNDEZ VIDAL, Ignacio: *Nao Victoria. Primera vuelta al Mundo, 1519-1522. Proyecto y construcción de su réplica. Vuelta al Mundo 2001-2006*. Egea Impresores. Sevilla, 2006.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instrucción náutica*. México, 1587. Facsímil. Ediciones Cultura Hispánica. 1944.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «Nao Victoria, primer barco que dio la vuelta al mundo». *Horizonte*, núm. 114. Junio, 2005, pp. 4-9.
- *50 barcos españoles más*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2015.
- *Nao Santa María. Capitana del Descubrimiento*. La Espada y la Pluma. Madrid, 2006.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María: *Las naves del Descubrimiento y sus hombres*. Editorial Mapfre. Madrid, 1992.
- MEDINA, Pedro de: *Arte de Navegar*. Impreso en Casa de Francisco Fernández de Córdoba, 1545.
- MIRA CEBALLOS, Esteban: «La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI: Algunos aportes». *Revista de Historia Naval*, núm. 108. Madrid, 2010, pp. 39-57.
- MORETTI, conde de: *Manual alfabético razonado de las monedas, pesos y medidas de todos los tiempos y países, con las equivalencias españolas y francesas*. Imprenta Real. Madrid, 1828.
- RUBIO SERRANO, José Luis: *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias. Tomo I (1492-1590)*. Ediciones Sélker. Málaga, 1991.

Bandera de popa del *Juan Sebastián de Elcano* saliendo de San Juan de Puerto Rico. (Foto: Adelina de Haro García).



CAPITANES, MAESTRES, PILOTOS Y TRIPULACIONES EN LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DEL GLOBO

José María BLANCO NÚÑEZ



Introducción



UANDO la Armada a la Especiería, del mando de Fernando Magallanes, salió de Sevilla para que, finalmente, Juan Sebastián de Elcano regresase abarrotado de clavo de olor al mismo puerto, tres años más tarde, el mundo naval hispánico estaba en plena transformación de su especialidad mediterránea a su vocación atlántica, por tanto la Casa de la Contratación, fundada 16 años antes para « ...recoger y tener en ella, todo el tiempo necesario, cuantas mercaderías, mantenimientos y otros aparejos fuesen menester para proveer todas las cosas necesarias para la contratación de las Indias; para enviar allá todo lo que conviniere; para recibir todas las mercaderías y otras cosas que de allí se vendiese, de ello todo lo que hubiese que vender o se enviase a vender e contratar a otras partes donde fuese necesario (...)» (1), todavía no se había convertido en la primera y más eficaz burocracia del mundo y no había reglamentado todo lo que, con el tiempo, reglamentó. Por tanto es necesario detenerse a definir cuáles eran los cometidos de los miembros de las tripulaciones en ese primer cuarto del XVI.

(1) CASADO ARBONIES, Manuel: «Real Provisión de los Reyes Católicos ordenando establecer en la ciudad de Sevilla una Casa de Contratación y promulgando las Ordenanzas por las que ha de regirse. Ordenanzas para instituir una Casa de Contratación en Sevilla, para las Indias, las Islas Canarias y el África atlántica»; en AGUADÉ NIETO, Santiago (coordinador general): *Cisneros y el Siglo de Oro de la Universidad de Alcalá*. Madrid, 1999, pp. 253-255 y 256-258.

Capitán

Era el comandante de la nave y se nombraba solamente para unidades de gran tonelaje y en las que se incorporaban para ir en «armada», que es nuestro caso. En el Mediterráneo se usaba más la denominación de patrón. El capitán era un mando superpuesto, un conductor de la expedición pero el mando verdaderamente marino correspondía a su segundo que era el maestre.

Maestre

El segundo en el mando, dirigía las maniobras del buque y se responsabilizaba de la navegación si no había piloto embarcado. Normalmente delegaba la maniobra en el contra maestre, que seguía también instrucciones técnicas del piloto. Según avanza el siglo XVI su figura va tendiendo más a la de mando administrativo/comercial sin abandonar lo náutico.

Piloto

Responsable de «hallar el punto» y fijar el rumbo. La situación (punto), en esta expedición, se hacía por el método del «punto de escuadría» que consistía en trazar el rumbo mantenido desde la última situación cortándolo con la latitud o «altura del polo», calculada a la hora de la meridiana solar o por la polar (2).

Contra maestre

Era un refuerzo del maestre al que secundaba en las maniobras. Enseguida se denominaron «guardianes» los segundos contra maestres.

Marineros, artilleros, grumetes y pajes

En 1509 se dispuso que en los navíos de hasta 100 toneladas llevaran 22 hombres de mar y en 1522 se amplió esta cifra a 29 (más abajo veremos el número de los embarcados en las naves de la Armada a la Especiería). Los

(2) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; BLANCO NÚÑEZ, José María; MADUEÑO GALÁN, J. M., y CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro: *Desvelando horizontes: la circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Madrid, 2016, p. 472.

artilleros (o lombarderos) curiosamente, eran gente de mar, no de guerra. Los grumetes eran la clase inferior de la marinería y los pajes, denominados también «pajes de escoba», jóvenes de entre 8 y 14 años que se embarcaban en los bajeles para aprender el oficio y se ejercitaban en barrer la cubierta supervisados por un anciano hombre de mar.

Plana mayor (3) del capitán general y maestranza de las naos

Además de la gente de mar y guerra, el mando contaba para la administración y la vida a bordo con: veedor, contador, tesorero y alguacil de la Armada; escribano, cirujano, barbero, carpintero, despensero, calafate, tonelero y capellán en cada barco, que no eran totalmente de mar ni de guerra, aunque a la hora de los «palos» todo el mundo es bueno (4). Definiremos aquellos cuyo oficio no va implícito en la denominación.

Veedor

Inspector e interventor de los contadores. Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio*, fue nombrado veedor general de esta armada.

Escribano

El que asistía al capitán general para la administración de la Justicia. También levantaba las actas de posesión de las tierras descubiertas y conquistadas. Y, en los buques sin contador, era el responsable de la cuenta y razón de todo cuanto se recibía y gastaba a bordo, además era el responsable de mantener al día los estados de fuerza de la dotación (5).

Contador

El que llevaba la cuenta y razón de personal, material y víveres (con sus correspondientes auxiliares, como los despenseros). Solo dispuso de él la *San*

(3) Aunque plana mayor o primera plana es un término borbónico regimental, implantado a partir de 1701, no encuentro otro mejor para englobar los cargos de la Armada.

(4) Los clérigos y frailes en los viajes a Indias tenían puesto en zafarrancho de combate normalmente en santabárbaras y enfermerías, pero hubo más de un caso en que tuvieron que empuñar las armas.

(5) OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe: *Organización Naval de los Estados mediterráneos*. Madrid, 1968. Tomo II, p. 881.

Antonio, lo cual tiene su lógica pues era la nao de los abastecimientos, es decir la que llevaba repuesto de comida y municiones, para todas las demás.

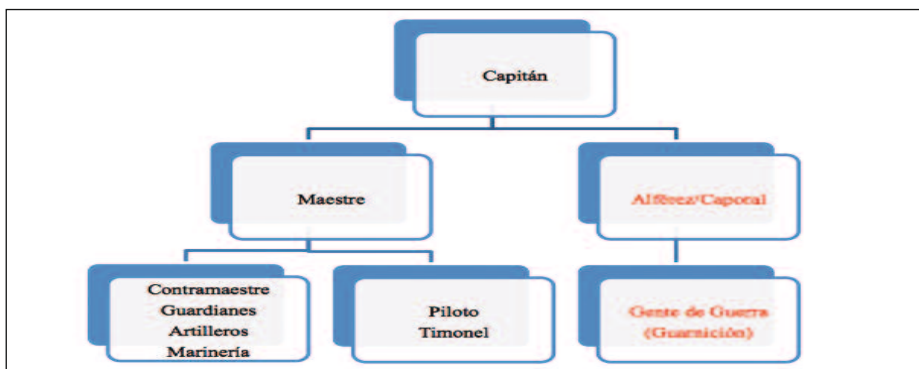
El cargo de tesorero de esta armada lo ostentaba, a la salida de Sevilla, el capitán de la *Victoria*, Luis Mendoza.

Alguacil

Subordinado del escribano, ejercía como agente judicial. Solamente hubo dos en la Armada de Magallanes, aunque existía escribano en todos los barcos menos en la pequeña *Santiago*. Tenía como subalternos a los merinos, que en las listas de estas tripulaciones figuran anotados bien entre los criados o bien entre los sobresalientes.

Sobresaliente

Empleo más propio de las galeras, donde también se denominaron «compañeros sobresalientes» y eran los hombres de armas embarcados para «ofender a los enemigos en los abordajes» sin tener oficio de marineros; enseguida fueron reconvertidos en arcabuceros. Las leyes 2.^a y 6.^a, Título 24, Partida 2.^a, de Alfonso X el Sabio, dicen: «...su oficio es señaladamente el de



Organización (6) de un «navío de armada» con gente de guerra embarcada en el Atlántico en el siglo XVI (7).

(6) OLESA MUÑO, Luis Felipe: *op. cit.* Tomo II, pp. 843-853.

(7) En esta Armada a la Especiería no hubo más gente de armas que los sobresalientes, que en alguno de los barcos están incluidos entre los criados y en otros al revés, es decir, los criados entre los sobresalientes. En la lista adicional de la p. 26 de Navarrete (nota 7) figura un «hombre de armas: Diego Arias».

V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO DE MAGALLANES Y ELCANO

CUADRO CON EL NÚMERO Y CALIDAD DE LOS TRIPULANTES DE LA ARMADA

CARGO	TRINIDAD	SAN ANTONIO	CONCEPCIÓN	VICTORIA	SANTIAGO	¿?
Capitán (8)	1	1	1	1	1	
Maestre	1	1	1	1	1	
Piloto	1	2	1	1	0	
Contramaestre	1	1	1	1	2	
Escribano	1	1	1	1	1	
Contador	0	1	0	0	0	
Alguacil	1	0	0	1	0	
Cirujano	1	0	0	0	0	
Barbero	1	1	1	0	0	
Carpintero	1	0	1	1	1	1
Dispensero	1	1	1	1	1	1
Calafate	1	1	1	1	1	1
Tonelero	1	1	1	0	0	
Capellán	1	1	0	0	0	1
Marineros	14	13	10	11	10	3
Lombarderos	3	3	3	3	2	
Grumetes	10	10	10	10	8	10
Pajes	3	2	2	2	2	
Criados y Sobresalientes	19	16	9	10	3	8
Total 265 (9)	62	56	44	45	33	25

(8) Y capitán general de la Armada a la Especiería.

(9) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Viajes y descubrimientos que los españoles hicieron por Mar*. Madrid, 1837. Tomo IV, pp. 12-22. Navarrete, después de dar las listas o roles de los cinco barcos, añade, en la p. 25, una lista de 21 individuos más, con sus oficios; también incluye al contra maestre Pedro, embarcado en Tenerife en la *Santiago*, pero de los otros 20 no dice en cuál de los cinco buques embarcaron; por eso hemos puesto el interrogante en la fila superior. En la p. 26 añade cinco más, igualmente sin decir en qué barco lo hicieron, dejando el número total en 265.

REPARTO POR NACIONALIDADES DEL PERSONAL EMBARCADO (10)

España	171-64 %	Rodas	4-1.5 %
Italia	35-13.2 %	Alemania	3-1.13 %
Portugal	26-9.8 %	Negros	3-1.13 %
Francia	17-6.4 %	Malaca	1-0.36 %
Flandes	4-1.5 %	Inglaterra	1-0.36 %
Total	253		12
Gran Total	265 100 %		

CAPITANES Y MAESTRES DE LA ARMADA DE MAGALLANES

NOMBRE	CAPITANES/MAESTRES	PÉRDIDA DEL BUQUE
<i>Trinidad</i>	Fernando de Magallanes (capitán mayor)/ <i>J. B. Punzurol</i> 2.º Duarte Barbosa tras la muerte de Magallanes 3.º Juan López Carvalho 4.º Gonzalo Gómez de Espinosa	Abandonaba Puerto de Gilolo
<i>San Antonio</i>	1.º Juan de Cartagena (Veedor)/ Juan de Elorriaga y tras su muerte Esteban Gómez 2.º Antonio de Coca 3.º Álvaro de Mesquita, en la primera costa del Brasil. 13.12.19 4.º Esteban Gómez (Estebaô Gomes, portugués), el que desertó en el Estrecho. Tras prender a Álvaro de Mezquita (primo de Magallanes)	Desertó en el Estrecho y regresó a España, en un más que meritorio viaje desde el punto de vista náutico
<i>Concepción</i>	1.º Gaspar de Quesada/J. S. Elcano 2.º Álvaro de Mesquita (En San Julián) 3.º Juan Serrano (Tras sublevación S. Julián, + 01.05.1521) 4.º Juan López Carvalho.	Tras la muerte de Magallanes fue quemada en Bohol. En ella iba arrestado Juan de Cartagena desde su revuelta en aguas de la costa africana hasta San Julián.

(10) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; BLANCO NÚÑEZ, José María; MADUEÑO GALÁN, J. M., y CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro: *op. cit.*, p. 447.

<i>Victoria</i>	1.º Luis de Mendoza (tesorero)/Antón Salomón 2.º Duarte Barbosa 3.º J. S. Elcano	La única que regresó a Sevilla
<i>Santiago</i>	1.º Joan Serrano (11)/Baltasar Genovés	Durante la estancia en San Julián

PILOTOS DE S. M. (EL REY) Y DE S. A. (EL CAPITÁN GENERAL FERNANDO MAGALLANES)

Nao	Nombres de los pilotos, en «negrita» los supervivientes	Procedencia	Lugares de
<i>Trinidad</i>	Esteban Gómez Francisco de Albo (comenzó el viaje de conrtramaestre en este barco)	Portugués (S. A.) Natural de Rodas (Isla de Quios)	*Oporto, c. 1484-+ río Paraguay, 1538 *¿? +¿?
<i>S. Antonio</i>	Andrés de San Martín Juan Rodríguez de Mafra (12)	Español, piloto de S. M. Español, piloto de S. A.	*Sevilla ¿?- + Filipinas, 1521 *Palos Fra. 1470, +Tidore, 8 de noviembre de 1521
<i>Concepción</i>	Juan López Carvallo. Designado por las dotaciones supervivientes, Cán. Gral. a la muerte de Magallanes duró poco en el cargo	Portugués (S. A.)	*¿?+¿? en el cargo
<i>Victoria</i>	Basco Gallego	Portugués (S. A.)	*¿? +¿?
<i>Santiago</i>	Su capitán Juan Serrano	Portugués (S. A.)	*¿?-+en Cebú 01-05-1521

lidiar» (¿será por ello que hoy en día solamente existen en el mundo de la torería?). En el contexto de esta expedición, el título corresponde mejor a la acepción de «sustitutos de...», por ejemplo el sobresaliente del alguacil era el merino.

En algunas de las dotaciones, entre los oficios anotados dentro del apartado de «sobresalientes y criados», aparecen un armero, un balletero, cuatro merinos, un herrero y dos lenguas (intérpretes: el famoso criado de Magallanes, Enrique de Malaca, y Antonio Hernández, natural de Ayamonte, criado

(11) Hijo del amigo íntimo de Magallanes, Francisco Serrão, que era el que esperaba la llegada de esta Armada en las islas de la Especiería.

(12) No confundir con el marinero Ginés de Mafra (natural de Jerez), superviviente de la *Trinidad*, y cuyo diario está publicado.

del capitán de la *San Antonio*, del que ignoramos que «posees» tenía). Curiosamente los capellanes están incluidos en esta clase de sobresalientes y criados.

Notas biográficas

Sería imposible tratar en este artículo las biografías de todos los involucrados en su título. Las podrán leer completas en el Tomo II de *Desvelando Horizontes...* (13) que acaba de ver la luz en estos días, aquí únicamente destacaremos algunos de sus rasgos y las acciones más importantes durante su desempeño en la expedición que nos ocupa.

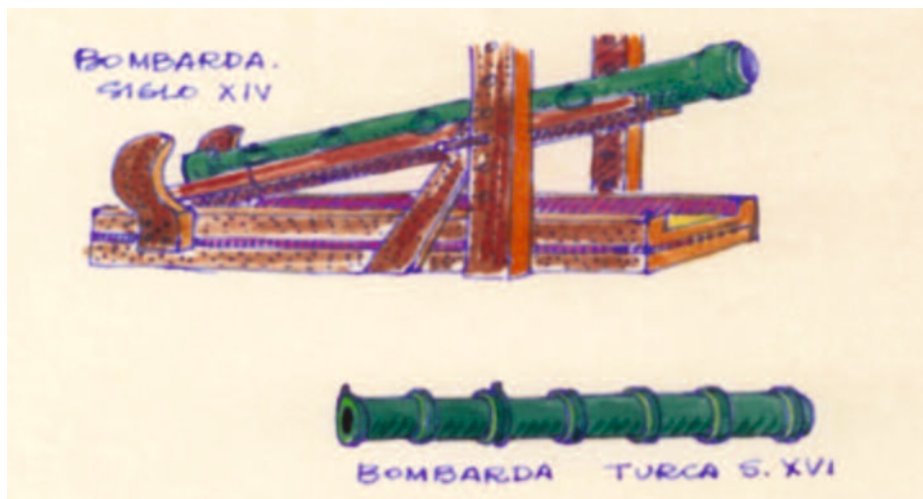
Capitanes

Fernando (o Hernando) de Magallanes (capitán general de la Armada a la Especiería). Duro y de difícil carácter, el del capitán general de la Armada a la Especiería, que poseía don de mando evidente, una profunda fe católica y una voluntad férrea aplicada al cumplimiento de su misión, en lo cual guardó total lealtad al rey. De los cometidos que en dicha misión le asignaban, cumplió los de: «encontrar el estrecho de aquellos mares» (el que hoy lleva su nombre) y «pasar a la mar del Sur sin que se toque, ni descubra tierra...dentro de los límites del Serenísimos rey de Portugal...».

Sus críticos le achacan no haber ido hacia el oeste del mundo al llegar al Ecuador, donde sabía que se encontraban las islas de la Especiería, lo cual es disculpable por la extenuación de las dotaciones y el viento y corriente en popa que experimentaba en esos momentos, y el haberse demorado demasiado en el archipiélago que él denominó de San Lázaro (Filipinas), donde cumplió otro de los cometidos, «haréis asiento de paz é trato (comercio) con el rey e señor de la tierra...» (eran muchos reyes y muchas islas, y él tenía derecho a siete, por tanto puede ser que quisiera escoger bien, además allí se dio cuenta de la proximidad a la China, que era el sueño de todos desde antes de Colón). Aquí, en San Lázaro, cometió su error estratégico más notable, lo que le llevó a la muerte en Mactán.

Para algunos fue desleal con sus subordinados y no siguió las instrucciones del rey, al no comunicarles la derrota a seguir en el Atlántico como este le tenía ordenado, por otra parte elegida por él muy correctamente, lo que dará pie a la sublevación de su «conjunta persona», Juan de Cartagena, lluvias en la costa senegalesa que se convertirán en terribles lodos en San Julián.

(13) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; BLANCO NÚÑEZ, José María; MADUEÑO GALÁN, J. M., y CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro: *op. cit.*, Tomo II. Madrid, 2019.



Bombardas, dibujo original del almirante Julio Guillén Tato, propiedad del autor.

Su decisión de llegar, si hubiese sido preciso y contra el criterio de algunos de sus capitanes, hasta los 75° de latitud sur, y la forma en que organizó la exploración de «su Estrecho» lo acreditan como gran marino, explorador y conductor de hombres.

Juan Sebastián de Elcano se situó en el bando opositor a Magallanes, por lo cual fue condenado en San Julián siendo enseguida indultado. Se acreditó totalmente a partir de tomar el mando de la *Victoria*, su magnífica decisión de regresar por una nueva e inexplorada derrota (Timor-cabo de Buena Esperanza) le llevó a descubrir el Índico (14), su espíritu de sacrificio, unido al de su dotación, demostrado en la decisión tomada en consejo con maestre y piloto, de no entrar en puertos de Madagascar para evitar a los portugueses, su constancia para llegar hasta Sevilla en condiciones inenarrables y la argucia para entrar en Cabo Verde, truncada por un indiscreto marinero, lo dejan en el lugar más destacado de la Historia, pues, se diga lo que diga, fue el primer hombre que, embarcado en la misma expedición, completó, al mando de una de las naves, la primera circunnavegación del globo. A sus órdenes tuvo al que fue, en principio, contra maestre de la *Trinidad* y después piloto, Francisco Albo, cuya nota biográfica veremos más abajo. También contó Elcano, a bordo de la *Victoria*, con el cronista del viaje, Antonio Pigafetta, fiel admirador de Magallanes, que no hace una sola mención de su «indultado» capitán en su relato.

(14) COMELLAS, José Luis: *La primera vuelta al mundo*. Madrid, 2012, p. 161.

Juan de Cartagena, «nepote» del poderoso obispo Fonseca, demostró que luchar contra la comentada «deslealtad» de Magallanes cometiendo otra mayor no fue la mejor decisión que pudo tomar. La permisividad del general, dejando que fuese preso en otro buque (la *Victoria*) tras su algarada en alta mar cuando barajaban la costa africana en demanda de la latitud de la Mina, debido a su noble condición, la aprovechó, el depuesto comandante de la *San Antonio*, para seguir conspirando e incluso para formar un bando anti Magallanes, lo cual terminará con él abandonado en una isla desierta de la Patagonia, en unión del capellán Pedro Sánchez de la Reyna, y nunca se volvió a saber de su existencia aunque se hallan aventurado absurdas hipótesis.

Gaspar de Quesada, a cuyo barco pasó arrestado Cartagena cuando llegaron a San Julián para la internada, discrepante, como otros, con el criterio de Magallanes empeñado en su cometido de encontrar «el paso», se puso francamente en el bando de la «conjunta persona». Apoyado por Luis de Mendoza, prendió a Álvaro de Mezquita en la *San Antonio*. Cartagena, Quesada y Mendoza contaban así con tres de las cinco naos para enfrentarse a las dos de Magallanes, pero las grandes dotes estratégicas del último, hicieron revertir la situación; enviando un destacamento a la *Victoria* que asesinó a Mendoza y enmendó enseguida el fondeadero de esta última, uniéndose al capitán general que pasó a estar tres contra dos; esas dos, *San Antonio* y *Concepción*, al intentar escapar, fueron combatidas por Magallanes que las rindió. Magallanes sometió a juicio a los rebeldes, del cual salió Quesada condenado a morir decapitado por traición y que su cuerpo fuese descuartizado (7 de abril de 1520). Para añadir «ejemplaridad», esta sentencia fue ejecutada por Luis de Molino (natural de Baeza y seguramente hermano de Francisco, criado de Cartagena en la *San Antonio*), criado del propio Quesada, que con ello se ahorró la horca por haber participado en el amotinamiento.

Luis de Mendoza, nombrado por Carlos I (30 de marzo de 1519) tesorero de la Armada y capitán de la *Victoria*, en la revuelta contra Magallanes en San Julián, vimos que se puso en el bando de Cartagena y como el capitán general envió gente a su barco que lo engañó y, mientras leía un mensaje de dicho general, fue asesinado. A pesar de ello, fue declarado traidor por el tribunal que juzgó a los revoltosos y su cuerpo fue descuartizado.

Juan Serrano era hermano o primo del amigo de Magallanes que esperaba en Tidore la llegada de esta armada (y posiblemente primo también del propio Magallanes). Capitán de la *Santiago*, la cual por ser la menor fue enviada por Magallanes a reconocer la costa hacia el sur, antes de finalizar la internada. Serrano descubrió la bahía que bautizó de Santa Cruz (donde desemboca el río del mismo nombre) y allí permaneció seis días haciendo la aguada. El 20 de mayo de 1520 salió de Santa Cruz, y al día siguiente se vio envuelto en un «pampero» que lo arrojó a la costa, quedando varada la *Santiago*. Solamente perdió a un hombre de la dotación, por cierto esclavo suyo. Entonces envió a dos marineros por tierra al puerto de San Julián

para avisar del naufragio mientras rescataban todo lo que podían de la nave. Magallanes le envió, también por tierra, algunos alimentos y, en cuanto pudo, levó y se dirigió a rescatar los restos útiles del buque, distribuyendo a los supervivientes entre las restantes naos; enseguida nombró a Juan Serrano capitán de la *Concepción*. Tras la muerte en Mactán de Magallanes, las dotaciones escogieron a Duarte Barbosa, capitán de la *Victoria*, como capitán general. Enseguida, el rey de Cebú invitó a Barbosa y a su gente, a un banquete (quizás instigado por Enrique de Malaca). Barbosa aceptó la invitación, de la que desconfió Serrano y los cebuanos asesinaron a todos los invitados, excepto a Juan Serrano; a este último quisieron canjearlo por dos piezas de artillería a los que permanecían embarcados pero estos, temiendo otro engaño mayor, zarparon súbitamente dejando a Serrano cautivo; algunos vieron, a bordo, como se lo llevaban al poblado y después escucharon un gran griterío, por lo que supusieron lo habían matado.

A *Gonzalo Gómez de Espinosa* lo encontramos en Málaga (1518-1519) encargado de reclutar gente para la expedición a la Especiería que se estaba preparando en Sevilla. Según Fernández de Oviedo, Espinosa era gentilhomme notorio y, una vez cumplido su cometido, se enroló como alguacil en la *Trinidad*, insignia del capitán general Fernando de Magallanes, al cual será leal tanto en el motín del puerto de San Julián como en la acción de Mactán, cuando fue herido de muerte Magallanes. Jugará un papel importantísimo en el primero, al ser enviado por el capitán general a la *Victoria* con un grupo de seis hombres a entregar una carta a su capitán, Luis de Mendoza, el cual, confiadamente y tras recibir al grupo amigablemente, se puso a leer tal misiva y no pudo terminarla porque Espinosa le hundió su daga en la garganta y, enseguida, cumplió el plan de Magallanes.

Fue uno de los acompañantes de Magallanes que logró salir con vida de la desdichada acción de Mactán y tras la violenta muerte del capitán general tomó el mando de la *Victoria*. Tras la destitución de Carvalho, segundo sustituto de Magallanes, y el abandono de la *Concepción* por inservible, Gómez de Espinosa fue elegido capitán general, pasando a la *Trinidad*, y Elcano lo relevó en la *Victoria*. Con ambas naves llegaron al destino señalado, las islas de Tidore y Ternate; las abarrotaron de las deseadas especias y se decidieron, tras reparar como pudieron sus destrozados buques, a regresar, la *Victoria* por Buena Esperanza y la *Trinidad*, que necesitó tres meses de reparaciones, por el este, buscando un desconocido tornaviaje que no se logrará hasta Urdaneta (1565).

De acuerdo con estos planes, Espinosa zarpó de Tidore el 6-4-1522, con 54 almas a bordo y, cuando estaban a punto de alcanzar la corriente (por supuesto, totalmente desconocida por entonces) de Kuro Shivo (15) que podría

(15) En japonés, Corriente Negra.

haberles llevado hasta las costas de California, y tras nueva tanda de penalidades, con muchas bajas a bordo, pretendió regresar al punto de partida y arribó a la isla de Mao. Desde aquí, escribió al gobernador portugués de Ternate, Antonio de Brito, mediante una nao portuguesa que allí encontró, pidiéndole auxilio para arribar a Tidore. Lo que hizo Brito fue apresar a los diecisiete depauperados supervivientes y encerrarlos en la fortaleza de Ternate, amén de confiscarles todo lo que tenían a bordo, entre ello la información del reciente viaje que envió apresuradamente a su rey, por carta de 1523, a pesar de las protestas de Espinosa. Brito decía en dicha carta que los españoles «... no supieron tomar la monzón, y fueron a los 40° norte... y habían hecho 900 leguas cuando arribaron [a Mao]». A partir de aquí empieza otra gran aventura para esos desdichados supervivientes; obligados a trabajar en la fortaleza de Ternate durante nueve meses, fueron trasladados después a Java y a Malaca; entregados, más tarde, al virrey portugués de la India, Jorge de Albuquerque, que los envió presos a Lisboa, en la prisión del Limonero de esta última ingresaron Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y el maestre Ance, alguno más pudo fallecer en ella. Carlos I gestionó ante la corte lusa para que los liberasen y, finalmente, Espinosa y Mafra declararán en Valladolid (mayo de 1527) como lo había hecho previamente Elcano, que ya había fallecido en la expedición Loaísa.

Carlos I le concederá escudo de armas, pensión anual de 300 ducados y el empleo de «visitador y capitán de las naos de Indias», que solo podría disfrutar un año, pues falleció en Sevilla en fecha cercana a 1530.

Duarte Barbosa, relevó a Mendoza en la *Victoria* y se hizo cargo del mando de la *Trinidad* tras la muerte de Magallanes. Fue el que logró bautizar a Humabón, rajá de Cebú, que le pidió asesinase a Lapu Lapu, su enemigo el reyezuelo de Mactán, lo que llevó a la muerte a Magallanes y él mismo escapó por los pelos. Cuando por elección de las dotaciones ostentaba el cargo de capitán general, falleció envenenado en el banquete ofrecido por Humabón, que comentamos más arriba, al glosar la vida de Juan Serrano.

Juan López Carvalho, el efímero capitán general de la Armada a la Especiería, fue el «práctico» de Magallanes en la bahía de Guanabara (Santa Lucía), pues allí había residido durante cuatro años antes de embarcar en Sevilla como piloto mayor de S. A. (ver el cuadro de pilotos). Pigafetta dice que en este regreso a Guanabara, se encontró con un hijo que había tenido con una aborígen.

Tras la muerte de Magallanes, asistió al banquete ofrecido por Humabón, ya comentado; él y Espinosa, sospecharon de la actitud del anfitrión y regresaron a bordo donde, poco después, escucharon los gritos desgarradores de los que estaban siendo masacrados. Carvalho levó y se acercó a tierra para batir e intimidar a los nativos. Espinosa le secundó con la *Trinidad* y Carvalho ordenó a Juan Sebastián de Elcano, que no había acudido al banquete, que se preparase para lo mismo con la *Concepción*.

Tras descargar sus piezas sobre el poblado de Humaón, y una vez fuera de peligros, las dotaciones le eligieron capitán general, suponiéndolo el más idóneo para continuar la expedición y regresar a España. Comprobando que no tenían gente suficiente para maniobrar con las tres naos, decidió quemar la *Concepción* que estaba en pésimo estado y repartió los ciento ocho hombres supervivientes entre la *Trinidad* y la *Victoria*; Juan Sebastián de Elcano se embarcó de maestro en esta última. Carvalho, no tenía conocimientos para seguir la derrota prevista por Magallanes ni para regresar a la Península. Barajó entonces la costa norte de Borneo al azar de la meteorología reinante. El 8 de julio de 1521 fondeó cerca de Brunéi, sede de la corte del fastuoso rey Siripida, la población más importante de las visitadas por la armada tras zarpar de Sevilla.

Carvalho, a petición de Siripida, envió gente a tierra con objeto de «rescatar» breca para calafatear y otras materias necesarias y, tras combatir durante dos días con juncos armados que intentaron abordarlo, viendo que los de tierra no regresaban, apresó uno de esos juncos, en el que, por suerte, iba embarcado el hijo del rey de Luzón con más de cien guerreros del rey de Borneo a sus órdenes. Carvalho entabló conversaciones secretas con él, ofreciendo el luzonés diversas joyas que lo ablandaron, por lo cual lo liberó con la gente de su junco en trueque de los castellanos. Tras difíciles negociaciones con el de Brunéi, y tras quedarse con mujeres prisioneras a modo de harén, Carvalho perdió la autoridad ante sus dotaciones. Sin embargo el sultán liberó a Elcano y a Espinosa, que eran de los que habían bajado a tierra y dijeron, al llegar a bordo, que creían muerto al hijo de Carvalho que les había acompañado. Tras treinta y cinco días en Brunéi, Carvalho ordenó zarpar, pero necesitado de reparar sus naos, buscó sitio apropiado para ello, encontrándolo entre el norte de Borneo y la isla de Banggi.

Finalizadas las reparaciones (tras mes y medio de trabajos) hubo Consejo de capitanes y maestros el 21 de septiembre de 1521, en el cual decidieron exonerar del mando de la armada a Carvalho y procesarlo por desobedecer las instrucciones reales, volviendo a su destino de piloto mayor. El 10 de noviembre, Carvalho, acompañado de varios hombres, desembarcó en una playa de Tidore, la armada a la Especiería llegaba a su objetivo.

Cuando el 18 de diciembre zarparon para la Península; la *Trinidad* comenzó a hacer agua y regresó a Tidore. Entre los 53 tres hombres que decidieron quedarse en esa nao para su reparación y posterior intento de tornaviaje en demanda de Panamá, estaba Carvalho como maestro. La repararon durante tres meses y zarparon el 6 de agosto de 1522. Estuvieron navegando durante cinco meses; Carvalho falleció cuando, desesperanzados, viraron hacia Ternate.

De *Esteban Gómez o Estêvão Gomes* sabemos que en 1518 estaba considerado como buen cartógrafo y se trasladó a Sevilla donde fue nombrado piloto de la Casa de la Contratación. Enrolado en la armada de Magallanes como

piloto subordinado del buque insignia, la nao *Trinidad*, debido a las sucesivas sublevaciones ya comentadas, tomó por la fuerza el mando de la *San Antonio*, en el que le precedieron Juan de Cartagena, Antonio de Coca y Álvaro de Mesquita, al que prendió y suplantó en plena exploración del Estrecho, desertando cuando estaban a punto de descubrirlo y regresando a España en mayo de 1521.

La *San Antonio* y la *Concepción* habían ido a encontrar, por orden del capitán general, la desembocadura de esa especie de río salado en la que se habían engolfado, lo que luego sería el estrecho de Magallanes, descubriendo directa y sucesivamente tres bahías, unidas por sus correspondientes estrechos y juzgaron conveniente, al llegar a la última, regresar a dar cuenta al capitán general de lo que habían visto, en lugar de continuar progresando hacia el oeste. El 24 de octubre de 1520, se reunieron las cuatro naos y se saludaron con salvas y prorrumpieron en expresiones de júbilo, dando gracias a Dios y a la Virgen María, y se adentraron en pos del paso. Llegados a la tercera bahía, divisaron dos posibles desembocaduras o canales, entonces Magallanes envió dos barcos por cada una de ellas. Por la del SE fue la misma pareja de exploración anterior; sin embargo la *San Antonio*, sin esperar a la *Concepción*, forzó de vela porque E. Gómez había tomado la decisión de abandonar a la armada y regresar a Sevilla cuando llegase la oscuridad de la noche.

Magnífico marino y futuro descubridor de la costa oeste de los Estados Unidos de América (1525), según Pigafetta «...odiaba a Magallanes por la única razón de que cuando este vino a España para proponer al emperador el ir a las islas Molucas por el oeste, Gómez había pedido y estaba a punto de conseguir, para una expedición, el mando de unas carabelas...», lo que frustró la citada llegada de Magallanes, en cuya armada consiguió plaza de piloto, lo cual le contagió del incurable resentimiento.

Llegada la noche, y de acuerdo con los españoles de su barco, hirieron y apresaron a Álvaro de Mezquita, virando a continuación para regresar a Sevilla por la derrota de Malvinas y Guinea. Arribó a Sanlúcar de Barrameda, con 55 tripulantes, el 6 de mayo de 1521; quedaron en libertad Jerónimo Guerra y él mismo; Mezquita, injustamente, ingresará en prisión y a Magallanes, que acababa de fallecer en Mactán, se le procesará en rebeldía por «traición al Rey», incluso a su viuda se le retirará la pensión que disfrutaba, cosa que no se reparará hasta la llegada de Elcano. Seguidamente, Gómez convenció a Carlos I para que le financiase una expedición a la búsqueda del paso a la especiería por el norte y, a tal efecto, armó una simple carabela de 50 toneladas de desplazamiento, *La Anunciada*, con ¡29 hombres! de dotación. Zarpó de Coruña (09-1524) y regresó a Sevilla en 1525. Gracias a la información que dio de su largo viaje por América del Norte, Diego Ribeiro pudo describir la costa este de Norteamérica en sus cartas de 1529, en las cuales dicha costa recibió el topónimo de Tierra de Esteban Gómez, que fue respetado muchas cartas levantadas posteriormente. Lo afirmado por Elcano a su llegada a Sevilla y en la causa de Valladolid, no debió afectar a la reputación de Gómez,

pues pudo enrolarse en la expedición de Pedro de Mendoza al río de Solís (hoy de la Plata) de 1535, donde los indígenas del Paraguay le dieron muerte tres años más tarde.

De *Antonio de Coca* (16), maestro de la *San Antonio*, no hay rastro antes del 30 de abril de 1519, cuando doña Juana y su hijo Carlos I le nombraron contador de la armada a la Especería, embarcando en la *San Antonio* del mando de Juan de Cartagena. Se vinculó a esta empresa a través del influyente obispo de Burgos Juan Rodríguez de Fonseca. Tras la destitución de Cartagena pasó a ser el capitán de la *San Antonio* pero, tras la recalada en cabo San Agustín, fue relevado por Álvaro de Mezquita. En la revuelta de San Julián, Antonio de Coca requisó las armas de los partidarios de Magallanes en la *San Antonio*, además, junto a Gonzalo de Quesada y una vez apresado Mezquita, otorgó el mando de la nave a Juan Sebastián de Elcano y le ordenó que emplazase la artillería en posición de combate. Tras el juicio y ante la falta de gente para continuar la expedición, Magallanes lo indultó al igual que lo hizo con Elcano. Falleció por enfermedad (¿escorbuto?) a bordo de la *Victoria* el 28 de marzo de 1521, en la mar, cerca de la isla Massana (Limasawa).

Álvaro de Mesquida o Mezquita, portugués de nacimiento y primo hermano de Fernando de Magallanes que lo embarcó de sobresaliente en su insignia. Tras la primera sublevación de Juan de Cartagena, el capitán general tuvo que recomponer los mandos de sus buques, pasando Coca de capitán a la *San Antonio*; poco después, al recalar en la costa brasileña, fue relevado por Mezquita que se mantuvo siempre leal a Magallanes. Más tarde, tomó el mando de la *Concepción*, regresando de capitán a la *San Antonio* y llevando de piloto a Esteban Gómez. Cuando Magallanes envió a estos dos últimos buques a buscar la salida del ansiado Estrecho, Esteban Gómez se concertó con otros miembros de la dotación y, tras herir y encadenar a Mezquita, dio media vuelta y regresó a España. Poco más sabemos de Mezquita, que llegado a Sevilla, con toda injusticia y debido a las mentiras de Gómez, fue encarcelado hasta que al regresar Elcano se conoció toda la verdad.

Maestres (que no «ascendieron» a capitanes)

De los maestros J. B. Punzurol, Juan de Elorriaga y Baltasar Genovés apenas tenemos más noticias que las que ofrecen los roles que sintetizamos en el correspondiente cuadro. De Antón Salomón sabemos que, desgraciadamente, fue la primera baja de la expedición pues fue ejecutado en Santa Lucía, nombre que Magallanes dio a la bahía de Guanabara, tras ser sentenciado a muerte por «sométrico» (sodomítico).

(16) Diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia, *dbe.rah.es*.

Pilotos (que no «ascendieron» a capitanes)

A *Andrés de San Martín* lo encontramos en 1512, cuando entró de piloto en la Casa de la Contratación de Sevilla. A la muerte de Américo Vespucio ocurrida el mismo año, solicitó el cargo de piloto mayor siendo preterido por Juan Díaz de Solís. Poseía profundos conocimientos astrológicos y sabía aplicarlos a la náutica. En 1516, tras la desaparición de Díaz de Solís, literalmente devorado por los indígenas en la orilla oriental del río que llevó su nombre (hoy de la Plata), volvieron a negarle el cargo, prefiriendo a otro extranjero, Sebastián Caboto; a él lo contentarán aumentándole el sueldo en 10.000 maravedíes. Enseguida fue nombrado piloto mayor y cosmógrafo de la Armada a la Especiería, pasó de la *San Antonio* a la *Victoria* en la bahía de Guanabara. Demostró su maestría en el cálculo de la longitud, utilizando el sistema propuesto por Rui Faleiro, cuando la calculó en el ya mencionado río de Solís (de la Plata) aprovechando la conjunción de la Luna con Venus (1-2-1520) obtuvo un error grosero; en la bahía de San Matías, cuando el Sol y la Luna quedaban en oposición (23-2-1520), tampoco tuvo éxito. En San Julián (21 de julio de 1520) observó desde la playa la altura del Sol, 49° 18', obteniendo con gran exactitud la latitud del lugar, por cierto la más al sur a la que había llegado europeo alguno hasta entonces. Enseguida calculó con mayor precisión la situación de San Julián. Algunos autores han demostrado que pocos pilotos estaban, por entonces, a la altura científica y práctica de Andrés San Martín. En el derrotero de Albo no figura anotada longitud alguna hasta la llegada a la isla de Suluan en Filipinas; en la de Homonhon, San Martín calculó la longitud con dos grados de error en relación con la exacta, precisión que no fue mejorada «en siglos». Todas sus anotaciones y cálculos los entregó a Ginés de Mafra, piloto de Gómez de Espinosa cuando el intento de tornaviaje de la *Trinidad*, por tanto fueron confiscados por Antonio Brito, como ya dijimos. Cuando la unión de los reinos ibéricos (1580) esos papeles fueron enviados a Madrid para finalizar perdiéndose, quizás en el incendio del alcázar madrileño de 1734, por tanto, lo que conocemos hoy en día procede de las notas tomadas por los pocos cosmógrafos o historiadores que pudieron estudiarlos. También cabe dentro de lo posible, que el relato de Ginés de Mafra sea copia de esos papeles de San Martín, que falleció en Mactán al lado de su capitán general.

Francisco de Albo comenzó el viaje de contra maestre a bordo de la *Trinidad* y «ascendió» a piloto. De origen griego, rindió viaje en Sevilla como piloto de la *Victoria* al mando de Elcano. Escribió un diario a modo de cuaderno de bitácora: «Derrotero del viaje de Magallanes desde el Cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la Nao *Victoria*» (17), iniciado a partir de la recalada en cabo San Agustín, martes 29 de abril de

(17) Se conserva en el Archivo de Indias de Sevilla.

1519 y finalizado el 4 de septiembre de 1522, a la vista de cabo San Vicente. Fue uno de los dieciocho superviviente de la expedición que llegaron a bordo de la *Victoria* y uno de los que se trasladaron a Valladolid, acompañando a Elcano, donde fueron recibidos por el emperador y donde se les tomó declaración en la investigación que se abrió para esclarecer las trágicas circunstancias del viaje; en cuya causa, el alcalde de la corte Sancho Díaz de Leguizamo (o Leguizamón) interrogó por separado a Juan Sebastián de Elcano, a él mismo y a Fernando Bustamante. Gracias a su derrotero conocemos con gran exactitud la derrota de casi toda esta primera vuelta al mundo, a excepción del tramo entre Sanlúcar y cabo San Agustín.

Juan Rodríguez de Mafra, piloto de las naos *Concepción* y *San Antonio*, era un experimentado navegante que fue en la expedición de Bastida al Darién, que más tarde participó en la toma de Mazalquivir y por sus méritos fue nombrado piloto de S. M. (Real Cédula de 23 de mayo de 1512). Enseguida se dedicó a transportar hombres y mercancías a las islas caribeñas. Se enroló en la armada Magallanes con sueldo anual de 6.000 maravedíes. No encontramos actuaciones de él durante la circunnavegación pero sabemos que falleció en Tidore el 8 de noviembre de 1521.

Basco Gallego, en el rol de la Nao *Victoria*, lo encontramos junto a su hijo del mismo nombre, que figura entre los pajes. El padre estuvo entre los 18 llegados a Sevilla pero no tenemos noticias de su actuación durante el viaje.

Ginés de Mafra, marinero de la *Trinidad*, dejó escrita una *Relación* (18) y, tras la circunnavegación, se volverá a embarcar para Filipinas como piloto de la nao *San Juan de Letrán*, mandada por Francisco Merino, en la expedición de Ruy López de Villalobos que zarpó del puerto mexicano de Barra de Navidad el 1 de noviembre de 1542, para la colonización y, sobre todo, para la evangelización de las Filipinas. La citada *Relación* contiene dos libros de autor desconocido. El primero se ocupa de las tres primeras expediciones a oriente, es decir, la de Magallanes (los 18 primeros capítulos son, precisamente, la relación de Ginés de Mafra) a las islas de la Especiería o del Maluco, y las de Jofre García de Loaísa y Álvaro de Saavedra, ambas a las Filipinas. El segundo lleva un largo título: *Libro segundo que trata del fundamento y principio de la Armada que llevó Ruy López de Villalobos...* El desconocido autor comenta: «Ginés de Mafra era hombre de pocas palabras y verdaderas y traía escrito de su mano por relación todo el suceso de la armada de Magallanes... y lo dio al autor, sabiendo de él que quería hacer de todo ello un libro». El relato de Mafra comienza diciendo «Libro primero que trata del descubrimiento del estrecho que se llama de Magallanes, quién lo descubrió, y que año fue, y porque causa y lo que les sucedió a los que en ello fueron, con las demás

(18) Catálogo de manuscritos sobre América, Res. 18 BNM, núm. 862, inédito hasta el siglo XX y publicado por BLÁZQUEZ, Antonio, Real Sociedad Geográfica, Madrid, 1920.

armadas que en su socorro salieron y lo que más sucedió sobre la demanda que llevaban...». El último capítulo (el XVIII): «Como los de la armada, llegados al Maluco, cargaron dos naos de clavo en la isla de Tidore (cumpliendo la finalidad superior de la misión que se le dio a Magallanes) para venir a España con ellas y lo demás que les acaeció».

Cuando regresó a las Filipinas en la expedición Villalobos, según Landín Carrasco (19), mermada y depauperada la armada, tomó el general la decisión de que la *San Juan* intentase el tornaviaje a México, como lo había intentado la *Trinidad* y, fracasada en el empeño, regresó a Samar y Tidore, donde Villalobos (el Pacto de Zaragoza de 1529 hacía que las relaciones con los portugueses fuesen mucho mejores que en tiempo de Magallanes) negoció, contra el criterio de algunos de sus hombres, con los portugueses para evacuar, vía Goa, 145 (incluidos los que se quedaron en Ternate) de los casi 400 que habían salido de México. Villalobos falleció poco después, pero Mafrá parece ser que, tras otra buena dosis de calamidades, llegó a Sevilla (de nuevo por



Carabela del siglo xv, dibujo original del almirante Julio Guillén Tato, propiedad del autor.

(19) LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Padrón de Descubridores*. Madrid, 1992.

Lisboa, pero esta vez libre y no preso, como había regresado la primera vez), donde falleció en 1546.

Epílogo

Podríamos incluir algunas notas biográficas más de algunos de los 265 integrantes de las dotaciones; capellanes, lenguas y otros componentes de la maestranza han dejado huella histórica suficiente como para estudiarlos, pero el espacio destinado por la REVISTA nos obliga a poner punto final. Entre los reseñados destaca su capacidad de sufrimiento o, como formulan los médicos actuales, el «umbral del dolor» que hoy en día debemos tener dividido al menos por cien. La derrota de la Mar del Sur y el regreso de Elcano desde Tidore a Sanlúcar, muestran sus capacidades para enfrentarse a las adversidades más terribles, venciénolas y mostrando una tenacidad inquebrantable para cumplir con la misión que se les había encomendado. El clavo llegado a Sevilla demostró que la habían cumplido y, de paso, realizaron la primera circunnavegación del globo.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUADÉ NIETO, Santiago (coordinador general): *Cisneros y el Siglo de Oro de la Universidad de Alcalá*. Madrid, 1999; contiene artículo de CASADO ARBONIÉS, Manuel: «Real Provisión de los Reyes Católicos ordenando establecer en la ciudad de Sevilla una Casa de Contratación y promulgando las Ordenanzas por las que ha de regirse. Ordenanzas para instituir una Casa de Contratación en Sevilla, para las Indias, las Islas Canarias y el África atlántica».
- BLÁZQUEZ, Antonio: *Catálogo de manuscritos sobre América*, Real Sociedad Geográfica, Madrid, 1920.
- COMELLAS, José Luis: *La primera vuelta al mundo*. Madrid, 2012.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Viajes y descubrimientos que los españoles hicieron por Mar*. Tomo IV. Madrid, 1837.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Padrón de Descubridores*. Madrid, 1992.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; BLANCO NÚÑEZ, J. M.^a; MADUEÑO GALÁN, J. M.^a, y CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro: *Desvelando Horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Tomo I, Madrid, 2016. (Tomo II, Madrid, 2019).
- OLESÁ MUÑIDO, Luis Felipe: *Organización Naval de los Estados Mediterráneos*. Dos tomos. Madrid, 1968.
- O'SCANLAN, Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, 1831.
- Real Academia de la Historia: *Diccionario biográfico (dbe.rah.es)*.



Sala de los Descubrimientos a finales de 2018.
(Museo Naval de Madrid).

ELCANO EN EL VÓRTICE DE LA CARTOGRAFÍA

Mariano CUESTA DOMINGO
Doctor en Historia

Dígnese saber V. M. que hemos regresado dieciocho hombres con uno solo de los barcos... y... se digne estimar en su valor el hecho de que hemos dado toda la vuelta al mundo, que partidos por el oeste hemos vuelto por el este.

(«Elcano al Rey», Sanlúcar, 6 de septiembre de 1522).



E ha afirmado que hubo una generación que transformó el mundo conocido. Lo empequeñeció merced a la intercomunicación que generó pero, paradójicamente, lo engrandeció gracias a la difusión cultural que fue capaz de promover y porque gestó las bases para establecer la real dimensión de la Tierra, para conocer a sus habitantes y sus modos de vida, también para alterarlos. Sus efectos fueron asombrosos y sus secuelas palpables.

Situar la cuestión en su contexto, en sus coordenadas, es necesario. Por un lado están las distancias, tan complicadas en la navegación de la época aunque se haga referencia a algo tan tangible como el espacio; fácilmente mensurables y representables en imágenes, en mapas. Por el otro, el tiempo, también medible pero mucho más abstracto e inmaterial cuestión que, en la época de referencia no era empresa fácil ni tampoco precisa, al menos en el mar, como tuvieron ocasión de verificar Elcano y sus hombres al constatarlo mediante la «pérdida de un día» al concluir su circunnavegación con rumbo oeste.

En 1519, cuando se hallaba en su primera fase de ejecución el proyecto de Magallanes, Fernández de Enciso anunciaba, en la dedicatoria al rey que aparece en su manual, un mapa universal superando los clásicos mapamundi medievales.

«Y porque esto Vuestra Alteza pudiese mejor comprender, hice hacer una figura en plano en que puse todas las tierras y provincias del Universo, de que

hasta hoy ha habido noticias, por escrituras auténticas y por vista en nuestros tiempos; y señalé cada provincia adonde cae por sus límites y adonde entran los ríos en la mar y las fuentes y sierras de donde proceden y las provincias por donde pasan, porque me pareció que esto era lo más útil y necesario a Vuestra Alteza porque por vista pudiese ver...»

En el texto brillaba la experiencia del autor en el Nuevo Mundo que confluía con tantos y tan notables acontecimientos en las mismas fechas; las palabras de Fernández de Enciso en la misma dedicatoria a Carlos I son precisas en cuanto a la intencionalidad eminentemente práctica del geógrafo para el buen gobierno de las Indias.

Evidentemente el espacio se dibuja y, desde 1522 con las «cartas universales» no perdieron ocasión de manifestarlo; en consecuencia aquellos años adquieren la categoría de límite, de un antes y un después y en el vórtice se halla precisamente Elcano. No obstante hay que reconocer que lo primordial como fuente de aquella geografía es más lo literario que lo gráfico; cuando Enciso había dado a imprenta su obra o cuando retornó Juan Sebastián de Elcano las fuentes gráficas fueron menos abundantes que las aportaciones narrativas de otros documentos (los de Pigafetta, Albo, las declaraciones de Gómez de Espinosa y Ginés de Mafra o la descripción de Maximiliano Transilvano) además de capítulos de historiadores y cronistas tales como Antonio de Herrera, João de Barros y Lopez de Castanheda) o colecciones documentales (entre las clásicas la *Colección de documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*. Compañía General de Tabacos de Filipinas. RAH 16/6955-6959. Barcelona, 1918-1923).

De mapamundis y otras imágenes

Desde los orígenes, a partir de conocimientos básicos sobre este planeta y sobre la imagen física de su superficie, cada cultura lo explicó según su buen creer y entender; andando el tiempo aquellos conocimientos iniciales dieron lugar a los primeros Tratados en los que invariablemente se incorporaban tablas y mapas; inicialmente aparecían en los libros de cosmografía, pero con el transcurso de los tiempos y los avances científicos, su evolución fue ostensible y antiguos conceptos de geocentrismo, inmovilidad y pequeñez de la Tierra perdieron vigencia después de la circunnavegación y acabaron por dar lugar al heliocentrismo, movilidad y magnitud de nuestro planeta (fig. 1). Diversas opiniones germinaron en la historiografía del mundo occidental en lo que se denominó cartografía, a veces, embellecida por leyendas que han sido glorificadas por el arte; también se benefició de unos sistemas filosóficos y de principios matemáticos que le eran propios. Sucesivos sabios lo expresaron

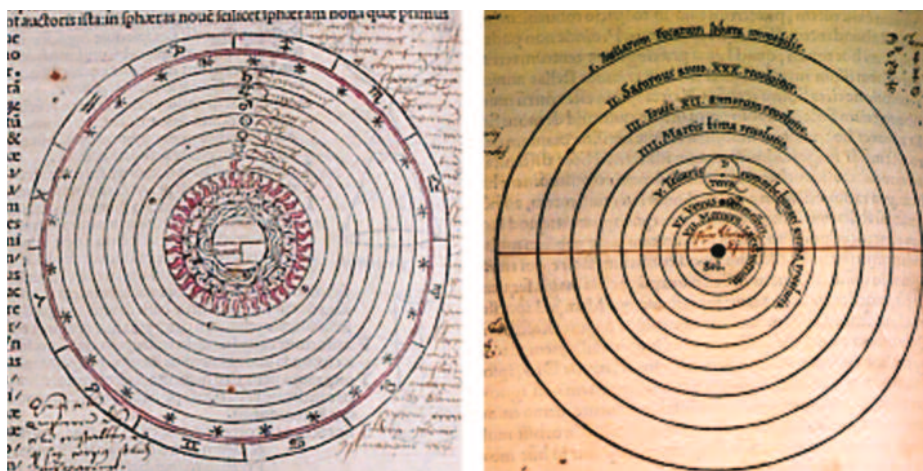


Figura 1. El sistema heliocéntrico había sido mostrado en el siglo III a. de C. por Aristarco que, como sucediera con los cálculos de Eratóstenes, quedó marginado en su época; se impuso el geocéntrico (ejemplos en las obras de Sacrobosco) y el heliocéntrico (en Copérnico).

con una lógica razonable en su respectiva época y sus explicaciones pudieron parecer pueriles mucho después; pero no lo fueron entonces. Su evolución tuvo un último periodo de una duración de casi un milenio antes de la publicación de Fernández de Enciso, simultáneamente con la expedición de Magalla-



Figura 2. Idea de la imagen de la superficie terrestre en el mapa de «Hygeden» (apud Atlas del V. de Santarem) y mapa de «T en O» (en las *Etimologías* de Isidoro de Sevilla; UCM BH INC FL 45).

nes cuyo triunfo cupo el honor a Elcano a la cabeza de un puñado de supervivientes, en la *Victoria*.

Fue un largo periodo en que la cosmografía mostraba mapas y esa actitud se constituyó en una tradición por más que no eran otra cosa que ilustraciones (fig. 2). Andando el tiempo parece que la antigua astronomía se ralentizó en su avance mientras que la cartografía avanzó al ritmo de la ampliación de horizontes geográficos y, entonces los mapas llegaron a presentar la cosmografía como ilustración (mapa de 1375 de Cresques Abraham o, tardíamente, el «portulano de Colón»); pero los grandes cambios vendrían dados por las novedades aportadas por los descubrimientos geográficos de los portugueses en el siglo XV sobre el Atlántico africano y en el Índico afroasiático; también las de los castellanos desde la incorporación de las islas Canarias hasta el retorno de Elcano.

En esta etapa tuvieron lugar sendos conflictos entre ambos reinos rivales en sus objetivos expansivos, que quedaron solventados mediante la firma de los tratados de Alcaçovas (1479) y, tras la concesión de las bulas alejandrinas (1493) particularmente la *Inter Caetera* (4 de mayo), el de Tordesillas (1494); en ambos y en la propia bula quedaría patente la dificultad de establecer lími-



Figura 3. Mapa de Antonio de Herrera señalando los tres tratados acordados entre España y Portugal.

tes geográficos sobre los mapas. Como ejemplo testimonial, transcurridos treinta y cinco años los expertos de ambos países reunidos en Badajoz fueron incapaces de marcar la línea acordada ni tan siquiera en un mapa, mucho menos sobre el territorio y el mar (fig. 3).

Las cartas previas a la expedición Magallanes-Elcano

Cabe preguntarse ¿de qué mapas puede hablarse en un tiempo de conocimiento confuso y vagamente delimitado por una fecha más o menos convencional? Desde los orígenes hasta las arribadas lusas a Madeira (1418), Azores (1427) y la llegada al cabo Bojador (1434) o de los castellanos a Canarias (1402) los mapas eran pura tradición con un gran ascendiente (Ptolomeo, s. II), cuyos conocimientos fueron divulgados en el XV gracias a la difusión de la imprenta; sus rasgos fundamentales sobrevivieron durante décadas posteriores (por ejemplo la imagen del Mediterráneo en el *Islario* de Alonso de Santa Cruz).

Aquellos mapas antiguos y altomedievales eran fruto de estudios, de ensayos intuitivos, especulativos, abstractos aunque con un buen conocimiento



Figura 4. Detalle del Occidente en el *Islario* de Santa Cruz y del Extremo Oriente en el mapa de Cresques.



Figura 5. Detalles del océano Índico (Ptolomeo), del Nuevo Mundo y China (atribuido a B. Colón y también a Zorzi) y Atlántico Sur e Índico (*Atlas Miller* de Lopo Homem).

parcial, experimental, del mundo circunmediterráneo (puede apreciarse, entre otras imágenes, en el mapa de Al-Idrisí o en el citado de Cresques Abraham) y una notable ingenuidad sobre los espacios alejados además de una ignorancia tanto más evidente cuanto mayor era la distancia a los centros culturales occidentales. Eran unos territorios foráneos poblados por habitantes tenidos por bárbaros en el mejor de los casos o, los más distantes y raros, como salvajes (fig. 4). El interior de África estaba inexplorado y el de Asia se conocía en alguna línea sutil aunque muy interesante; el Lejano Oriente insular se mostraba en una imagen ambigua, el océano Pacífico era absolutamente incógnito en toda su inmensa extensión y lo que fue denominado Nuevo Mundo o Indias resultaba inimaginable (fig. 5).

Personajes, paisajes y mapas eran utilizados como dibujos más ornamentales que ciertos, complementarios de una ciencia superior, la *cosmografía* que, paulatinamente y como resultado de la acción náutica descubridora fue perfeccionando la imagen del Globo en la antigüedad. El gran cambio se produjo con el borrado de aquel largo istmo que unía el extremo meridional de África con el lejano Oriente (mapa de Ptolomeo recreado, por ejemplo, por Hartmann Schedel en 1493) haciendo accesibles las aguas de lo que denominó océano Índico a las naves, especialmente portuguesas, que sobrepasaron el cabo de Buena Esperanza (globo de Martín Behaim o mapa de Henricus Martellus y el también recreado de Toscanelli). Estos últimos pesaron sobre el proyecto colombino.

Además los mapas de la cosmografía en la alta Edad Media ofrecen imágenes de marcado carácter religioso o teológico de la época, que seguían el famoso esquema de «T en O» en los cuales el Mediterráneo suele aparecer de forma reconocible. Sin embargo, transcurridas algunas generaciones, las imágenes de esta región, *lato sensu*, testimonian un conocimiento minucioso del perfil costero; fue el fruto de la actividad náutica y comercial de los pueblos asentados en su entorno, de la aparición de escuelas cartográficas (Palermo, Mallorca) y de la actividad copiadora de algunas familias. De los anteriores mapas altomedievales cargados de elementos ideológicos se daba paso a las cartas arrumbadas o portulanas (al propio Cristóbal Colón se le atribuye una que se halla en la Biblioteca Nacional de Francia) algunos de los cuales con sus característicos rasgos aportulanados pervivieron después de Elcano.

Los descubrimientos geográficos y las cartas próximas a la primera circunnavegación

Desde el retorno de Colón (del primer viaje) hasta la partida de la expedición española de Elcano con Magallanes emergió una generación con individuos que desarrollaron una actividad prodigiosa; desplegaron un dinamismo en el que predominó la acción. La historiografía los presenta bajo epígrafes tales como descubridores y exploradores, conquistadores y colonizadores, hechos que se envolvían con notas de gloria y de tragedia, que proporcionaron aprendizaje, conocimiento del medio y de otros hombres. Fue una ingente actividad experimental que se tradujo en un empirismo en la náutica, geogra-

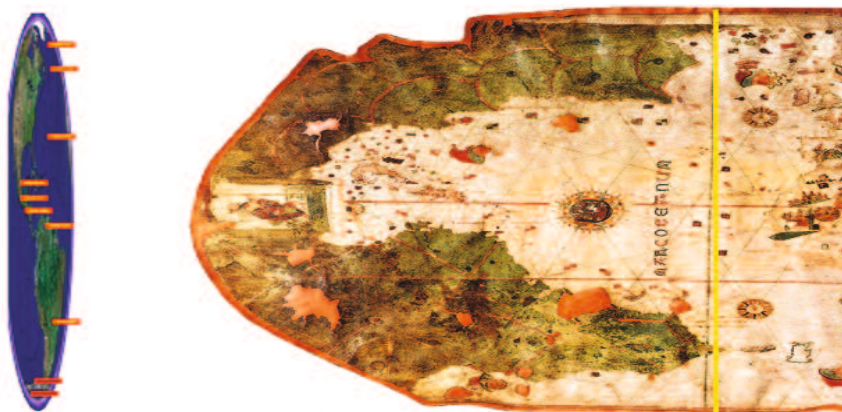


Figura 6. La búsqueda del Paso fue intentada por numerosos puntos de aquel «obstáculo plástico»; sucesivas expediciones fueron tallando su figura, y en 1500 la Carta de Juan de la Cosa ofrecía una primera imagen del Nuevo Mundo.

fía, cartografía, etc. cuyos mapas afloraron un Nuevo Mundo y mejoraron la imagen del espacio extremo oriental.

Las expediciones que siguieron la estela colombina, la actividad de la Casa de la Contratación, las realizaciones cartográficas de los Colón (Cristóbal y Bartolomé), de los Juan de la Cosa (fig. 6) y la difusora de los Cantino, Cavero o el ejemplar de la «biblioteca Olivariana», fueron enriquecedoras de la Cartografía y de la Geografía en todas sus acepciones. Con ellos enlazaron la obra de Waldseemüller, Piri Reis (últimamente estudiado por J. M. Malhão Pereira), Homem, Reinel, García de Torenó... También existen algunos esquemas sencillos de territorios bien conocidos por el dibujante, de carácter esquemático, sencillo bosquejo o croquis, como los de Cristóbal Colón (1492-1493) de la costa septentrional de la isla Española y de Francisco Rodrigues (1514) sobre el entorno de las islas Molucas o de la Especiería.

Descubierto el Nuevo Mundo se pasó de la euforia inicial (segundo viaje colombino) a la consideración del espacio recién descubierto como un formidable obstáculo que debía ser sobrepasado si quería alcanzarse la ansiada Especiería navegando con rumbo oeste. El optimismo renació al avistarse el Mar del Sur (1513) cuando la «búsqueda del Paso» pasó a ser en una constante, casi una obsesión; su hallazgo, aparentemente, estaba al alcance de los barcos minorando la derrota seguida por los portugueses para alcanzar las islas Molucas.

Las juntas de Toro (1505) y, sobre todo, la de Burgos (1512) fueron especialmente interesantes en esta materia. En la primera estuvieron presentes Vicente Yáñez Pinzón (a quien se otorgó un corregimiento en la isla de San Juan Bautista que acabó tomando el nombre de Puerto Rico su centro principal) y Américo Vespucio (al que se dio carta de naturaleza en Castilla); en la de Toro se proyectó una expedición a la Especiería. En las juntas de Burgos se hallaban los cuatro grandes de la navegación del momento (Pinzón, Vespucio, Juan de la Cosa y Juan Díaz de Solís) y se creó el cargo de Piloto Mayor estableciéndose las funciones del cargo (enseñar y examinar a los pilotos de la carrera de las Indias, actualizar el Padrón Real), organizar expediciones y establecer sendas gobernaciones en Tierra Firme, en el ámbito sudamericano del istmo, en donde tendría lugar el descubrimiento del Mar del Sur.

En cuanto al Paso, se pensaba que quizá lo hallarían recorriendo la costa de Brasil o el estuario del Río de la Plata. Así lo creía, entre otros, Rui Faleiro y existía la convicción de que antes de 60° Sur se hallaría el anhelado estrecho. Por otra parte, Magallanes sabía perfectamente que las islas Molucas se situaban en el otro extremo del océano Índico, sobre la línea ecuatorial; había estado muy cerca y tenía información de un familiar (Francisco Serrão) que ya estaba radicado en aquel archipiélago y casado en la isla de Amboina.

Un mapa de Jorge Reinel (fig. 7) era coincidente con la idea de Magallanes y ambos personajes se hallaban en España convencidos de la localización de las islas de las Especies y de que pertenecían al área española; no pararon



Figura 7. Carta Universal de Jorge Reinel, c. 1518 (facsimil de Otto Progel, 1825, Biblioteca Nacional de Francia).

hasta mostrar a Carlos I la carta que apoyaba sus ideas. Estaban persuadidos de lo que afirmaban y la ausencia del paso en la carta tenía el objetivo de no dar pistas o ideas a sus competidores; decían saber que lo hallaría cruzando el Atlántico hasta cabo San Agustín y prosiguiendo rumbo Sur por aguas conocidas hasta el Río de la Plata y siguiendo costa arriba (recoge Bartolomé de las Casas) hasta topar con el estrecho.

La expedición Magallanes exigió una preparación especial en cuanto a cartografía y náutica se refiere. La abundante documentación existente en los archivos ofrece los datos iniciales demostrativos: se gastaron 1.125 maravedís para comprar pergaminos para uso cartográfico, se pagaron otros 900 y 864 respectivamente por sendas docenas de pergaminos, y se abonaron otras cantidades por la realización de cartas náuticas, un plano esférico con su estuche, a todo lo cual hubo que añadir el instrumental náutico, que alcanzó un monto de más de sesenta y ocho mil maravedís.

En el documento se hace referencia a los trabajos cartográficos de Nuño García de Toreno y Juan Vespucio, y el primero fue nombrado maestro de hacer cartas de la Casa de la Contratación en la que ya fue colaborador con América. La información procedente de Lisboa, según afirma un agente de aquel rey, fue llevada por Rui y Francisco Faleiro, así como por los Reinel (Pedro y Jorge), también se hallaba presente Lopo Homem que había coparticipado en la confección del bello atlas en 1519. Siguiendo esa línea surgieron otros que fueron continuados por Diego Ribero y un emergente Alonso de Chaves, consiguiendo que la cartografía de la Casa fuera clave.

*“Cartas de marear y cuadrantes y astrolabios y agujas y relojes
que se dio a la armada”*

*68.182 maravedís que ponen se ha gastado en las cartas de marear, y cuadrantes
que van en la armada, en esta manera:*

*1.125 maravedís que se dieron a Nuño García para comprar pergaminos para
hacer las cartas;*

900 por una docena de pieles de pergaminos que se dieron al dicho;

*864 maravedís que costaron otra docena de pieles que se dieron al dicho Nuño
García;*

*13.125 maravedís por siete cartas de marear que hizo por la orden de Ruy Falero,
a cinco ducados;*

*11.250 maravedís que se pagaron a Nuño García de once cartas de marear que
hizo por la orden de Fernando de Magallanes;*

13.500 maravedís por seis cuadrantes de madera que hizo hacer Ruy Falero;

1.121 maravedís que se pagaron al dicho

750 maravedís de un astrolabio de palo que hizo el dicho Ruy Falero;

*4.500 maravedís que se pagaron al dicho Magallanes por un plano esférico que
hizo hacer para Su Majestad;*

*4.500 maravedís que se pagaron al dicho Magallanes por seis astrolabios de
metal con sus pautas;*

4.080 maravedís que se pagaron al dicho por quince agujas de marear;

*1.875 maravedís que se pagaron al dicho por quince cuadrantes de madera
abuzados;*

*476 maravedís por unos compases dorados con su caja, que envió el dicho con
la carta Su Majestad;*

*340 maravedís por una caja de cuero que hizo hacer para que fuere el plano
esférico;*

612 maravedís por doce relojes de arena que compró el capitán;

750 maravedís por dos agujas de marear que tiene el dicho capitán;

600 maravedís por seis pares de compases;

750 maravedís que se pagaron a Nuño García por dos agujas de marear;

*136 maravedís que se pagó del corregimiento de una aguja de marear que
estaba dañada;*

*884 maravedís que costaron cuatro cajas grandes para cuatro agujas que hizo
Ruy Falero;*

*6.094 maravedís por dieciséis agujas de marear y seis relojes que envió
Bernaldino del Castillo, de Cádiz.*

*Que así monta todo lo dicho, según más largamente parecerá asentado en el libro
de la dicha armada....68.182 [maravedís]*

De los gastos para la empresa de circunnavegación (con errata incluida).

Cuando Fernández de Enciso anunció, en la primera edición de su obra (fig. 8), la confección de un mapa universal que fuera apto para el buen gobierno de sus reinos y para especial conocimiento de Carlos I, para entonces la expedición de Magallanes se hallaba en marcha y la documentación preparatoria, magnífica y pormenorizada, recuerda los gastos producidos.

De esta manera se llegó a comprender y comprender la imagen del mundo conocido y, en parte, intuido antes del retorno de Elcano aunque para aquellas fechas la aportación cartográfica de este navegante no fue el principal rasgo de su currículo. Después de Elcano, los maestros cartógrafos y sus

mapas de gabinete adquirieron otra entidad. Con la arribada de Elcano en Sanlúcar se iniciaban las verdaderas *cartas universales*.

Algunos mapas, escasos, ofrecen imágenes de espacios más o menos reducidos visitados por los autores (litoral caribe-sudamericano, La Española y, en general, las Antillas), sin embargo se echa en falta una cartografía espontánea al hilo de la derrota o de los acontecimientos destacados, salvo la aportación de Pigafetta, como, por ejemplo, el entorno de la bahía de San Julián, el propio Estrecho magallánico o su boca de entrada o la salida al Pacífico, las islas del Pacífico que vieron, las Filipinas y particularmente Mactán, la de Cebú o el paso por el extremo meridional de África...



Fig. 8. Portada de la obra de Martín Fernández de Enciso.

Las cartas universales

Aquella comunicación de Elcano al Rey, mencionada al principio de estas páginas (1522), bien puede marcar un límite. Por un lado la arribada a la anhelada fuente de la especiería, por el otro, el aprecio de la Corona a aquella docena y media de supervivientes que acababan de circunnavegar la Tierra, que ha sido objeto de atención en diversas épocas o efemérides de los siglos XX y XXI a instancias o bajo patrocinio de entidades públicas.

La primera nota tenía un atractivo económico; la pronta creación de la Casa de la Contratación de la Especiería de La Coruña constituye un magnífico testimonio fehaciente, la tensión suscitada con Portugal hasta su resolución en Zaragoza (1529) no es menos fidedigna y las concesiones honoríficas que se les otorgó a los supervivientes tampoco deben ser consideradas insignificantes. Una segunda observación, que no secundaria, tiene un carácter marcadamente geográfico e indirectamente cartográfico; bien es verdad que

la aportación de Elcano a tal efecto fue de carácter náutico, como consecuencia del difícil retorno desde su salida del océano Pacífico hasta su ingreso en el Atlántico superando el complicado cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza tratando de soslayar cualquier contacto con naves y bases portuguesas, así como la verificación de la pérdida de un día al navegar rumbo al oeste alrededor de toda la Tierra.

La fecha clave respecto al tema bien puede establecerse entre 1519 (*Suma de Enciso*) y 1522 (retorno de Elcano). Hasta entonces los mapas se habían caracterizado por el formato clásico del mapamundi de los territorios conocidos, intuidos e imaginados (de carácter artístico e ideológico); a partir de aquella fecha puede afirmarse que la cartografía adquirió tintes de modernidad, comenzando por los mapas universales en que aparecían el mar océano en toda su inmensidad y todos los continentes con la toponimia que se consagró entonces; el océano Pacífico fue representado en toda su dilatada amplitud y mantuvo durante algún tiempo cierta familiaridad para las naves españolas («lago español»). Eran cartas en que lo técnico afloró de manera irreversible; capítulo aparte merecen los ejemplares de con proyección polar, por ejemplo los de Nuño García de Toreno y de Alonso de Santa Cruz.

La nueva cartografía

Si los mapas son los ojos de la historia, concluido el viaje de circunnavegación, se echa en falta una cartografía propia de los preparativos y del desarrollo de tan gran aventura. Se sabía del mapa regional de Francisco Rodríguez del área de las islas Molucas y su entorno y se conocieron las imágenes que ofreció Antonio Pigafetta después del viaje circunnavegador (de esta época se dispone también de un mapa del golfo de México atribuido a Cortés). Desde el descubrimiento del Nuevo Mundo habían surgido cartógrafos famosos (Juan de la Cosa), interesantes (Waldseemüller) y otros más importantes (los Reinel, Homem, García de Toreno...), apreciando la aportación de la experiencia portuguesa en su expansión atlántico africana. Bien puede aceptarse que la década de los veinte fue particularmente brillante en cuanto a la producción cartográfica global.

Desde el retorno de Elcano se reafirmaron los García de Toreno y emergieron, entre otros mapas universales, los Ribero con toda brillantez seguidos, con variantes, por los Santa Cruz, Chaves y otros que hicieron progresar la técnica cartográfica a un ritmo superior al que siguió la cosmográfica, aunque una y otras fueran parte integrante de la geográfica como el título de la obra de Fernández de Enciso reafirma (*Suma de Geographia* 1519, con ediciones en 1530 y 1546).

Una carta náutica de 1522-1523, atribuida a García de Toreno (Biblioteca Real de Turín), sitúa las islas Molucas con convicción dentro del hemisferio

hispanico a tenor de lo que se ha impuesto en la historiografía como «antimeridiano» (fig. 9). La cartografía de gabinete, el padrón, después de finalizar la primera circunnavegación, adquirió otra identidad, mayor espacio representado, superior precisión, como se aprecia en los mapas de 1526 conocidos como *Salviati* (que también es atribuido a García de Torenó) y *Castiglione* (a Diego Ribero). Pervivieron problemas como el del cálculo de latitud, que originaba errores motivados por la desviación de la aguja que pronto trataron de corregir; los maestros de la Casa hicieron lo que pudieron. Los García de Torenó y Ribero podían ser considerados como los innovadores, los Alonso de Chaves y Alonso de Santa Cruz como teórico-prácticos y Jerónimo Chaves y López de Velasco los científicos.



Figura 9. El Índico en García de Torenó (1522). «Y pasado de Malaca doscientas leguas se acaba el límite de lo del rey de Portugal, y al fin de este límite está la boca del Ganges, y en la boca del Ganges comienza lo de Vuestra Alteza» (Fernández de Enciso, 1519).

Pero cabe preguntarse por los ejemplares más sobresalientes de esta etapa inmediatamente posterior al viaje circunnavegador que concluyó Elcano. Y habría que situar, cronológicamente, la carta que «Fue fecha en la noble villa de Valladolid por Nuño Garçía de Torenó, piloto y maestro de cartas de navegar de Su Magestad. Año de 1522», porque transmite el interés de Carlos I por afianzarse sobre razones jurídicas para defender una presumible reclamación portuguesa por la pertenencia de las islas Molucas según lo acordado entre ambos reinos; no deja de tener su enjundia el hecho de que aquella carta fuera obsequiada a Beatriz de Portugal aunque no residiera en el reino vecino.

Prácticamente por las mismas fechas, una carta conocida como de Turín (por la Biblioteca que la conserva) muestra, en gran formato, el Padrón de la Casa con las aportaciones de los navegantes que habían recorrido el litoral atlántico americano, el testimonio de lo descubierto en el Mar del Sur en el istmo y la apertura al Pacífico por el estrecho magallánico, así como la amplitud del océano recién descubierto y las islas Molucas y su entorno con indica-



Figura 10. El Pacífico en García de Toreno, 1525.

ciones literarias («aquí cargaron» especias en Tidore o «aquí hay muchas perlas» sobre la isla de Joló y «aquí hay mucho oro» en Mindanao) a falta de mayor precisión cartográfica.

Pero además de afianzar derechos sobre la Especiería, que creían firmes, había interés en que se conociera en los núcleos de influencia más importantes de aquella Europa. Es donde se inscriben otros dos regios obsequios copias del Padrón Real: las cartas de 1525 (fig. 10) conocidas como de *Salviati* y *Castiglione*. La primera (Biblioteca de Florencia) fue regalo del rey al cardenal Juan Salviati, el legado papal en la boda de Carlos I e Isabel de Portugal, es la de Nuño García de Toreno. Ofrece la imagen de la carta universal con una primorosa decoración acorde con la resonancia que iba a tener. Resalta la línea de Tordesillas con una inscripción que lo subraya y sendos meridianos graduados.

Por su parte, Castiglioni, nuncio ante Carlos I, obtuvo la copia del planisferio de Diego Ribero (1525), con una toponimia abundante al mejor estilo portulanesco. De carácter sobrio, descargado de tentaciones ornamentales más allá de las sencillas rosas de los vientos y las banderas que flanquean la Línea de Tordesillas atlántica y la de su eventual proyección en el otro hemisferio. El cartógrafo, insistimos, no cae en impulsos decorativos limitándose a ilustrar al observador con todo lo que se conoce y silenciando lo que se ignora en un testimonio de la calidad científica del autor. Existe otra carta atribuida al



Figura 11. El Nuevo Mundo entre el mar del Norte y Mar del Sur hasta la Especiería.
(*Carta Universal* de Juan Vesputio, 1526).

mismo autor, Ribero, la de Weimar (1527): «Carta universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta ahora; hizola un cosmographo de Su Magestad, anno MDXXVII en Sevilla».

En Nueva York (Hispanic Society) se halla otra carta universal firmada: «Juan Vesputi, piloto de Su Magestad me fecit en Sevilla. Año 1526» (fig. 11). Se trata de un gran mapa, muy decorado con el escudo imperial y ocho embarcaciones y algunos otros detalles orográficos o etnográficos, con un perfil y toponimia que para las tierras descubiertas en los últimos años resulta menos rica y clara que la de Ribero del año anterior.

Todo este elenco se reduce a una sola carta, el Padrón Real, que en definitiva sirvió para los preparativos de la expedición de explotación del éxito, la de García Jofre de Loáisía en la que Juan Sebastián de Elcano acabó sus días, tras firmar su testamento.

En consecuencia, los hombres del rey, los funcionarios de la Casa de la Contratación siguieron trabajando y corrigiendo el *padrón*. Primero porque mientras se desarrollaba la expedición de García de Loáisía tenía lugar la conclusión del litigio por las islas Molucas, pero el proceso descubridor y explorador seguía adelante y el gobierno de la inmensidad territorial exigía conocer para gobernar, como ya había apuntado Fernández de Enciso.



Figura 12. Carta Universal de Diego Ribero, 1529 (facsimil del Museo Naval).

Los primeros mapas a tener en cuenta son los que llevan por título «Carta Universal» (fig. 12) como la que prosigue: «... en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora. Hízola Diego Ribero, cosmographo de Su Magestad, año de 1529, en Sevilla. La cual se divide en dos partes conforme a la capitulación que hicieron los catholicos reyes de España y el rey don Juan de Portugal en Tordesillas, año de 1494», que se halla en el Museo Vaticano por cesión del papa León XIII (de 850 x 2040 mm), coincidente con la otra que se halla en la Biblioteca de Weimar (esta última considerablemente más larga, de 890 x 2300 mm).

Estos mapas son coincidentes con la firma del Tratado de Zaragoza y análogos en sus líneas generales a la que había hecho el propio Ribero en 1525; la diferencia principal estriba en la decoración, profusa, las rosas de los vientos coloreadas así como los tres escudos, los barcos que marcan las derrotas están subrayados por la inscripción pertinente: «voy a las Indias», «voy al Maluco», «vengo del Maluco». En América, *Mundus Novus* hace énfasis en los topónimos de ámbito regional: Tierra del Labrador, Tierra de Estevan Gómez, Tierra de Ayllón, Tierra de Garay, Nueva España, Guatemala, Castilla del Oro, Perú, Tierra de Brasil, Tierra de Patagones, Tierra de Fernan. de Magallanes; además quedan marcados la salida del Orinoco, la del Amazonas, un amplio Río de la Plata y el famoso estrecho o paso.

Del mismo modo sucedió con la carta de los descubrimientos de América y el Pacífico de Alonso de Chaves (c. 1535), copia, incompleta, del Padrón; su *Quatri partitu en cosmographia practica* (RAH) no deja de ser una cartografía en prosa, como la de Enciso; ambas son verdaderas descripciones de un mapa. Del decenio posterior es el *Mapamundi* de Alonso de Santa Cruz, que ya recoge el viaje de Pedro de Mendoza de 1535, así como el mapamundi del *Islario* (c. 1544) del propio Santa Cruz, fraccionado en siete hojas de papel manuscritas y coloreadas, porque se propuso describir y mostrar todas las islas del mundo y su localización relativa de unas respecto a las otras inmediatas y con relación a los continentes.

Medio siglo después del descubrimiento colombino, era tanta la información geográfica sobre todo el mundo acumulada en la Casa que volcarlo en una sola carta, como la de Ribero de 1529 por ejemplo, hubiera dado lugar a una obra farragosa incluso aunque tratara prioritariamente de islas; con la inclusión de textos explicativos el cartógrafo pretendía resolver el problema.

Finalmente, por cerrar la mitad del siglo XVI, la carta planisférica de Sancho Gutiérrez (1551) constituye, comparativamente con la cartografía inmediata, el último intento de presentar toda la información en un solo plano dando lugar a una obra monumental, de 1080 por 3360 mm que se halla en Viena. La idea fue presentarla en forma de mosaico de dieciséis partes que fueron montadas en una sola pieza, supuso un avance predecible como consecuencia del desarrollo de los acontecimientos. La descripción-título que puso Gutiérrez reza: «Esta carta general en plano hizo Sancho Gutiérrez, cosmógrapho de S. C. C. Magestad del Emperador Don Carlos y Rei Nuestro Señor, quinto deste nombre, en la qual está todo lo hasta oy descubierto. Imitando al Tolomeo en parte y a los modernos cosmógraphos y descubridores. En Sevilla en el año del Señor de 1551». Es una carta de notable belleza, profusamente ornamentada con información literaria al margen y en algunos recuadros, con el interior continental a la antigua usanza; sin embargo hay algunos espacios desconocidos que no se muestran vacíos (como hacía Alonso de Santa Cruz) sino que están ocupados por imágenes fluviales, orográficas o etnográficas que no se ajustan a la realidad.

Con frecuencia, ha sido puesto en tela de juicio la existencia, calidad y autoría del Padrón Real. También ha sido explicado con persistencia la realidad de esa *monumenta cartographica* aunque no como una secuencia de imágenes salidas de una misma escuela; la cartografía de la Casa era fundamentalmente el reconocimiento de lo que iba descubriéndose y testimonio de las aportaciones que los pilotos que hacían la Carrera de las Indias iban describiendo al concluir sus expediciones como ordenaba la normativa. Nunca se ha dudado de los afamados pilotos por razón de su origen geográfico, hubieran nacido en la península italiana o fueran portugueses; tampoco se ha dudado de las repetidas inspecciones de los trabajos de la Casa y los propios ejemplares que han sobrevivido a sucesivas rectificaciones, copias y obsequios lo atestiguan.

Con aquellos actores de los descubrimientos y merced a los maestros de la Casa el mundo creció pero, paradójicamente, se hizo más pequeño porque fue más accesible a más pueblos y la geografía que, inicialmente fue todo un arte, alcanzó la categoría de ciencia y la cartografía devino en técnica. Los mapas de la Casa de la Contratación que han sido subrayados se consideran obras primordiales. Antonio de Herrera, a fines del siglo XVI y comienzos del XVII en sus *Décadas* (UCM, 1991) y en su *Historia General del Mundo* (Agencia Estatal del BOE. Madrid, 2016) recreó en sus mapas, especialmente en el últi-



Figura 13. Portada de *Espejo de Navegantes* (manuscrito, RAH, 9/2.791).

ñaba la faz de las nuevas tierras descubiertas pero no mostraba lo que había más allá (en el interior continental, como hacían los antiguos portulanos), pero eran imprescindibles para nuevos proyectos descubridores y otros asuntos de importancia. Frente al contenido de estos mapas podría contraponerse la cartografía continental fruto de exploraciones, de confección lenta imprescindible para la gobernanza de los territorios; la representación del interior solía ser producto de noticias facilitadas por informantes menos que más fidedignas ilustradas por la imaginación del narrador; en muchos ejemplares se percibe un embellecimiento artístico mezclado con cierto *horror vacui* que llenaba la partitura.

Más tarde, se produjo un gran acopio de datos recogidos que exigían la presentación en mapas regionales para poder ofrecer una información geográfica más rica en detalles; casi simultáneamente se modificó la política secretista, se utilizó el papel y se aprovechó la imprenta de tal manera que la participación

mo, aquellos tres tratados hispano-portugueses en su expansión ultramarina.

No hay duda de que hasta el retorno de Colón (1493) la cartografía había tenido un vehemente componente tradicional y que tal ascendencia prosiguió unos años más; desde entonces, hasta mediado el siglo, los mapas tenían una preponderancia hispánica con cartógrafos que podían haber nacido en reinos distintos (Juan de la Cosa, Vespucio y Ribero como sendos prototipos) pero que pusieron su sabiduría y su afán al servicio de la Corona que los valoró, contrató y premió.

Generalmente se trataba de una cartografía náutica que reflejaba con suficiente precisión lo avistado desde el barco y era útil para el navegante, para el comerciante y para el gobernante; era una cartografía táctil, epidérmica, brillante y de factura rápida, que ense-

de otros países europeos en esta materia dio lugar a cambios importantes, a la ruptura de la hegemonía española en la actividad náutica universal y en la cartografía. Con la aportación de Gerard Kremer o Gerardus Mercator, como es más conocido, su aportación (1569) quedó asentada como prototipo y el autor como impulsor de la cartografía europea aunque siguen percibiéndose en mapas rasgos ptolemaicos.

Así pues, con el retorno de Elcano, la actividad de aquella década y sucesivas, se iniciaba otro decenio también portentoso en que fue hallado el verdadero Paso, se circunnavegó la Tierra y la navegación se hizo global, en todos los mares por los pueblos capaces de cruzarlos; fue un tiempo que concluyó con un nuevo convenio entre las dos potencias en liza (España y Portugal), firmado en Zaragoza (1529). Fue una época en que el Carlos I obsequiaba con réplicas del Padrón Real; incluso los propios cartógrafos de la Casa de la Contratación se habían permitido hacer copias autorizadas, o a veces por su cuenta, de aquella carta directora. Sin embargo tampoco fueron excepcionales las publicaciones prohibidas, como la carta que debió hacer Fernández de Enciso para acompañar al texto íntegro de su *Suma de Geographia*, así como la carta del *Quatri partitu en cosmographia pratica i por otro no[m]bre llamado Espeio de Navegantes: obra mui vtilissima i co[m]pendiosa en toda la arte de marear i mui neccesaria i de grand provecho en todo el curso de la navegacio[n] principalmente de españa [Manuscrito] agora nueuamente ordenada y compuesta por Alonso de Chaues cosmographo... del emperador y Rei de las españas Carlo [sic] quinto [Ca. 1537].* (RAH, 9/2791, editado por Castañeda, Cuesta y Hernández, en 1977 y 1983), fig. 13.



El *Juan Sebastián de Elcano* atracado en Guetaria, julio de 2019.
(Foto: Flickr Armada).



ESPAÑA Y EL ESTRECHO DE MAGALLANES. SU ESCASA UTILIZACIÓN Y UNA FUENTE DE PREOCUPACIONES

Mariano JUAN Y FERRAGUT



*Tu regere imperio fluctus
Hispane memento*

(Puerta del Mar, antiguo Arsenal de La Carraca)

Preámbulo



RAS el descubrimiento de América en 1492, España exploró y conquistó grandes extensiones territoriales en todos los continentes y abrió al conocimiento occidental los grandes océanos inexplorados, convirtiéndose en el primer imperio global de la Historia.

Este imperio talasocrático, «donde no se ponía el sol», que alcanzó su máxima extensión durante los reinados de Felipe II y Felipe III, tuvo como confín más remoto la zona austral americana, o sea, la del estrecho de Magallanes (en adelante: el Estrecho).

El hallazgo de dicho Estrecho, que junto con el de Gibraltar es el más afamado del mundo, comunicaba los dos grandes océanos del globo, el Atlántico con el Pacífico, y significó el ansiado acceso a las riquezas de Oriente y alcanzar las islas de la Especiería, o del Moluco, navegando hacia poniente, es decir, por el hemisferio español, según lo acordado en el Tratado de Tordesillas.

El descubrimiento del Estrecho fue un estupendo acontecimiento para la humanidad en general y para España en particular, si bien con el devenir del



Tratado de Tordesillas.

tiempo se convirtió para la Corona hispana en motivo de preocupación y fuente de muchos problemas, entre ellos: la pretensión española, sin éxito, de negar el uso a los buques de otras naciones; la alarma que produjo la noticia del paso del Estrecho del pirata inglés Francis Drake; el fracasado proyecto español de fortificar el Estrecho para impedir el paso a buques ajenos; el desgraciado plan de repoblarlo con la fundación de dos ciudades que se abandonaron y la reacción española ante el descubrimiento de la ruta del cabo de Hornos.

Destacar que las naves españolas estuvieron varios siglos sin cruzar el Estrecho y, por ende, sin realizar una segunda circunnavegación, sobre las que más adelante

trataremos, así como el escaso número de buques españoles que dieron la vuelta al mundo. Pocos barcos españoles tuvieron la necesidad de utilizar el Estrecho para cumplir su misión y las escasas naves que se internaron en él fueron para explorarlo y cartografiarlo; estudiar el posible asentamiento de castillos y fortificaciones; intentar poblar la zona, fundando nuevas poblaciones; comprobar si ingleses, holandeses o franceses habían creado asentamientos, y ya en la época de Ilustración, las grandes expediciones científicas para estudios geográficos, etnográficos y de flora y fauna.

Como conclusión, podemos afirmar que durante un siglo el estrecho de Magallanes fue la única vía conocida entre el Atlántico y el Pacífico; el papel que jugó en el sistema de comunicaciones marítimas del nuestro Imperio fue prácticamente nulo, pues como es sabido estaba constituido por la Carrera de Indias (con la flota de Nueva España, o del Azogue, y la de Tierra Firme, o de los Galeones) y el Galeón de Manila, y que a lo largo de casi dos siglos permaneció la duda sobre si para pasar del océano Atlántico al Pacífico, o viceversa, era preferible utilizar la ruta del cabo de Hornos o la del Estrecho. El dilema se resolvió a finales del siglo XVIII a favor de la del cabo de Hornos.

Estrecho de Magallanes *versus* cabo de Hornos. El Estrecho, un paso peligroso, complicado y erizado de dificultades

El Estrecho, principal paso natural entre los océanos Pacífico y Atlántico, está en la zona sur del continente americano, entre la Patagonia, la isla Grande de Tierra de Fuego y un rosario de islotes situados al oeste, hacia el océano Pacífico.

La boca oriental del Estrecho está determinada por el cabo de las Vírgenes en el norte y el del Espíritu Santo en el sur. La boca occidental, la del Pacífico, está entre el cabo Deseado —en el extremo de la isla Desolación— por el sur y el Victoria por el norte.

Para los buques de vela es una vía peligrosa y difícil. Al embocarlo desde el Atlántico, su acceso no es fácilmente visible. El largo total del Estrecho es de unas 330 millas y convencionalmente, a efectos de navegación y practica, tiene tres áreas de interés: Primera Angostura, Segunda Angostura y Paso Tortuoso. En este último la dificultad son las corrientes cruzadas que afectan transversalmente a los buques. En la Primera Angostura, donde la corriente se deja sentir con mayor intensidad en todo el Estrecho, va desde dos nudos hasta los ocho en las sizigias. La amplitud de las mareas tiene su máxima expresión en punta Delgada, donde en el período de las «mareas vivas» se puede observar hasta ocho metros de diferencia entre la pleamar y la bajamar. Para los veleros, el cruce afortunado del Estrecho dependía de que las mareas vivas favorables coincidieran con rachas de vientos del este. Así, mientras que Drake en el siglo XVI tardó solo 17 días en cruzarlo, otros lo hicieron en más de tres meses y muchos abandonaron el intento.

En cuanto a los fondeaderos, en general no son buenos, mucha sonda y mala calidad del fondo, y para barcos de gran porte son prácticamente inexistentes los fondeaderos de emergencia. En general el Estrecho es profundo, va desde 28 a 1.080 metros y el calado máximo permitido para navegar por él es de 60 pies (21,3 m). En muchos parajes, el fondo está formado por rocas y riscos puntiagudos, que cortan los cables de cáñamo —que utilizaban los veleros antes que se introdujeran los grilletes metálicos— que ocasionaban la pérdida de las anclas y anclotes fondeados.

Las malas condiciones meteorológicas es la tónica en toda la zona, y lo más temido son los *williwaws*, que son unas repentinas y tremendas ráfagas de viento que descienden desde una costa montañosa hacia el mar y que se producen por el descenso del aire frío y denso desde las montañas costeras nevadas. Dada su intensidad y sus efectos catastróficos, no se debe fondear a sotavento de montañas o acantilados de cierta altitud. En el Estrecho concurren todas las adversidades meteorológicas y físicas —las densas nieblas y neblinas, sus días cortos en invierno con un clima muy lluvioso y frío, con temperaturas de varios grados bajo cero— que inciden negativamente en la navegación. Afortunadamente no hay icebergs y sus aguas nunca se congelan.

El paso por el Cabo: peligroso, menos complicado y menos sorpresas

Cabo de Hornos es el nombre que recibe el paraje más austral de la isla de Hornos y del archipiélago de Tierra del Fuego, considerado tradicionalmente como el punto más meridional de América, aunque en realidad este corresponde al islote Águila, del archipiélago Diego Ramírez. El primer descubrimiento, o avistamiento, del cabo de Hornos fue en el año 1616 y su nombre proviene del neerlandés Kaap Hoorn en honor de la ciudad holandesa de Hoorn.

Es el cabo más famoso del mundo, el más austral de los tres grandes de la zona meridional del planeta y marca el límite norte del pasaje de Drake que separa a América de la Antártida y une el océano Pacífico con el Atlántico. El terreno de aquella zona carece por completo de árboles y está cubierto por hierba debido a las frecuentes precipitaciones.

Varios factores se combinan en torno al cabo de Hornos, convirtiéndolo en uno de los hitos marítimos más peligrosos del globo terráqueo; algunos son: las duras condiciones de navegación propias del océano Austral, la geografía del paso al sur del cabo y su extrema latitud austral (56°).

Los vientos que prevalecen en las latitudes bajo los 40° Sur pueden moverse libremente de oeste a este alrededor del planeta, debido a la inexistencia casi absoluta de tierra, por lo que estas latitudes reciben el título de los «cuarenta bramadores», seguidos por los «cincuenta furiosos» y los aún más violentos vientos de los «sesenta aulladores». La fuerza de estos vientos es exacerbada por el «efecto embudo» provocado por los Andes y la península antártica, canalizando las masas de vientos al pasaje de Drake.

Los fuertes vientos provocan a su vez altas olas, las cuales pueden alcanzar grandes dimensiones al rodear el planeta sin encontrar obstáculos terrestres. Sin embargo, en el cabo de Hornos estas encuentran una zona de aguas poco profundas, lo que provoca que las olas sean más cortas y más empinadas, acrecentando el riesgo para los navegantes. Si la fuerte corriente en dirección este del pasaje de Drake se encuentra con vientos en dirección contraria, el efecto puede acrecentarse aún más. Adicionalmente, la zona al oeste del cabo de Hornos es particularmente conocida por sus olas gigantescas, que pueden alcanzar alturas superiores a los 30 metros. Los vientos predominantes crean serios problemas para las embarcaciones que intentan rodear el cabo en sentido contrario, es decir, de este a oeste.

Finalmente, los hielos son también un importante obstáculo al descender de la latitud 40° Sur. A pesar de que el límite de la banquisa pasa a bastante distancia del cabo de Hornos, los icebergs siguen siendo importantes peligros para la navegación. En esta zona del océano Pacífico, durante febrero los témpanos se mantienen al sur de la latitud 50°, pero en agosto pueden llegar hasta los 40° Sur; el cabo de Hornos está bajo ambas latitudes.

Todos estos factores han convertido al cabo de Hornos en el paso marítimo más peligroso de la Tierra. Sin embargo, navegar en sus aguas está considera-

do todavía uno de los mayores retos náuticos, por lo que existen diversos eventos deportivos y turísticos que utilizan este paso. Las abiertas aguas del pasaje de Drake al sur del cabo de Hornos, con un ancho de aproximadamente 650 kilómetros, también presentan severas dificultades; sin embargo, la amplitud de las aguas en esta ruta permite mayor maniobrabilidad para algunos veleros que realizan la circunnavegación al globo, entre los que destacan importantes regatas de yates.

Una muestra más de lo difícil que es la navegación en las aguas de la zona es que la Antártida, ubicada a solo 650 kilómetros al sur cruzando el paso Drake fue descubierta en 1820, aun cuando el cabo de Hornos fue ampliamente utilizado como una de las principales rutas de navegación por más de dos siglos. Así, desde el XVIII hasta principios del XX fue la ruta mercante por la que circulaba una parte considerable del comercio mundial. Los barcos cruzaban el cabo desde Australia hacia Europa cargando algodón, granos y productos del Lejano Oriente.

La alta cantidad de naufragios en sus aguas no fue impedimento para la utilización de esta peligrosa ruta marítima. Además, era la única que conectaba las costas este y oeste de los Estados Unidos. Con la apertura del canal de Panamá en 1914 y las líneas de ferrocarriles en Norteamérica, la navegación mercante alrededor del cabo se redujo notablemente. El último barco carguero a vela que la realizó fue el *Pamir*, en 1949, en su viaje entre Australia y Finlandia. En la actualidad únicamente utilizan esta vía las pocas naves comerciales cuyo gran tamaño no puede afrontar el paso por el canal centroamericano, ni aún después de la ampliación inaugurada el pasado junio de 2018.

Tradicionalmente, todo marinero que lograba superar el reto de rodear el cabo de Hornos podía lucir un arete de oro en su oreja izquierda (el lado por donde se enfrenta al cabo en el tradicional viaje hacia el este) y se le permitían ciertos privilegios (escupir o miccionar por barlovento...) que se ampliaban a aquellos que también habían cruzado el cabo de Buena Esperanza.

Actualmente, a título deportivo, se sigue condecorando a aquellos que logran completar tan arriesgada travesía con un diploma que los consagra como *cap horniers*.

Como habrá comprobado el paciente lector, hemos dedicado más espacio y atención a la ruta del cabo de Hornos que a la del estrecho de Magallanes. Tal desequilibrio es debido, además de al aspecto legendario y lleno de mitos de Hornos, a que este ganó la partida al Estrecho —a pesar de que la distancia de la derrota es un 40 por 100 más larga (390 millas frente 534)—, como más adelante detallaremos.

Síntesis histórica de las vicisitudes sobre las expediciones al Estrecho de Díaz de Solís, el precursor en la busca de un paso a través del Nuevo Mundo

Está generalmente admitido que Cristóbal Colón, hasta su muerte, estuvo convencido de que las tierras que había descubierto eran las Indias Orientales, donde se ubicaban Cipango y Catai. Su error fue que estaba aferrado a las teorías de Ptolomeo. Por ello, había calculado en unos 4.500 kilómetros la distancia entre Canarias y Cipango, muy por debajo de una cuarta parte de la distancia real. Dicho de una manera más prosaica: pensaba que el tamaño de la Tierra era el de una pelota de *ping-pong*, pero resultó ser el de una de tenis. Colón regresó a España en la carabela *La Niña* no por la misma derrota de la ida, sino por otra más al norte, la del paralelo de las Azores.

Una década después Américo Vespucio, en sus *Cartas de Viaje* publicadas en 1503, afirmó que aquellas tierras eran un *Mundus Novus*, lo que dio origen a que el cartógrafo Martin Waldseemüller las denominara América. Evidentemente en este caso la Historia no ha sido justa.

La teoría de que se trataba de un Nuevo Mundo fue corroborado cuando, en 1513, Vasco Núñez de Balboa descubrió —más apropiado sería afirmar que fue el primer europeo que lo avistó— desde los montes del istmo de Panamá un gran océano al que llamó la Mar del Sur y tomó «... la posesión real, material y efectivas de estas tierras, mares y costas... y de todos los reinos que les pertenecen... en nombre de los reyes de Castilla presentes y venideros... ahora y en cualquier tiempo, por mientras el mundo exista hasta el día del Juicio Final del hombre mortal. ¡Así se las gastaban nuestros compatriotas de aquella época!

Para hallar el paso entre los dos océanos, las expediciones se dirigieron hacia el sur, y el primero que lo intentó, y dos veces, fue Díaz de Solís. Salieron de Sanlúcar de Barrameda, la primera en 1508 y la segunda en 1514, con la misión de, además de encontrar el citado paso, cartografiar toda la costa occidental de América del Sur hasta Panamá. La travesía del nuevo océano se dejaba para otra ocasión. Barajando la costa occidental americana, Solís llegó a una gran bahía que supuso que era la boca del Estrecho, pero se trataba del gran estuario del Río de la Plata, y en 1516, poco después de tomar posesión de aquellas tierras en nombre del rey, los indígenas que practicaban el canibalismo lo apresaron y mataron.

El descubrimiento del Estrecho y la primera vuelta al mundo

Al año siguiente llegó a Sevilla, sede de la Casa de la Contratación, el navegante portugués Fernando de Magallanes, que anteriormente, al igual que Colón, había expuesto su proyecto al rey de Portugal, e igualmente había sido

rechazado. Magallanes, tras convencer a Carlos I de que las islas del Moluco estaban en el hemisferio español — y que se podían alcanzar navegando hacia poniente a través de un existente paso americano que él dijo conocer —, refrendó en 1518 las Capitulaciones de Valladolid. Recordemos que Colón había firmado las suyas en 1492 en Santa Fe y, en ambos casos, se ha especulado sobre las pruebas que, tanto uno como el otro, habían aportado sobre la viabilidad de sus respectivos proyectos y, por ende, de conseguir tan ventajosos privilegios y honores.

Sea como fuere, el caso es que en 1519, y pese a los intentos por parte de Portugal para abortar la expedición, una Armada española capitaneada por Magallanes partió de



Estrecho de Magallanes.

Sanlúcar, y al año siguiente descubrió un estrecho que bautizó con el nombre de Todos los Santos, si bien en este caso la Historia ha sido justa y bien pronto se le llamó con el nombre de su descubridor. Tras la muerte de Magallanes, la única nave que quedaba, la *Victoria*, capitaneada por Juan Sebastián de Elcano, consiguió arribar tres años después, con solo 18 hombres, al puerto de salida, completando así la primera circunnavegación del globo terráqueo, para muchos autores el hito más importante de la humanidad.

Otras expediciones y el hallazgo del tornaviaje por Urdaneta

Carlos V, animado tras la gesta de Elcano y su paso por las islas de las Especias, donde cargó su nao, principalmente de clavo, envió una gran expedición de siete naves para disputar a Portugal el Moluco. Salió el 24 de julio de 1525 del puerto de La Coruña, donde se había establecido una efímera Casa de las Especias. La armada mandada por Jofre de Loaísa estaba constituida por siete naves; el segundo jefe era Elcano, que tenía como asistente al joven Andrés de Urdaneta. Ambos mandos murieron en el viaje y en enero de



Andrés de Urdaneta.

1526 la expedición embocó el Estrecho, pese al fuerte temporal reinante. Durante el tránsito se perdieron tres naves, prueba evidente de que era una vía peligrosísima, incluso en el verano austral. Y tras una dura navegación de 48 días llegó al Pacífico.

Destacar que uno de las naves de Loaísa, la *San Lesmes*, mandada por Francisco de Hoces, fue arrastrada por el temporal más al sur de la Tierra de Fuego, y ya en mar abierta avistó el fin de la tierra firme, o sea que debieron descubrir el luego llamado cabo de Hornos. Solo una nao llegó a su destino, las islas de la Especiería. Allí, en las antípodas, las dos naciones ibéricas

libraron una guerra, larga y poco conocida, que finalizó por el Tratado de Zaragoza.

A partir de entonces todas las expediciones descubridoras en el Pacífico saldrían de las costas occidentales del Nuevo Mundo. El problema era que los barcos españoles desde Nueva España cruzaban el Pacífico sin dificultad, pero para regresar los vientos y corrientes se lo impedían. Tras el hallazgo de la ansiada ruta del tornaviaje, de Filipinas a Nueva España, por Urdaneta —el verdadero factótum de la expedición de Legazpi—, entonces fraile agustino y que ya rondaba los sesenta años de edad, se estableció la ruta del Galeón de Manila, la línea de navegación más larga de la historia, que se mantuvo 250 años y que unía Manila con Acapulco, donde se montaba una feria con los productos orientales, siendo las sedas y las porcelanas las mercancías más apreciadas. Desde allí, para llegar a la Península, las personas y mercancías continuaban por el llamado Camino de Asia, un recorrido por tierra —a través de Ciudad de México— hasta Veracruz para embarcar en la Flota de Nueva España de la Carrera de Indias, prescindiendo así del estrecho de Magallanes para las comunicaciones con España.

La doble travesía del Estrecho de Juan Ladrillero

El gobernador de Chile, García Hurtado de Mendoza, consideró que para la comunicación con Sevilla podría ser mejor por el estrecho de Magallanes que por la Flota de Tierra Firme de la Carrera de Indias, con un corto trayecto por tierra para cruzar el istmo de Panamá.

En 1557, Juan Ladrillero salió del puerto de Valdivia con la misión de levantar las cartas náuticas del peligroso Estrecho y de la costa hacia el norte formada por un rosario de islas e islotes para facilitar el paso de navíos españoles en ambos sentidos.

Ladrillero, navegando hacia el sur en busca del paso hacia el Atlántico, exploró numerosos canales y ensenadas de aquella región hasta llegar al seno de Última Esperanza, hoy Puerto Natales. Localizada al fin la boca del Estrecho, se adentró por la multitud de canales de la zona, permaneciendo meses navegando erráticamente hasta que localizó el paso entre ambos océanos. En agosto de 1558 inició el camino de vuelta desde el Atlántico, que fue aún más penoso que el de ida. El 9 de agosto de dicho año tomó posesión del Estrecho y sus tierras en nombre del rey de España, y al lugar se le llamó Posesión. Las tormentas, los vientos huracanados y el cansancio le obligaron a invernar durante cinco meses en una zona a la que llamaron Nuestra Señora de los Remedios. Por fin salieron de nuevo al Pacífico, que los acogió sin hacer honor a su nombre con terribles tormentas. Fue el primer navegante en recorrerlo en ambos sentidos. Casi dos años después de su partida regresó a Concepción, elevando un informe al rey Felipe que tituló *Descripción de la costa del mar Océano desde el sur de Valdivia hasta el estrecho de Magallanes*.

La vuelta al mundo de Drake

Se inició 60 años después del descubrimiento español del Estrecho. La expedición, compuesta por cinco buques, salió de Inglaterra el 15 de noviembre de 1577, simulando que su destino era Estambul. En julio de 1578, tras la pérdida de dos naves, invernaó en el puerto de San Julián, el mismo en que lo hizo Magallanes y al igual que él también ejecutó a dos de sus capitanes. Dio la vela y a los tres días embocó el Estrecho, donde se vio azotado por un huracanado viento de proa que le hizo retroceder y fondear a ciegas, tal como se expresa en su *Diario* al decir que no hallaba fondo en el que anclar. Con los tres buques que le quedaban, en agosto de 1578 embocó el Estrecho y lo atravesó en un tiempo récord de 17 días. A la salida sufrió un gran temporal, perdió dos barcos y la expedición quedó reducida a un solo buque, el *Golden Hind*, ex-*Pelican*. Tras saquear Valparaíso y Lima y apresar varios mercantes, continuó a las Molucas, donde cargó seis toneladas de clavo. Completó la

vuelta al mundo en algo más de tres años, y a la llegada a Inglaterra fue armado caballero por la reina, la principal accionista comercial de aquella expedición.

Las expediciones de Sarmiento de Gamboa. El intento de fortificación y poblamiento

Tras el ataque de Drake a Valparaíso y El Callao, el virrey del Perú, Francisco de Toledo, ordenó a Pedro Sarmiento de Gamboa, a bordo de la nao *Nuestra Señora de la Esperanza*, y la *San Francisco*, mandada por Juan de Villalobos, explorar los canales patagónicos y el Estrecho de oeste a este y establecer defensas para impedir nuevas violaciones de la Mar del Sur por naves extranjeras. Asimismo, le solicitó que escribiera un libro de todo lo que sucediera, el cual llevaría a España. Sarmiento, tras diez meses, regresó de su accidentado viaje y lo entregó. A su vista, Felipe II decidió en 1581 que «Para la seguridad del estrecho de Magallanes y para que los corsarios que le han descubierto no se apoderen de él, como se entiende que procuran hacerlo, he mandado... que se hagan dos fuertes y he ordenado que para su fábrica vaya de estos reinos un ingeniero... mandé que Pedro Sarmiento viniese aquí, y trajese el libro...».

El lugar que se eligió para las fortificaciones fue la boca del Estrecho, tal como había señalado Sarmiento. Asimismo, el Real Consejo discutió la forma de tales fortificaciones según su número de soldados (unos 200 para cada una de ellas). También se decidió que, además de las dos fortificaciones, se fundaran dos ciudades.

En diciembre de 1581, partió de Sanlúcar una armada mandada por Flores de Valdés compuesta por 23 naves, en la que iba Sarmiento de Gamboa para ser el nuevo gobernador del estrecho de Magallanes. Además, transportaron unas 300 personas, entre ellas el ingeniero Juan Bautista Antonelli junto a su amplio equipo para la construcción de las fortificaciones. Tardaron más de dos años en llegar al Estrecho, y allí se fundaron dos ciudades: Nombre de Jesús y Rey Don Felipe. Debido a las adversas condiciones meteorológicas, se decidió aplazar la construcción de las fortificaciones hasta el verano próximo, pero nunca se realizaron.

En mayo de 1584, Sarmiento de Gamboa, navegando entre una ciudad a otra, a causa de una terrible tormenta se vio obligado a salir del Estrecho y, tras intentar regresar sin éxito, en 1586 se dirigió a España para solicitar ayuda para las nuevas poblaciones. Pero la escasez de bastimentos, las extremas condiciones climáticas y la hostilidad de los pobladores indígenas ocasionaron la muerte de la gran mayoría de los nuevos pobladores de aquella zona, si bien se formularon diversos planes para socorrerlos, así como un nuevo proyecto de fortificaciones, pero ninguno de ellos se realizó.

Otras expediciones inglesas

La fama y la riqueza que con su viaje adquirió Drake estimularon al corsario inglés Thomas Cavendish a emprender otro semejante. A sus expensas armó tres naves que bajo su mando partieron de Plymouth, completando una nueva circunnavegación en la que invirtió dos años (julio de 1586 a junio de 1588).

En enero de 1587, fondeó en la ciudad Rey Don Felipe, donde permaneció cuatro días, hizo aguada y se proveyó de leña aprovechando las deshabitadas casas. También desenterró y embarcó las piezas de artillería. El escenario tan macabro que contempló en aquel asentamiento, lleno de cadáveres en un avanzado estado de descomposición, hizo que lo rebautizara como Puerto del Hambre (Port Famine). Encontró un único superviviente, Tomé Hernández, que les refirió lo acaecido en toda la expedición hasta la partida de Sarmiento, y añadió que habiéndose él quedado en la ciudad de Rey Don Felipe, al cabo de dos meses llegó por tierra la gente de la otra, que contó lo acaecido a Sarmiento. No pudiendo alimentarse todos determinó Biedma, que era el jefe, volviesen 200 a la primera ciudad de Nombre de Jesús por si embocaba algún navío para pedirles socorro, quedándose él con el resto de los pobladores. Pasado aquel invierno y entrado el siguiente, a causa de que la gente se iba muriendo de hambre, Biedma decidió, con 50 que quedaban, embarcarse en dos naves que habían construido. En el intento, se perdió uno en los arrecifes de la punta de Santa Brígida y, no cabiendo todos en el otro, se volvió Biedma con 20, dejando 30 con Hernández, a que mariscasen en aquella playa para poderse sustentar. Pasado este segundo invierno, se juntaron los de ambas divisiones en número de 15 y tres mujeres, pues los demás habían perecido de hambre, y se dirigieron a la primera población, hallando en su tránsito muchos cadáveres de españoles. Pasada la punta de San Gerónimo descubrieron tres navíos de Cavendish, embarcando solamente a Hernández, que logró escapar en el puerto chileno de Quintero y prevenir a las autoridades españolas, que impidieron a los ingleses desembarcar y les hicieron huir. Después, Hernández contó al gobernador de Chile lo sucedido en el Estrecho y sus poblaciones.

Cavendish arrumbó al norte, y en cabo San Lucas tuvo la suerte de apresar al Galeón de Manila cargado de monedas de oro y sedas. Tras seguir hasta Filipinas, entró en Plymouth con las velas de su buque forradas de seda.

Otro corsario inglés, Richard Hawkins, logró llegar al Pacífico a través del Estrecho, pero los españoles lo apresaron en las inmediaciones de Lima. Fue enviado a Sevilla, vía Panamá, siendo liberado por las autoridades españolas en 1602. Algunos autores afirman que tal apresamiento propició que Inglaterra cesara en tales expediciones, pero creemos que en realidad el factor decisivo fue el fin, por el Tratado de Londres de 1604, de la larga guerra hispano-inglesa iniciada en 1585. Un tratado, sin lugar a dudas muy favorable a España y en relación con la cuestión que hemos planteado, en el que se

decía que Inglaterra prometía suspender las actividades de los piratas en el océano Atlántico. En definitiva, Inglaterra se percató de que durante la guerra que concluía no había conquistado territorio alguno bajo dominio español ni establecido colonia alguna en el Estrecho ni en ningún otro lugar del continente americano.

Aparecen los holandeses

No duró mucho la quietud en estos mares. Junto con los ingleses, los holandeses también se mostraron como un peligro que amenazaba con romper la exclusividad del «lago español». En el siglo XVI, Holanda se manifestó como una gran potencia marítima, además de ser el enemigo principal de la Corona española. Al rebelarse contra su soberano Felipe II, quedaron privados del comercio con España y Portugal, que era casi el único con el que subsistían. Ello motivó la financiación por algunos comerciantes de expediciones llevadas a cabo por piratas y corsarios, con el objeto de apropiarse de las posesiones portuguesas y de su rico comercio en el Sudeste Asiático.

Después de inútiles tentativas de expediciones a las Indias orientales por la ruta portuguesa del cabo de Buena Esperanza, determinaron utilizar la del estrecho de Magallanes, y así, al mismo tiempo, disputaban la hegemonía española en el Pacífico. Ello se confirmó con la creación de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales en 1602. Dos nombres destacan al respecto: Olivier Van Noort (1598-1601) y Sebald de Weert (1598-1600), ambos exploraron el estrecho de Magallanes y ambos dieron noticias de los extraños salvajes en aquellas regiones.

Las expediciones holandesas al Estrecho no consiguieron sus propósitos, pero uno de los buques de la capitaneada por Simón de Cordes que consiguió llegar al Pacífico avistó tierras montañosas en 64° Sur, que corresponderían al archipiélago de las Shetland del Sur. De ser así, habría sido el primer avistamiento de la Antártida. Un suceso similar acaecido tres años después (1603) tuvo como protagonista al español Gabriel de Castilla.

Pasemos a la expedición holandesa de Van Noort, que zarpó simultáneamente con la anterior y logró regresar a Ámsterdam en agosto de 1601. Tardó tres meses en atravesar el estrecho de Magallanes y en Puerto del Hambre no encontraron ningún rastro del emplazamiento español. Entró a la Mar del Sur con solo dos navíos. Después de intentar, sin éxito, varios asaltos a Valparaíso y a otras localidades americanas, se dirigió a Filipinas con la pretensión de ocupar Manila, que carecía de buques armados para defenderse. Pero Noort comprendió que no tenía suficiente fuerza para conseguirlo y decidió bloquear la bahía de Manila con sus dos barcos, el *Mauritius* y el *Eendraacht*. Las autoridades españolas armaron como pudieron al mercante *San Diego* y a la galizabra *San Bartolomé*. En desigual combate, pues los holandeses eran muy

superiores, el *San Diego* se hundió y el *Eendraacht* fue apresado y sus hombres ajusticiados en Manila. El *Mauritius*, *in extremis* y muy maltrecho, consiguió escapar y llegar a Ámsterdam tras tres años de viaje y con tan solo ocho supervivientes. La expedición holandesa fue un fracaso comercial y militar. Pero Noort tuvo la gloria de ser el primer holandés que dio la vuelta al mundo.

Siguió otra flota holandesa, mandada por Joris Van Spielberg, formada por seis buques pertenecientes a la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Cuando el virrey de Perú tuvo noticia de la llegada de esta flota, armó seis navíos del comercio de Lima, que entablaron el desigual combate de Cañete, en el que participó, embarcada en la nave almiranta, Catalina de Erauso, la llamada *Monja Alférez*.

Siguió una séptima expedición holandesa, la de Jacobo Le Maire y Willem Schouten, que partió en junio de 1615 de la isla de Textel. Tras una tremenda travesía, recaló al sur de estrecho de Magallanes, donde descubrió el que se llamaría de Le Maire, entre un cabo de la Tierra de Fuego y la isla que bautizaron de los Estados en honor de los Estados Generales de las Provincias Unidas. Favorecidos por el viento norte, atravesaron el canal y, continuando su navegación hacia el SW, se hallaron el 29 de enero de 1616 delante de un cabo formado por dos montañas puntiagudas. En recuerdo de la ciudad holandesa de Horn, donde se había organizado la expedición, le dieron a ese promontorio, que parecía ser el extremo austral de América, el nombre de cabo de Horn y, habiéndolo doblado con toda felicidad, se encontraron por fin en el Pacífico.

Reacción española al conocer el hallazgo de la ruta de cabo de Hornos

En España produjo desasosiego la noticia de la expedición y el hallazgo del estrecho de Le Maire, pensando cuánto facilitaría a los enemigos el paso al Mar del Sur y el acceso consiguiente al Perú, lo que propició el cambio sobre el enfoque estratégico español en las regiones más australes de América. Tan pronto como se tuvo conocimiento de la nueva ruta, se organizó una expedición, liderada por los navegantes pontevedreses Bartolomé y Gonzalo García de Nodal y con el cosmógrafo Diego García de Arellano en calidad de piloto, que tenía como objetivo reconocer el nuevo paso entre los océanos Atlántico y Pacífico por el sur de la Tierra de Fuego que los holandeses acababan de descubrir.

Se construyeron dos barcos iguales, de las mismas características, para prevenir el estorbo, muy común de la época, de tener que esperar uno al otro por su diferente andar. Las dos naves fueron las carabelas *Nuestra Señora de Atocha* y *Nuestra Señora del Buen Suceso*, ambas de 80 toneladas y una tripulación de 40 hombres cada una. La primera, mandada por Bartolomé, era la

capitana, y la otra, bajo el mando de su hermano Gonzalo, era la almiranta. La expedición salió de Lisboa (entonces España y Portugal estaban unidas bajo la Corona de Felipe III) el 27 de septiembre de 1618 y a principios del año siguiente alcanzaron el cabo de las Vírgenes. Siguieron hacia el sur barajando la costa y el 22 de enero embocaron el estrecho que separa la Tierra de Fuego y la isla de los Estados, que llamaron el estrecho de San Vicente, hoy conocido por Le Maire. Prosiguieron barajando las costas del sur de la Tierra de Fuego y sus islas, incluyendo la del cabo de Hornos, al que nombraron cabo San Ildefonso. Seguidamente gobernaron a rumbo sur hasta los 58°30'S, descubriendo el archipiélago de Diego Ramírez, bautizadas así en honor del piloto de la expedición. Continuaron navegando más al sur por el actual pasaje de Drake y después arrumbaron al norte para entrar en el Pacífico. En su primer intento entraron en el estrecho de Magallanes por su boca de poniente y desembocaron en el Atlántico el 13 de marzo. El 7 de julio llegaron a la Península, fondeando cerca de Lagos, y fueron a dar cuenta de la expedición al rey, que precisamente se encontraba en Lisboa. Causa admiración que en el breve plazo de diez meses completaron la expedición sin ningún percance y ni bajas.

En 1621, los hermanos Nodal publicaron el diario de su expedición sobre el descubrimiento del nuevo Estrecho y el piloto Diego Ramírez, que el año anterior ya había sido nombrado piloto mayor de la Casa de la Contratación, publicó a su vez otro sobre el reconocimiento de los estrechos de Magallanes y San Vicente. (Los dos hermanos Nodal fallecieron al mando de sus barcos en la mar tres años más tarde).

Como resultado de la expedición de los Nodal, la Casa de la Contratación obtuvo datos de gran valor y mapas que se mantuvieron en secreto, si bien el gobierno español no tomó ninguna acción sobre el informe de los Nodal.

Los logros más destacados de la expedición fueron: la primera circunnavegación de la Tierra del Fuego; el descubrimiento de las islas Diego Ramírez (durante siglo y medio la tierra más austral alcanzada por el hombre); la primera navegación hacia el sur en el pasaje de Drake; el segundo paso por el cabo de Hornos, y el tercer paso hacia el este del estrecho de Magallanes.

La vuelta al mundo de Anson y la escuadra de Pizarro

En 1719 el marino inglés John Clipperton permaneció tres o cuatro meses en el Estrecho efectuando reconocimientos hidrográficos. Tras este viaje el Estrecho, a lo largo de un siglo y medio, fue olvidado por los navegantes. Por parte de España el primer barco que lo volvió a cruzar fue la fragata acorazada *Numancia*, que por razones obvias no se podía arriesgar por la ruta del cabo de Hornos.

Para España la paz de Utrecht supuso, como han señalado muchos historiadores, la conclusión política de la hegemonía que había ostentado en Europa

desde principios del siglo XVI. Con respecto a los ingleses, interrumpieron las expediciones de castigo de las costas españolas del océano Pacífico, hasta que de nuevo, con la Guerra de 1740, la de la Oreja de Jenkins, Inglaterra destacó dos flotas: una, muy potente, mandada por Vernon para conquistar Portobelo y Cartagena de Indias, y la otra de Anson, mucho más reducida, para hacerse con alguna base en la costa del Pacífico y conquistar Panamá. España tuvo conocimiento de los planes ingleses y también alistó sendas flotas: una fue enviada al Caribe bajo el mando de Torres para apoyar a Blas de Lezo en Cartagena de Indias, y la otra, mandada por Pizarro, a la Mar del Sur.

Tanto Anson como Pizarro utilizaron la ruta de cabo de Hornos y ambos tuvieron grandes dificultades para remontarlo. Tanto fue así que de la escuadra española solo consiguió alcanzar la Mar del Sur la fragata *Esperanza*, y Pizarro, con sus maltrechos barcos, llegó a Buenos Aires y por tierra se trasladó a Lima para embarcar en dicha fragata.

En este contexto, el virrey del Perú ordenó a Jorge Juan y a Antonio de Ulloa que interrumpieran en dos ocasiones las mediciones del arco del meridiano para colaborar en la defensa de las costas del virreinato. Entre ambas peticiones se produjo el fracaso de Vernon en Cartagena de Indias y el ataque de Anson a Paita.

En la primera comisión Jorge Juan y Ulloa fueron a Guayaquil (1740-41), donde colaboraron en las defensas portuarias, y en la segunda (1743) embarcaron durante ocho meses. Jorge Juan tomó el mando de la *Belén* y Ulloa el de la *Rosa*, ambos mercantes transformados en barcos de guerra. Estas, en unión de la *Esperanza* de la escuadra de Pizarro, formaban la totalidad de las fuerzas navales españolas en la Mar del Sur en aquellas críticas circunstancias.

A la *Belén* y a la *Rosa* se les ordenó patrullar entre El Callao, Valparaíso, isla de Juan Fernández y Talcahuano contra la amenaza de la escuadra del comodoro inglés Anson, pero no se detectaron naves enemigas, pues este después de saquear la indefensa ciudad de Paita tuvo conocimiento del fracaso inglés en Cartagena de Indias, por lo que desistió de atacar Panamá, dirigiéndose a Acapulco con objeto de apresar el Galeón de Manila. Pero al comprobar que las autoridades españolas estaban al corriente de sus intenciones y al no estar en condiciones su maltrecha escuadra para regresar a Inglaterra por el cabo de Hornos, decidió atravesar el Pacífico, y en el puerto de Macao reparó los dos buques que le quedaban. A continuación patrulló por las inmediaciones del estrecho de San Bernardino, donde consiguió apresar al navío *Covadonga*, que hacía la ruta del Galeón de Manila. Con el botín obtenido se lavó la cara del fracaso de la expedición, pues de los cerca de los 2.000 hombres que embarcaron en los siete buques que salieron de Inglaterra solo llegaron 188 a bordo del *Centurion*. Con respecto a Jorge Juan y Antonio de Ulloa, ambos regresaron a España en buques franceses distintos por la ruta del cabo de Hornos.

Todas las expediciones tanto inglesas como holandesas tenían un mismo fin, violar el «lago español» —como se conoció al Pacífico durante más de dos siglos—, atacar sus puertos y su tráfico y, en la medida de lo posible, establecerse en aquellas tierras tan alejadas de los centros neurálgicos del poder español. Afortunadamente, las mismas circunstancias que hacían que para España fuera muy difícil establecer asentamientos al sur del estuario del Río de la Plata impidieron a las otras potencias europeas hacerlo. Pero como podemos ver, la derrota seguida por todas ellas antes de llegar al Estrecho tenía una serie de lugares comunes de recalada sin los cuales se hubiera hecho muy difícil el paso del Estrecho. Entre ellos cabría citar a Puerto Deseado, donde hicieron escala Cavendish, Van Noort, Chidley, Le Maire, Narborough y Wood, pero donde no se fundó un fuerte español hasta el año 1780, construido por Antonio de Viedma por orden del virrey Vértiz, aunque solo duró dos años antes de ser abandonado.

Otro punto común fue Puerto de San Julián, que tocaron Drake, Spilberg, Narborough y Wood, pero donde no se estableció la llamada Nueva Colonia de Florida Blanca hasta 1780, que solo se mantuvo hasta 1784. Y hay que esperar a 1901 para que se fundara la actual Puerto San Julián.

Las citadas coincidencias en las derrotas fueron debidas a que habitualmente las expediciones extranjeras antes de navegar por sitios no conocidos, tanto en el Atlántico como en Pacífico, capturaban pilotos españoles o al servicio de España, expertos en aquellas zonas.

Durante un siglo y medio ninguna nave española atravesó el estrecho de Magallanes

Como acabamos de reseñar, la escuadra de Anson y la española de Torres pasaron al Pacífico por el cabo de Hornos. Las dificultades de la navegación en el Estrecho, las fuertes corrientes en las angosturas y los permanentes temporales de viento hicieron que otras naciones europeas también perdieran interés en su navegación y prefirieran la ruta del Cabo para sus navegaciones.

Si bien en diciembre de 1764 cruzó el Estrecho el inglés John Byron, quien inició un período de fructíferas expediciones científicas de varios países europeos impulsados por el interés en desarrollar las ciencias naturales. En su informe al Almirantazgo recomendaba el empleo de la ruta del Estrecho como vía entre los dos océanos; fue el primer navegante en proponerla desde que existió la posibilidad de hacerla por el cabo de Hornos.

Entre 1766 y 1769, Bouganville realizó su viaje de circunnavegación (en los anales de la historia, el número 14). Fue el primer francés que dio la vuelta al mundo. Llevó a bordo al botánico Commerson con su ayudante de cámara, quien resultó ser Jeanne Baret, la primera mujer en circunnavegar el globo disfrazada de hombre. Al igual que Byron, recomendó la ruta del Estrecho

antes que la del cabo de Hornos para la navegación transoceánica. En febrero de 1769 se internó en el Estrecho el teniente Manuel Pando con dos naves españolas, siendo estas las primeras en hacerlo en los últimos 150 años. Llevó a bordo religiosos para la evangelización de los indígenas. Transcurriría otra centuria hasta que otro buque de la Armada cruzara el Estrecho con dirección al Pacífico; fue la fragata acorazada *Numancia* que, como ya se ha dicho, no podía aventurarse a navegar por el cabo de Hornos.

Por último, destacar que el buque de la Armada de mayor porte que se ha internado en el Estrecho ha sido el acorazado *España*, que en 1920 participó en Punta Arenas en los actos organizados por Chile para celebrar el cuarto centenario del descubrimiento del estrecho de Magallanes. Presidió la comisión española el príncipe Fernando de Baviera en representación del rey Alfonso XIII. El *España* se internó en el Pacífico a través del canal de Panamá (siendo el primer buque de la Armada que lo cruzó) y penetró en el estrecho por su boca occidental. Tras finalizar los actos en Punta Arenas, emprendió el regreso por la misma vía, con la mala fortuna que encalló, el 29 de enero de 1921, en un bajo no señalado en las cartas náuticas, en el canal de Chacao (islas Chiloé), próximo al Puerto Montt, que le ocasionó serios daños. Fue puesto a flote con gran dificultad y en Panamá se le aplicaron unas reparaciones de fortuna que le permitieron atravesar el Atlántico para el viaje de regreso.

Aquella embarrancada en aguas chilenas constituye una premonición de lo que le ocurriría dos años después a este desafortunado acorazado en el cabo Tres Forcas.

Las expediciones de Córdova y la resolución del dilema. Hornos o Magallanes

Antonio de Córdova, a la sazón capitán de navío, realizó dos expediciones al Estrecho (1785 y 1788) en las que sobresalió no solo por sus dotes como explorador consumado, sino también por la faceta ilustrada y científica de ambas, destacando por la aportación de los datos geográficos y cartográficos para la navegación por aquella peligrosa ruta interoceánica. Esta exploración española es una de las más documentadas al disponerse de una relación publicada poco después de finalizar, pues las realizadas con anterioridad, dado el carácter de secreto que desde el principio la Casa de la Contratación dio a todas las crónicas y diarios de las expediciones, se perdieron y quedaron en el olvido, y los marineros españoles tuvieron que servirse de la cartografía y derroteros ingleses, holandeses y franceses; de ahí que una gran cantidad de puntos geográficos notables (cabos, ensenadas, puertos, etc.) bautizados en español fueron reemplazados por otros en lenguas extranjeras que se mantienen actualmente.

Como ya apuntamos anteriormente, el Estrecho es una ruta marítima erizada de dificultades, tal como se pone de manifiesto por el número de naufragios habidos en los siglos XVI y XVII y muchos más en el XIX (64 documentados), mientras que en el XVIII no hay constancia, pues, como antes dijimos, apenas se utilizó.

La fragata de 36 cañones *Santa María de la Cabeza* fue el buque elegido para la primera expedición de Córdova. Se trataba de un barco robusto, pero poco maniobrero para internarse por los vericuetos del Estrecho. El segundo de a bordo era el capitán de fragata Fernando de Miera y entre los oficiales destacar a los tenientes de fragata Dionisio Alcalá Galiano y Alejandro Belmonte.

El buque, con 277 hombres y con víveres para ocho meses, salió de Cádiz en octubre de 1785 y el 2 de enero siguiente consiguió internarse en el Estrecho, después de un intento fracasado por un fuerte temporal. Aprovecharon los períodos de calma para avanzar y en varias ocasiones se enfrentaron con fuertes vientos y mareas que les empujaban hacia el Atlántico, y la única alternativa para evitarlo era fondear, con el peligro que conllevaba la pérdida de las anclas. En Puerto del Hambre, repararon averías y se hizo aguada. A principios de marzo, aumentaron notablemente los temporales, y a la altura de cabo Lunes, habiendo recorrido buena parte del Estrecho hasta poco más de la mitad oriental y teniendo presente que a partir de ahí se contaba con la buena cartografía de Bougainville, la junta de oficiales decidió el regreso directo a España, y el 18 de marzo, después de muchas dificultades, consiguieron abandonar el Estrecho, entrando en Cádiz el 11 de junio.

En un capítulo de la *Relación del viaje*, bajo el epígrafe «Resolución del problema sobre la navegación que se debe preferir para la Mar del Sur», se hace hincapié en las inmensas dificultades del Estrecho, que también había sido abandonado por ingleses, holandeses y franceses, señalando que «... en 268 años corridos desde su descubrimiento, aún no llegaban a 30 las quillas que con seguridad se sepa han arado sus aguas, estando tantas veces próxima a no salir de ellas» y concluyendo en desaconsejar esa ruta, coincidiendo con tal afirmación con los hermanos pontevedreses García de Nodal y con el inglés Cook, pues para ambos el cabo de Hornos o el estrecho de Le Maire eran menos arriesgados, mientras que el francés Bougainville y el inglés Byron apostaban por el Estrecho durante el verano austral.

Para el segundo viaje al Estrecho se eligieron dos barcos de menor porte que la pesada *Santa María de la Cabeza*: los paquebotes de 16 cañones *Santa Casida*, bajo el mando de Córdova y con 109 hombres, y *Santa Eulalia*, con 95 hombres, siendo Miera el comandante. Como oficiales científicos, destacamos al teniente de navío Cosme Damián Churruca y al teniente de fragata Ciriaco de Cevallos.

La expedición salió de Cádiz el 5 de octubre de 1788 y a los 70 días de navegación llegaron a las costas patagónicas; en la isla de Reyes, próxima a

Puerto Deseado, aparecieron seis marineros ingleses y un portugués abandonados en aquellos parajes por un barco dedicado a la caza de la ballena y pieles de lobo marino, quienes imploraron a Córdova que los admitiese a bordo y mostraron una gran profesionalidad y buen comportamiento durante todo el viaje.

El 19 de diciembre avistaron el cabo de las Vírgenes y se internaron en el Estrecho. El día siguiente a Navidad rebasaron el Puerto del Hambre. Cerca del cabo Lunes, Córdova organizó dos equipos de diez oficiales cada uno para que con las dos lanchas de remo de los paquebotes prosiguieran la exploración hasta el Pacífico. Después de muchas penalidades por temporales de vientos, corrientes y temperaturas gélidas, el 29 de enero observaron y situaron el cabo Pilar, término de su misión. Allí enarbolaron la bandera con siete vivas al rey. El día 30 dieron por concluidos sus trabajos, regresando a los paquebotes e iniciando su viaje de regreso a España el 13 de febrero de 1789. En él, el escorbuto afectó a numerosos miembros de las dotaciones, pero solo se produjeron dos muertos.

El resultado de las dos expediciones de Córdova fue la publicación de sendas relaciones, a veces editadas en un solo volumen. En el redactado por Vargas Ponce se incluye una erudita relación y explicación de los descubrimientos y expediciones anteriores, así como un estudio del suelo, clima y producciones de aquellos parajes. También hay una parte dedicada a los famosos patagones y otra sobre los problemas del poblamiento de aquella zona, con aspectos tan diversos como datos sobre las temperaturas, estado del cielo, vegetación y fauna.

Las circunnavegaciones

En principio, si una persona hace el tránsito completo alrededor de cada polo, habrá cruzado todos los meridianos; pero esto no se considera una «circunnavegación». Una definición básica sería la de una ruta que cubre por lo menos un círculo máximo, y, en particular, uno que pase a través de al menos un par de puntos antipodales uno del otro. En la práctica, para adjudicar récords y premios, dependiendo de cada método de viaje, se utilizan diversas definiciones de lo que es una circunnavegación del mundo.

Los yates que compiten en una regata de circunnavegación deben realizar un recorrido de por lo menos 21.600 millas náuticas (40.000 km) de longitud, tienen que cruzar el Ecuador y todos los meridianos en la misma dirección y acabar en el puerto en el que empezaron.

Como anteriormente ya hemos dicho que la primera circunnavegación, en una sola expedición, fue la de Elcano con la nao *Victoria* y que tardó más de tres años en completarla, desde 1519 a 1522.

Francis Drake, 58 años después, culminó la segunda vuelta al mundo, y ocho años más tarde el también pirata británico Cavendish realizó la tercera y, antes de que finalizara el siglo XVI, Van Noort fue el primer holandés que circunnavegó la tierra.

La mayoría de las vueltas al mundo del siglo XVII, cuando el Pacífico era «el lago español», la hicieron buques holandeses, mientras que las realizadas en el XVIII la mayoría fueron inglesas.

En general, se puede afirmar que las circunnavegaciones del XVI fueron descubridoras y colonizadoras. En el XVIII se llevaron a cabo las grandes expediciones científicas que se prolongaron en el XIX, en el que toda la costa oriental del Pacífico se independizó de España, y el XX fue el siglo de las vueltas al mundo de carácter deportivo y de las grandes regatas interoceánicas que, gracias a la apertura del canal de Suez en las postrimerías del siglo XIX y del de Panamá a principios del XX, en el siglo actual han hecho proliferar las vueltas turísticas al mundo.

De las circunnavegaciones españolas

Llama la atención el escaso número de circunnavegaciones españolas aun teniendo el control del estrecho de Magallanes y también del cabo de Buena Esperanza durante el período en que Portugal estuvo bajo la soberanía de la Corona española. Tal hecho fue debido a que el Estrecho no formó parte del sistema de comunicaciones marítimas del Imperio español. Y con respecto al cabo de Buena Esperanza, el primer barco español que lo dobló, después de la nao *Victoria* de Juan Sebastián de Elcano, fue el navío de la Real Armada *Buen Consejo*, mandado por Juan de Casens, en su viaje de ida y vuelta de Cádiz a Manila (1765-1767).

A lo largo de cerca de tres siglos, España solo completó seis expediciones de circunnavegación. Tres se programaron con antelación para tal fin —la de la *Astrea*, la de la *Ferrolana* y la de la *Nautilus*—, mientras que las otras tres restantes —la de la *Victoria*, la de la Escuadra de Asia y la de la Segunda División de la Escuadra del Pacífico— fueron fruto de la decisión que sobre la marcha tomaron los respectivos comandantes a la vista de las circunstancias que se presentaron en cada caso.

Destacar que entre 1776-78 se llevó a cabo la segunda circunnavegación española, de naturaleza comercial, a cargo de la Compañía de Filipinas con la fragata de la Real Armada *Astrea* mandada por Malaspina.

A caballo del cambio de siglo (1795-1803) la Escuadra de Asia, de Álava, insignia el *Montañés*, completó su vuelta al mundo, a la que le siguió la de la fragata *Ferrolana*; y ya avanzada la segunda mitad del siglo XIX, fue la circunnavegación de la *Numancia* en 1867, el primer buque acorazado que se atrevió a completar tal aventura, durante la mayor parte del viaje acompañada

por la *Berenguela*. A finales del XIX fue la corbeta *Nautilus* el primer buque escuela que consiguió esta hazaña (1892-1894).

Las diez vueltas al mundo, no circunnavegaciones, del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, botado el 5 de marzo de 1927 en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, ha completado diez vueltas al mundo: la primera en 1928-29 y la última en 2002-03, si bien, de conformidad con la definición de circunnavegación que anteriormente hemos apuntado, la mitad no pueden calificarse como tales, ya que cruzaron el canal de Panamá y el de Suez sin cortar la línea ecuatorial. Si los datos de que disponemos son correctos, ha atravesado una decena de veces el estrecho de Magallanes y en ninguna ocasión ha utilizado la vía del cabo de Hornos. En el crucero número 90 tenía el propósito de pasar del Atlántico al Pacífico por el Cabo, pero en aquel momento las condiciones meteorológicas no lo aconsejaron.





Detalle del cuadro *El regreso a Sevilla de Juan Sebastián de Elcano*, de Elías Salaverría, 1919. (Museo Naval de Madrid).

LOS CRONISTAS DE LA GESTA Y OTRAS FUENTES DOCUMENTALES

Alicia VALLINA VALLINA
Doctora en Historia del Arte y Estudios
del Mundo Antiguo



ABRÁ vuestra alta Majestad cómo hemos llegado dieciocho hombres solamente con una de las cinco naves que V. M. mandó a descubrir la Especiería con el capitán Fernando de Magallanes, que gloria haya; y porque V. M. tenga noticia de las principales cosas que hemos pasado, brevemente escribo esta...». Así comienza la carta que Juan Sebastián de Elcano escribe al rey de España Carlos I y cuya versión castellana se publica en la obra de José Toribio Medina en 1920 bajo el título *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Escrita el 6 de septiembre de 1522 a bordo de la única nave que arriba al puerto de Sanlúcar de Barrameda, la *Victoria*, Elcano redacta una escueta relación de los sucesos acaecidos durante el viaje, haciendo especial hincapié en la llegada

a las islas Molucas, objetivo principal de tan magno viaje, «en donde descubrimos el alcanfor, la canela y perlas... logrando la paz y amistad de todos los reyes de las dichas islas». Del mismo modo, relata, de modo somero, las calamidades sufridas durante el viaje y cómo, por temor a ser apresados por el rey de Portugal, regresan prácticamente sin pisar tierra firme «dando la vuelta a toda la redondez del mundo». La misiva, único documento escrito por Elcano que se conserva sobre la hazaña, finaliza solicitando al rey que permita a los supervivientes disponer de los bienes y efectos que con ellos hayan viajado.

Otra de las principales fuentes documentales primarias que se conservan sobre la circunnavegación realizada por Magallanes y Elcano es el conocido



El emperador Carlos V con su perro. Tiziano Vecellio, 1532-1533. (Museo Nacional del Prado).

como *Derrotero del viaje*, escrito por Francisco de Albo (1), contra maestre de la nao *Trinidad* y uno de los dieciocho supervivientes de la aventura. Esta crónica, conservada en el Archivo de Indias de Sevilla (2), fue publicada por Martín Fernández de Navarrete en su obra *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV* (Madrid, Imprenta Nacional, 1853). La crónica se inicia en el cabo de San Agustín el 29 de noviembre de 1519 y finaliza el 4 de septiembre de 1522, cuando la *Victoria* se encontraba próxima al cabo de San Vicente, cercano a la costa portuguesa. Esta obra es, principalmente, un compendio de mediciones y distancias donde los principales sucesos del viaje ni siquiera son mencionados, como ocurre con el caso de la muerte del propio Magallanes. Sí se detiene de Albo en el paso de la expedición por la isla de Borneo —especialmente importante por su producción de canela y alcanfor— y Molucas, aunque sin incidir en detalles más allá de los pura-

mente vinculados a su localización.

La navegación y viaje que hizo Fernando de Magallanes desde Sevilla para el Maluco en el año 1519, escrita por «un piloto genovés» de nombre

(1) Se encargaba de fijar la posición y el rumbo y de medir la distancia recorrida y la altura del Sol.

(2) Papeles del Maluco, años 1519 a 1547, legajo 1, patronato 54, núm. 5.



Ferdinando Magallanes. (Grabado de Adriaen Collaert, 1595).

desconocido hasta la fecha, es otra de las breves crónicas que se conservan sobre esta hazaña. De ella existen tres manuscritos, todos ellos en idioma portugués: uno en la Real Academia de la Historia de Madrid, otro en la Biblioteca Nacional de París y el último en el Convento de San Francisco de Lisboa. El texto fue traducido al castellano en 1888 por José Toribio Medina y publicado en el tomo II de su *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile*.

Otra de las crónicas más relevantes de la expedición alrededor del globo fue la realizada por un autor desconocido a partir de la relación original de Ginés de Mafra, piloto de la nao *Trinidad*, que se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid (3). La obra se compone de dos libros. El primero de ellos, que es el que nos ocupa, narra en dieciocho capítulos la expedición de Magallanes y Elcano. Curiosamente esta crónica llama a Magallanes Sebastián en lugar de Hernando o Fernando, quizá por una posible confusión entre ambas figuras. Así, los capítulos se estructuran atendiendo al siguiente esquema:

(3) Número 862 del *Catálogo de Manuscritos sobre América*.

- Capítulo I: que declara la ocasión y principio de la Armada que llevó Sebastián de Magallanes.
- Capítulo II: que trata de cómo Magallanes descubrió el Río Grande que después se llamó el de la Plata.
- Capítulo III: que trata de cómo Magallanes quitó la capitanía de una nao a Juan de Cartagena y lo que por ello sucedió.
- Capítulo IV: que trata de cómo Magallanes supo el concierto que los capitanes tenían hecho contra él, y de lo que sobre ello proveyó con muerte de ellos.
- Capítulo V: que trata de cómo Magallanes tomó la nao de Quesada prendiendo al capitán de ella.
- Capítulo VI: que trata de cómo Magallanes tomó la tercera nao, prendiendo a Juan de Cartagena, y de la justicia que de ellos hizo.
- Capítulo VII: que trata de cómo Magallanes envió a Juan Serrano, piloto, a descubrir adelante la costa, y de lo que más sucedió.
- Capítulo VIII: que trata de cómo Sebastián de Magallanes descubrió el Estrecho que intituló de su nombre.
- Capítulo IX: que hace mención por qué causa la nao en que iba el primo de Magallanes no volvió con el recado de donde lo envió.
- Capítulo X: que trata de lo sucedido a Magallanes después de pasado el Estrecho.
- Capítulo XI: que trata de lo que más sucedió a Magallanes partido de las islas de los Ladrones.
- Capítulo XII: que trata de cómo Magallanes llegó con su Armada a la isla de Cubú (4) y como fue bien recibido y de los cristianos que allí hizo.
- Capítulo XIII: que trata de cómo Magallanes tuvo noticias de la isla de Matán (5) y cómo por sujetarla a la obediencia de Don Carlos, señor de Cubú, fue sobre ella, donde el dicho Magallanes murió.
- Capítulo XIV: de lo que más sucedió en la Armada después que Magallanes murió.
- Capítulo XV: de lo que los de la Armada hicieron después que partieron de la isla de Cebú, donde tuvieron el desbarate.
- Capítulo XVI: que trata lo que más sucedió a los navíos de Magallanes estando en la canal de Borneo.
- Capítulo XVII: que trata de cómo el rey de Borneo envió los dos castellanos que tenía a los de las naos y de lo que estos dijeron.

(4) Se refiere a la isla de Zebú o Cebú, localizada en el actual archipiélago de las Bisayas, en las Filipinas.

(5) Se refiere a la isla de Mactán, situada frente a las costas de la isla de Cebú.

- Capítulo XVIII: cómo los de la Armada, llegados a Maluco (6), cargaron dos naos de clavo en la isla de Tidore, para venir a España con ellas, y lo que más les acaeció.

Estos dieciocho capítulos fueron editados por Antonio Blázquez en 1920 bajo el auspicio de la Real Sociedad Geográfica.

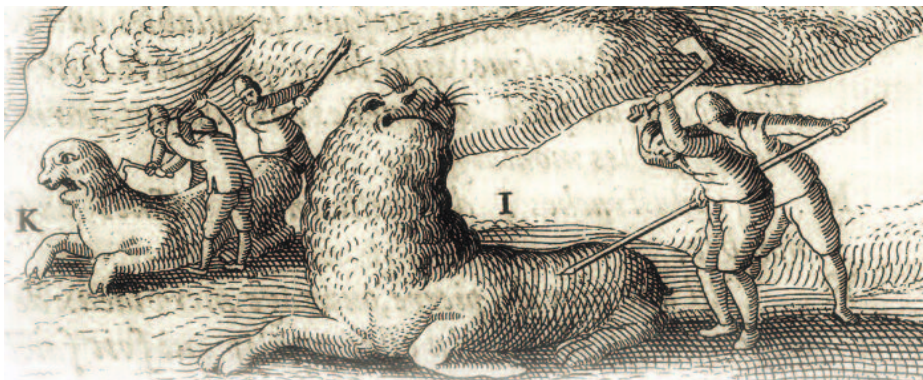
La carta que el secretario del monarca Carlos I, Maximiliano Transilvano, envía el 5 de octubre de 1522 al cardenal arzobispo de Salzburgo, Mateo Lang, para notificarle los sucesos acontecidos durante el viaje de circunnavegación es, sin duda, otra de las crónicas que más difusión alcanzó en su época. De ella se conserva una traducción al castellano -pues estaba escrita en latín- en la Real Academia de la Historia (7), que sería transcrita por Fernández de Navarrete en su *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*. Dividida en veinte capítulos, elogia, en el primero de ellos, esta navegación «como tenida por admirable, y jamás en tiempo alguno de esta nuestra edad, ni menos de las edades pasadas de nuestros mayores no haya sido, no solamente hallada otra semejante, pero ni aún tentada por persona alguna...». Del mismo modo, toma como fabulosas las consideraciones de los antiguos —tales como Herodoto o Plinio (8)— acerca de los orígenes de las especias, que gracias a esta gesta los españoles aclaran. El documento da muestras de su carácter antropológico al señalar las características físicas, culturales y sociales de los patagones —tomadas probablemente del texto de Antonio Pigafetta que posteriormente analizaremos— además de relatar las costumbres y creencias de los indios de la isla de Porné que afirman que «el sol es varón y la luna mujer, y que las estrellas son dioses pequeños parientes del sol y de la luna...».

Especial hincapié realiza Transilvano en la llegada a la isla de las Especias, deteniéndose en realizar un retrato pormenorizado de sus habitantes y costumbres, así como de los distintos tipos de especias que hallaron en estas tierras. El último capítulo, muy breve, lo dedica al regreso a España huyendo de los portugueses doblando el cabo de Buena Esperanza y llegando a Cabo Verde. La arribada al puerto de Sevilla la sitúa Transilvano «a diez días del mes de septiembre del año del Señor de 1522» con dieciocho marineros «más dignos de ser puestos en inmortal memoria que aquellos argonautas que con Jasón navegaron y fueron a Colchides, de quien los antiguos poetas hacen tanta celebridad».

(6) Hace referencia a las islas Molucas, en Indonesia.

(7) Colección Muñoz, tomo III, núm. 26, folios 259-305v.

(8) Herodoto afirmaba que la canela se obtenía de los nidos del ave fénix y Plinio establecía su origen en Etiopía.



Fragmento del mapa del estrecho de Magallanes. (Schouten y Le Maire, 1616).

Sin embargo, la más importante y extensa crónica de cuantas se conocen sobre la primera vuelta al mundo no es otra que la de Antonio Pigafetta, gentilhomme vicentino y caballero de la Orden de Rodas, que dedica a Philippe de Villers de l'Isle-Adam (1464?-1534), embajador en Francia y gran maestre de la Orden de San Juan de Jerusalén. La primera edición parcial de esta obra se publica en París, con caracteres góticos, por el librero Simone Colines, alrededor de 1530. Seis años más tarde, se publicará en Venecia la primera edición italiana. No será hasta 1800 cuando Carlo Amoretti, archivero de la Biblioteca Ambrosiana de Milán, descubre una copia completa del manuscrito de Pigafetta, editándola en italiano (9). En cuanto a las ediciones en castellano, la primera fue la publicada en París en 1860, en la obra de Eduardo Charton titulada *Los viajeros modernos o Relaciones de los viajes más interesantes e instructivos que se hicieron en los siglos XV-XVI* (pp. 272-329), en la que se incluía un buen número de notas e ilustraciones. Posteriores ediciones se han sucedido a esta primera, siendo las más importantes la realizada por Federico Ruiz Morcuende en 1922 o la más reciente de Isabel de Riquer en 1999.

El texto, que detalla casi a diario los acontecimientos sucedidos durante el viaje, se divide en cuatro libros del modo que sigue:

- Libro I: desde Sevilla hasta la salida del estrecho de Magallanes —del verano de 1519 a noviembre de 1520—.
- Libro II: desde la salida del estrecho hasta la muerte de Magallanes—del 28 de noviembre de 1520 al 1 de mayo de 1521—.

(9) En italiano existen muchas ediciones modernas publicadas. Una de las más interesantes es la realizada, en dos volúmenes, por Mario Pozzi en 1994.

- Libro III: desde la partida de Zubú hasta la salida de las islas Maluco —de junio de 1521 al 21 de diciembre de 1521— .
- Libro IV: regreso a España desde las islas Maluco —de diciembre de 1521 al 8-9 de septiembre de 1522— .

Todos los libros, a excepción del último, se inician con una ilustración del propio Pigafetta. En el caso del Libro I con un mapa de América meridional, el Libro II con uno de la isla de los Ladrones —llamada también de las Velas Latinas— , y el Libro III con ilustraciones de las cinco islas de Maluco —Tarnate, Tadore, Mutir, Machian y Bachian— , acompañadas de un dibujo del árbol de la canela en su parte inferior.

«Como hay personas cuya curiosidad no se vería satisfecha oyendo simplemente contar las cosas maravillosas que he visto y los trabajos que he sufrido durante la larga y peligrosa expedición que voy a describir, sino que querrían saber también cómo logré superarlos , no pudiendo prestar fe al éxito de una empresa semejante, si desconociesen los menores detalles, he creído que debía dar cuenta en pocas palabras de lo que originó mi viaje y los medios por los que he sido bastante dichoso para realizarlo».

De este modo comienza la crónica de Pigafetta donde deja bien claro desde el inicio las tensiones y enfrentamientos que existieron entre los capitanes de los distintos navíos y el propio Magallanes «por la única razón de que ellos eran españoles y Magallanes era portugués».

Salen del puerto de Sevilla el 10 de agosto de 1519 con 237 hombres (10) hasta alcanzar Sanlúcar de Barrameda, donde la tripulación «todas las mañanas saltaba a tierra para oír misa en la iglesia de Nuestra Señora de Barrameda». El día 20 de septiembre parten de Sanlúcar con destino a Tenerife hasta que alcanzan las islas de Cabo Verde, donde avistan y pescan algunos tiburones y pájaros de numerosas especies. Llegados al norte de Recife, Brasil, se aprovisionan de caña de azúcar y carne de anta —especie de cerdo de grandes dimensiones— , llegando a intercambiar, como dato curioso, la figura de un naípe del rey de oros por seis gallinas. El día 13 de diciembre de 1519 alcanzan Río de Janeiro y Pigafetta realiza la primera descripción de los indígenas brasileños:

«... no adoran nada. El instinto natural es su única ley. Viven muchísimo tiempo... hasta los ciento veinticinco años y algunas veces, hasta los ciento cuarenta... van desnudos, lo mismo las mujeres que los hombres... comen algunas veces carne humana, pero solamente la de sus enemigos... se tiñen el

(10) En los documentos conservados en el Archivo General de Indias constan 235.

cuerpo y, sobre todo, la cara... tienen los cabellos cortos y lanudos y no tienen pelo sobre ninguna parte del cuerpo porque se depilan (11)... casi todos los hombres tienen el labio inferior horadado con tres agujeros pero ni las mujeres ni los niños llevan este incómodo adorno...».

Incluso Pigafetta recoge algunas palabras del vocabulario de los habitantes del Verzín, diccionarios que consolidará a medida que vaya entrando en contacto con otras poblaciones indígenas durante el viaje.

Tras atravesar el Río de la Plata, navegan cerca de las costas de la Antártida, donde avistan pingüinos, lobos marinos y focas. El 31 de marzo de 1520 llegan al puerto de San Julián, donde establecen sus primeros contactos con los patagones (12), a quienes describe como gigantes como



Indígenas patagónicos vistos por los europeos, 1764.
(Museo Histórico Nacional de Argentina).

«de hermosa talla, cara ancha y teñida de rojo, excepto los ojos, rodeados con un círculo amarillo, y dos trazos en forma de corazón en las mejillas. Sus cabellos, escasos, parecen blanqueados por algún polvo». Visten mantos y abarcas hechos con pieles de llama o vicuña y emplean arcos cuyas cuerdas se realizan con los intestinos de estos animales. Uno de estos indígenas pasa varios días conviviendo con los expedicionarios e incluso llegan a bautizarlo con el nombre de Juan. Dos de ellos son capturados para ser llevados a España y mostrados al rey Carlos I, aunque nunca llegarían a la Península —uno de ellos fallece durante el paso del estrecho de Magallanes (13) y el otro muere de escorbuto durante la travesía del Pacífico—.

(11) Para lo que usaban conchas bivalvas.

(12) De quienes recoge también un pequeño vocabulario.

(13) Este indígena les enseña a encender el fuego frotando dos trozos de madera puntiguda.

En San Julián, donde permanecerán unos cinco meses, se urde un complot para asesinar a Magallanes, comandado por Juan de Cartagena, Luis de Mendoza, Antonio Coca y Gaspar de Quesada. Tras ser sofocado este intento de sublevación, Magallanes manda ajusticiar a Quesada, mientras Luis de Mendoza muere apuñalado y Cartagena es abandonado en San Julián.

Será también aquí donde sucede otro hecho trágico, la pérdida del navío *Santiago*, «naufragado entre los escollos y cuya tripulación se salvó de milagro».

Durante los meses de octubre y noviembre de 1520 la expedición atraviesa el estrecho bautizado por ellos como de los Patagones, llamado desde 1525 de Magallanes. Allí el *San Antonio*, pilotado por Esteban Gomes, se da a la fuga para emprender regreso a España, a donde llegará el 6 de mayo de 1521. Gomes será arrestado y, posteriormente, puesto en libertad al regreso de la expedición, en septiembre de 1522.

Pero sin duda, uno de los momentos más complicados del viaje fue la travesía del Pacífico (14) por el que navegaron tres meses y veinte días «sin probar ningún alimento fresco». Para sobrevivir tuvieron que alimentarse del serrín de la madera, de trozos de cuero que mojaban en el mar para ablandarlo y de ratas, «un manjar tan caro que se pagaba cada una a medio ducado». Murieron de escorbuto diecinueve marineros y treinta de ellos cayeron enfermos.

Tras pasar cerca del Japón, donde no se detienen, llegan el 6 de marzo de 1521 a las islas Marianas, donde realizan intercambios de productos con los isleños, especialmente de nueces de coco, vino extraído de las palmeras, canela o nuez moscada. Posteriormente arriban a las Filipinas, donde entablan amistad con el rey y la reina de Cebú, a quienes bautizan y quienes juran fidelidad al rey de España.

Por su parte, Mactán, pequeña isla del archipiélago filipino, será recordada por la historiografía por ser el lugar de la muerte de Magallanes. El conflicto se produjo como consecuencia de la negativa del jefe Cilapulapu para reconocer al rey de España como soberano de aquella isla. Así, Magallanes, que tenía como aliado a Zula —otro de los jefes indígenas del lugar— subestima el poder militar indígena y envía a la batalla contra Cilapulapu únicamente a 49 hombres frente a los 1.500 isleños que Pigafetta señala. El combate dura una hora aproximadamente y Magallanes, tras ser herido primero en el brazo derecho, recibe un sablazo en su pierna «que le hizo caer de cara», mientras un grupo de indígenas se abalanzaban sobre él para darle muerte. «A nuestro capitán debimos la salvación porque, en cuanto murió, todos los isleños corrieron al sitio donde había caído» indica en su crónica Pigafetta. De este modo las tropas españolas abandonan la batalla dejando en Mactán el cadáver

(14) Al que Vasco Núñez de Balboa había llamado Mar del Sur.

de Magallanes (15). Era el 21 de abril de 1521. Tras la muerte del capitán se eligen dos nuevos nombres para albergar el mando: Duarte Barbosa, cuñado de Magallanes, y Juan Serrano —que sería abandonado en la isla de Cebú al ser capturado cuando los españoles son traicionados por su anterior aliado, Zula—.

Tras ser elegido como capitán Elcano, continúan rumbo hacia las Molucas, pasando antes por el archipiélago filipino y deteniéndose en Borneo, donde visitan el palacio real y quedan asombrados por las enormes riquezas de aquellas tierras: oro, perlas, alcanfor, jengibre e incluso porcelana (16) «que hacen con una tierra muy blanca que se deja en el suelo durante medio siglo para refinarla, por lo que tienen un proverbio que dice que el padre la entierra para el hijo».

El 7 de noviembre de 1521 divisan las Molucas, arribando al día siguiente a la isla de Tidore. Allí visitan al rey Almanzor, a quien señala Pigafetta como gran astrólogo, y les informan del fallecimiento de Francisco Serrano (17), gran amigo de Magallanes que se había quedado en aquella isla tras la primera expedición portuguesa y por quien el propio Magallanes conoce la existencia de esos lugares (18).

Pigafetta describe las cinco principales islas Molucas: Tadore o Tidore, Terenate —la principal, Mutir, Machian (19) y Bachian—. Resulta curioso mencionar como la crónica señala que las islas de Mutir y Machian eran repúblicas democráticas que carecían de rey y cuyo gobierno recaía en el pueblo. Así, y tras entablar amistad con los reyes del resto de las islas, se producen los ansiados intercambios de regalos. El objetivo del azaroso viaje se había cumplido. Las tan deseadas especias estaban al alcance de los españoles. El clavo era, sin duda, la más codiciada, junto con la nuez moscada y el jengibre (20). Parecía que todo había merecido la pena.

Sin embargo, un nuevo infortunio se cernirá sobre la expedición. La nao *Trinidad* sufría una vía de agua por la quilla. La noticia llega a oídos del rey

(15) Los españoles solicitarían la devolución del cuerpo de Magallanes, pero los indígenas se negarían a ello.

(16) La porcelana no se fabricaría en Europa hasta entrado el siglo XVIII.

(17) Parece que fue envenenado por el rey. Dejó, siguiendo la crónica de Pigafetta, un hijo y una hija que tuvo con una mujer con la que se casó en la isla de Java.

(18) Magallanes y Serrano se intercambiaron un buen número de correspondencia, en la que este último explicaba a Magallanes las riquezas de aquellas tierras.

(19) El rey de Machian regala a los españoles dos ejemplares de aves muertas que pudieran ser las conocidas como «aves del paraíso». Hasta entonces se creía que estos pájaros carecían de patas pues, al diseccionarlas para venderlas, siempre se las cortaban. Se creía que sus plumas otorgaban protección y fuerza en el combate al guerrero que las portara.

(20) Pigafetta recoge una relación pormenorizada de los principales productos de estas tierras: arroz, nueces de coco, bananas, higos, azúcar, melones, sandías, calabazas o guayabas, entre otros.

de Tadore quien no duda en echar una mano a sus invitados. De este modo, envía a cinco hombres «acostumbrados a permanecer mucho tiempo bajo el agua» (21) para tratar de reparar la avería, algo que finalmente no lograrán. Por ello deberán abandonar la nao y emplear únicamente la *Victoria* para su viaje de regreso a España. Por temor a que el navío no resistiera un trayecto tan largo, muchos de los tripulantes deciden permanecer en las islas, entre ellos Juan Carvalho y cincuenta hombres más.

El 21 de diciembre de 1521 parten de las Molucas evitando la ruta del Índico por temor a ser localizados por los portugueses, acompañados de dos pilotos indígenas, buenos conocedores de aquellas rutas. En enero de 1522 se detienen en la isla de Timor —Indonesia—, donde se proveen de cabras, cerdos y algún búfalo para alimentarse. Curiosamente es aquí donde oyen hablar de la «isla mujeres», localizada, según la crónica, al sur de Java, y donde solo viven féminas a quienes «fecunda el viento» y que «matan a los hombres que se atreven a visitar su isla».

El 11 de febrero de 1522 parten de Timor para doblar el cabo de Buena Esperanza, ya en el mes de abril. Algunos miembros de la tripulación desean pisar tierra en Mozambique, agotados y hambrientos como estaban. Sin embargo, al encontrarse allí un establecimiento portugués y «esclavos más del honor que de la propia vida», deciden continuar hacia España.

Hasta la llegada a Cabo Verde, que se produciría el 9 de julio de 1522, navegaron dos meses sin descanso, falleciendo en ese tiempo veintiún hombres. Sin apenas fuerzas, anclan en la isla Santiago, enviando a tierra una



Juan Sebastián de Elcano. Anónimo, siglo XIX. Óleo sobre lienzo. (Museo Naval de San Fernando, Cádiz. MNM 9107).

(21) Lo que podemos entender, en sentido moderno, como «buzos».

chalupa en busca de víveres. Al estar en tierras portuguesas, hubieron de decir que venían de la costa americana en lugar del cabo de Buena Esperanza. En la versión de Pigafetta, los portugueses descubren el engaño al contar la aventura uno de los marineros de la expedición. Otras fuentes señalan que el descubrimiento se produjo al pagar los españoles algunos víveres en especias, únicamente procedentes de aquellos lejanos territorios portugueses.

El 6 de septiembre de 1522 llegan a la bahía de Sanlúcar de Barrameda únicamente dieciocho hombres de los sesenta que habían alcanzado las Molucas. Dos días después echan anclas en el puerto de Sevilla y «en camisa y descalzos, con un cirio en la mano, fuimos a la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria y a la de Santa María de la Antigua como lo habíamos prometido en los momentos de angustia». Según los cálculos de Pigafetta, recorrieron «más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, dando la vuelta completa al mundo, navegando siempre de levante a poniente».

La crónica concluye con una breve referencia al recorrido seguido por el autor tras su regreso a la Península. De este modo señala como de Sevilla parte a Valladolid con el fin de presentar al rey Carlos I «no oro ni plata, sino algo más grato a sus ojos... un libro, escrito de mi mano, en el que día por día señalé todo lo que nos sucedió durante el viaje». De Valladolid se presenta ante el rey Juan de Portugal y de ahí parte a Francia para encontrarse con la reina Luisa de Saboya, madre de Francisco I, a quien regala «algunas cosas del otro hemisferio». Pigafetta se asentará de modo definitivo en Italia, bajo la protección del gran maestre. A él dedica la crónica de su viaje, entregándole también un ejemplar de la misma.

BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*. Imprenta Nacional, Madrid, 1853.
- TORIBIO MEDINA, J.: *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. 1920.
- PIGAFETTA, A.: *El primer viaje alrededor del mundo: relato de la expedición de Magallanes y Elcano*. Edición Isabel de Riquer. Ediciones B. Barcelona, 1999.
- *Viajes y costumbres. La primera vuelta al mundo*. Miraguano Ediciones/Ediciones Polifemo. Madrid, 2018.
- VV. AA.: *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible, 1519-1522*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2018.
- Portal de Archivos Españoles PARES. Ministerio de Cultura y Deporte.
Biblioteca Nacional de España.
Real Academia de la Historia.
Archivo de Indias.

BUQUES CIRCUNNAVEGADORES DE LA ARMADA

Manuel MAESTRO
Presidente del Círculo Letras del Mar

*Contemplando el mar bravío
me puse a considerar,
las vueltas que han dado al mundo,
y las que faltan por dar.*

Popular.



JUAN Sebastián de Elcano, al culminar con la nao *Victoria* la primera circunnavegación de la Tierra, marcó un hito trazando un nuevo y gigantesco camino que después sería surcado por sucesivos navegantes y navíos a lo largo de la Historia. Entre éstos vamos a referirnos a los viajes similares realizados por barcos de la Armada española, durante los cinco siglos siguientes a aquella gesta, iniciada en 1519 por Fernando de Magallanes y completada por el marino de Guetaria en 1522; poniendo fin al relato, con el otro hito que representan las diez circunnavegaciones realizadas por el buque escuela español Juan Sebastián de Elcano.

Pese a la creencia generalizada, la segunda expedición española que dio la vuelta al mundo, no fue la de la escuadra de Ignacio María de Álava, realizada entre 1794 y 1803, sino la que emprendió Alejandro Malaspina de 1786 a 1788 a bordo de la fragata *Astrea* de la Armada española, fletada por la Real Compañía de Filipinas y al mando de oficiales de nuestra Marina de Guerra, para emprender una campaña comercial alrededor del mundo. Su resultado actuó como acicate para el viaje científico y político, conocido como Expedición Malaspina, financiada por Carlos III, que se prolongó a lo largo del periodo 1789-1794, pero que no circunnavegó el mundo.

Es en 1795 cuando la escuadra mandada por Ignacio María de Álava, en defensa de las posesiones españolas de ultramar estuvo navegando, hasta 1803, por los grandes océanos, para completar la vuelta al mundo. Entre 1849



Alejandro Malaspina, 1885.

y 1852, la corbeta *Ferrolana* —última nave de nuestra Armada propulsada únicamente a vela— viajó alrededor del orbe para mostrar el pabellón ante nuestras antiguas posesiones ultramarinas, con el fin de mejorar las relaciones con los recién nacidos países de lengua española. Poco después, la fragata *Berenguela* circunnavegó el mundo casi en paralelo con la fragata *Numancia*, y por idénticas razones: la Guerra del Pacífico, desatada con las antiguas colonias españolas tras su independencia. El caso de la fragata *Numancia* reviste mayor protagonismo, pues se trató del primer buque acorazado en comprobar por sí mismo, entre 1865 y 1867, la redondez de nuestro planeta, lo que le valió ser reconocida como *In loricata navis quae primo terrae circumvit.* Y debemos dar un salto de siglo y

medio para que, otros dos buques de guerra, las fragatas F-101 *Álvaro Bazán* en 2007 y la F-105 *Cristóbal Colón*, recientemente en 2017, por motivos de promoción de nuestra industria naval militar viajasen hasta Australia y completasen su circunnavegación, navegando del oeste al este de la Tierra.

Independientemente de los diez viajes del *Juan Sebastián de Elcano*, en el capítulo de los buques escuela tenemos que su ancestro la corbeta *Nautilus* en su periplo inaugural, al mando de Fernando Villaamil, invirtió casi dos años, del 30 de noviembre de 1892 al 11 de septiembre de 1894 en su crucero de instrucción, en el que completó su vuelta al orbe. Con fines puramente científicos, en recuerdo de la Expedición Malaspina, el buque de investigación oceanográfica *Hespérides* viajó alrededor de la Tierra entre los años 2010 y 2011, surcando los océanos para investigar sus fondos y recursos.

Fragata *Astrea* (1786-1788)

La expedición científica de Alejandro Malaspina, desarrollada entre 1789 y 1794, tuvo como claro antecedente la realizada por el mismo navegante a bordo de la fragata *Astrea* entre 1786 y 1788, en el transcurso de la cual se completó la que sería la segunda vuelta al mundo española que, a su vez, fue decisiva para la segunda de sus expediciones.

La Real Compañía de Filipinas, a través de Domingo Olza, uno de sus principales dirigentes en Cádiz, contactó con Alejandro Malaspina, para proponerle un viaje comercial alrededor del mundo en el que se estudiaran los problemas del comercio exterior, fundamentalmente el existente entre el archipiélago filipino y la Península, basado en el Galeón de Manila que comenzaba a estar obsoleto; algo que tenía mucho interés para el oficial de la Armada española. La cuestión estaba propiciada por un decreto del ministro de Indias que permitía a la compañía fletar barcos de la Armada con fines mercantiles, eximiendo de requisitos importantes en el caso de que fuesen al mando de uno de sus oficiales. Por lo que la empresa solicitó el flete específico de la fragata *Astrea*, con la condición de que fuese mandada por Malaspina, que había tenido su mando durante dos años. Lo que con el consentimiento de todas las partes, puso en tarea al marino que, como era su costumbre, se ocupó con rigor de todos los aspectos de la expedición que les llevaría desde Cádiz hasta Filipinas, doblando el cabo de Hornos, para regresar al mismo puerto por la vía del cabo de Buena Esperanza, teniendo muy presente que no se trataría como una expedición militar; lo que, para conseguir el éxito comercial, inculcó a los oficiales a su mando Luis de la Concha y Francisco Javier de Viana también oficiales de la Marina de Guerra.

Finalmente, el buque zarpó de Cádiz el 5 de septiembre de 1786, y el 18 de mayo de 1788 rindieron viaje de regreso en Cádiz, tras veintidós meses, tres menos de lo previsto, lo que, unido a que ni el barco ni la carga habían padecido daños, representó un éxito comercial. Lo que no fue tan exitoso en el capítulo de pérdidas humanas, ya que en la última etapa murieron quince tripulantes por una epidemia de escorbuto y malaria.

Escuadra de Ignacio María de Álava (1795-1803)

Una vez más, en 1795 España e Inglaterra estaban a punto de entrar en una guerra, cuyo escenario serían las aguas de las posesiones españolas ultramarinas, fundamentalmente Cuba y Filipinas; lo que movió a la Corona a adelantarse al estallido del conflicto en 1796, redoblando las fortificaciones, bases navales y buques. Con destino al archipiélago filipino, en abril de 1795 partieron dos fragatas al mando de Ventura Barcáiztegui; y como refuerzo el 11 de noviembre de ese mismo año partió de Cádiz una escuadra compuesta por tres

navíos de 74 cañones: *Europa*, *San Pedro Apóstol* y *Montañés*; y dos fragatas de 34 cañones: *Nuestra Señora del Pilar* y *Fama*. Al mando de la expedición estaba el entonces jefe de escuadra Ignacio María de Álava, al que el primer ministro, Manuel Godoy, dio plenos poderes.

A pesar de conocer la ruta del cabo Buena Esperanza, para llegar a Filipinas Álava eligió la del cabo de Hornos, pues recelaba que por la primera tuviese problemas con el gran calado de sus barcos al pasar por el estrecho de La Sonda, extremo no precisado en sus cartas y derroteros. Arribaron a Manila el día de Navidad de 1776: sus defensas habían sido reforzadas, aumentando la guarnición con tropas indígenas, y remodelando la antigua fábrica de armas, para defenderse de la importante escuadra inglesa que merodeaba el archipiélago: todo bajo la dirección de Rafael María de Aguilar, capitán general de las islas, Y, a las escasas defensas existentes en barcos y efectivos, vino a sumarse la escuadra de Álava.

Después de seis años trabajando en la reestructuración de la fuerza naval y combatiendo en aquellas aguas lejanas, en donde relucieron sus dotes de mando y organización, tras firmarse la Paz de Amiens, Álava recibió de la Península la orden de regresar, emprendiendo la vuelta con el navío *Montañés* como buque insignia y las fragatas *Fama* y *Nuestra Señora del Pilar*, a las que se sumó la *Santa María de la Cabeza*. La nueva escuadra, a la que se agregó la urca *Aurora*, zarpó de Manila el 11 de enero de 1803 en demanda del cabo de Buena Esperanza, cruzando el estrecho de La Sonda sin los problemas intuidos en el viaje de ida, para finalizar el viaje el 15 de mayo de 1803; engrosando el navío *Montañés* e Ignacio María de Álava y parte de sus hombres y barcos, que hacía ocho años partieron bajo su mando de las costas españolas, la nómina de circunnavegadores españoles.

Corbeta *Ferrolana* (1849-1852)

El 5 de octubre de 1849, desde el puerto de Cádiz, se hacía a la mar la corbeta *Ferrolana* que, entregada a la Armada un año antes, se convertiría en la última nave de nuestra marina de guerra propulsada únicamente a vela, hecho que no mermó sus expectativas de vida, pues se mantuvo a flote durante 46 años, tras haber participado en numerosas misiones; pero, de entre todas, destacó su viaje alrededor del mundo que dilató dos años y medio. Las razones de la expedición se centraban en que, tras una etapa de franca decadencia, España debía mostrar ante el mundo el pabellón nacional, sobre todo, ante naciones que pertenecieron a la Corona española hasta principio del siglo que estaba llegando a su hemisferio: nuevos países con los que era importante mejorar las relaciones diplomáticas y comerciales. Además se aprovechó para un crucero de instrucción de 11 guardias marinas que formaron parte de los 200 hombres de la dotación del buque



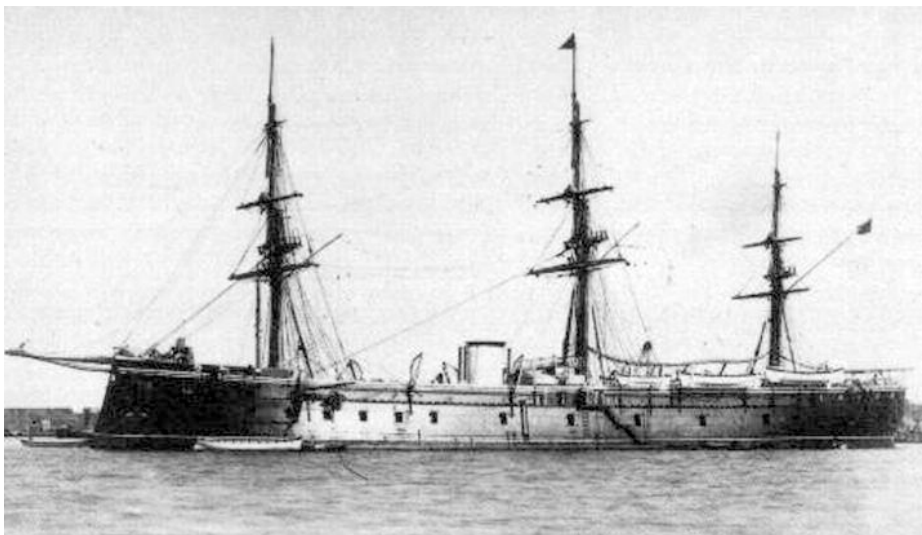
Corbeta *Ferrolana*.

La *Ferrolana* levó anclas estando a su mando el brigadier José María Quesada; alojando a bordo a José María Benito, recién nombrado obispo de Puerto Victoria —sito en Australia, en donde España tenía una misión—, acompañado de un grupo de misioneros, por lo que la nave tomó rumbo hacia aquella isla continente, rindiendo viaje el 29 de diciembre en el puerto australiano de Swan River, donde desembarcó el obispo con su séquito. De allí, el 10 de enero de 1850 viajaron en demanda de Manila, adonde arribaron el 27 de febrero del siguiente año, De este puerto partieron el 6 de mayo para visitar varias ciudades asiáticas, volver a Manila y regresar a Australia a cuyo puerto de Sídney llegaron el 10 de marzo de 1851, donde permanecieron dos meses, para visitar a su regreso El Callao, primer puerto peruano al que llegaba un barco español después de la independencia, y antes de que España reconociera al Perú como nación soberana. Valparaíso fue el siguiente punto de destino, donde la corbeta permaneció fondeada durante un mes. De Valparaíso zarpó el 26 de octubre, y el 3 de diciembre entraron en el Río de la Plata fondeando en Montevideo, donde partió rumbo a Cádiz el día primero del año 1852, entrando en el puerto español el 8 de marzo, dejando atrás dos años, cinco meses y dos días de viaje, en los que, durante 481 singladuras, dio la vuelta al mundo recorriendo 54.786 millas, mostrando orgullosa en su popa la enseña nacional.

Fragata *Numancia* (1865-1867)

El proyecto de su construcción se desarrolló dentro del contexto histórico de la segunda mitad del siglo XIX, cuando España pretendía recuperar su puesto entre las potencias navales. Ya se había probado la técnica de la protección de los cascos de los buques de guerra durante el sitio de Gibraltar de 1782, lo que los franceses consolidaron en 1859 con la fragata acorazada *Gloire*, cuya estela muy pronto se vio seguida por la española *Numancia* que, construida en astilleros galos, fue botada en 1863. Su casco se fabricó completamente con planchas de hierro de un espesor de 120 mm, tenía una eslora de 96,8 m, un desplazamiento de 7.500 t, y una máquina de vapor alimentada por ocho calderas que propiciaban una potencia de 3.700 CV. Contaba además con aparejo de fragata con una superficie vélica de 1.846 m², y estaba artillada con 40 cañones de avancarga.

El 4 de febrero de 1865, al mando del capitán de navío Casto Méndez Núñez partía desde el puerto de Cádiz rumbo a Montevideo, de donde zarpó el 2 de abril, entrando el 20 en el Pacífico; y, tras una escala en Valparaíso, el 5 de mayo arribó a El Callao, incorporándose a la escuadra comandada por el almirante José Manuel Pareja, al que Méndez Núñez sustituyó a causa de su suicidio, provocado por la depresión en que Pareja cayó como consecuencia de sus fracasos diplomáticos y el estallido de la guerra con Chile. Automáticamente, el segundo comandante de la *Numancia*, Juan Bautista Antequera, tomó el mando de la fragata.



Fragata blindada *Numancia*. (Foto: www.wikipedia.org).

Méndez Núñez decidió plantear batalla dirigiéndose a las islas de Chiloé con las fragatas *Blanca*, *Villa de Madrid* y la *Numancia*, que no llegó a entrar en combate pues los contrincantes peruanos y chilenos se internaron en los laberínticos canales existentes en el archipiélago. El jefe de la escuadra ordenó bombardear los principales puertos de Chile y Perú, participando la fragata blindada: primero el 31 de marzo en el bombardeo de Valparaíso y, posteriormente, el 2 de mayo en el de El Callao. Finalizado el combate, el día 10 de ese mes la escuadra se hizo a la mar, fraccionándose en dos divisiones: la *Numancia* formó parte, junto con la *Berenguela* y la *Vencedora*, de la que partió rumbo a Manila, donde arribó el 8 de



Casto Méndez Núñez.
(Foto: www.wikipedia.org).

septiembre de 1866. Tras recuperarse de la travesía que la fragata acorazada debió hacer a vela, pues se le había agotado el carbón, efectuar las debidas reparaciones y resolver numerosos casos de escorbuto, partió hacia España en los primeros días de 1867, tomando rumbo hacia el oeste pero, al doblar el cabo de Buena Esperanza, Antequera recibió órdenes de dirigirse a Río de Janeiro, para reincorporarse al grueso de la escuadra de Méndez Núñez, lo que se logró el 18 de mayo; pero, al considerar el almirante que ya no era necesaria, la *Numancia* regresó a la Península, arribando a Cádiz el 20 de septiembre de 1867, con lo que se convirtió en la primera nave acorazada en dar la vuelta al mundo. Momento en el que pudo lucir en su costado la leyenda en latín: *In loricata navis quae primo terrae circumvit.*

***Berenguela* (1864-1867)**

La *Berenguela* circunnavegó el mundo casi en paralelo con la fragata *Numancia*, y por idénticas razones. Era un buque mixto de hélice y vela, pero con casco de madera. Durante la Guerra hispano-sudamericana, se le dio su



Fragata *Berenguela*. (Foto: www.wikipedia.org).

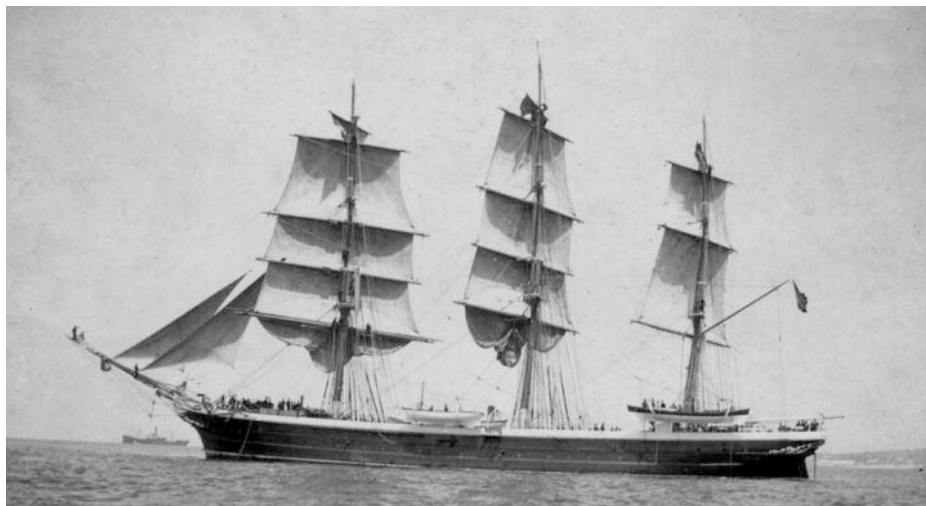
mando al capitán de navío Manuel de la Pezuela y Lobo, incorporándola a la Escuadra del Pacífico comandada por el almirante Casto Méndez Núñez. Participó en el bombardeo de Valparaíso y en el combate de El Callao. Terminada la guerra, al fraccionarse la escuadra en dos divisiones, la fragata fue incorporada a la compuesta por las fragatas *Numancia*, *Berenguela* y la corbeta *Vencedora*, y los transportes *Marqués de la Victoria*, *Uncle Sam* y *Mataura*, con las que partió el 10 de mayo de 1866, viajando a vela rumbo a las Filipinas, por falta de carbón, siguiendo los pasos de la *Numancia*. En los primeros días de enero de 1867 salió de vuelta a España junto a esta, con la que realizó todo su viaje de regreso: primero tomó rumbo al oeste, pero al doblar el cabo de Buena Esperanza recibió órdenes de dirigirse a Río de Janeiro, para reincorporarse al grueso de la escuadra de Méndez Núñez, lo que llevó a cabo el 18 de mayo, regresando desde aquellas costas americanas a la Península al considerar el almirante innecesaria su presencia en el continente americano. Arribó a Cádiz el 20 de septiembre de 1867, completando así su circunnavegación.

Corbeta *Nautilus* (1892-1894)

La *Nautilus* fue adquirida en 1885 en Inglaterra por el capitán de navío Fernando Villaamil, conocido como el padre del destructor. Había sido botada

en 1868 en los astilleros de Glasgow para la Marina Mercante británica y fue bautizada como *Carrick Castle*. Al adquirirla España se la llamó *Nautilus*. El objeto de su compra fue para su participación en los fastos del IV centenario del descubrimiento de América para, posteriormente, pasar a convertirse en buque escuela de guardias marinas: Villaamil, su mentor y primer comandante, mantenía la idea de que la navegación oceánica a vela era el mejor ejercicio para la instrucción de futuros oficiales. El buque tenía un desplazamiento de 1.700 t a plena carga, 59 m de eslora, aparejo de fragata y capacidad para albergar una dotación de hasta 300 hombres.

Su viaje alrededor del mundo se inició el 30 de noviembre de 1892; cuya primera y obligada escala se efectuó en el puerto canario de La Luz, de donde, tras unos días de asueto, dio el salto al continente americano, fondeando el 5 de enero de 1893 en la bahía brasileña de Todos los Santos, para de allí dar otro salto al Atlántico en sentido contrario, en demanda del cabo Buena Esperanza, fondeando en Ciudad del Cabo, desde donde se prepararon para navegar 6.000 millas sin ninguna escala hasta arribar a Australia, donde visitaron varios puertos, hasta llegar a nuestras antípodas en Nueva Zelanda; para desde allí poner rumbo a Valparaíso, de donde partieron para doblar el cabo de Hornos, arrumbando hacia los principales puertos del Río de la Plata, y de allí viajar hasta Puerto Rico y Nueva York. El 26 de mayo partió de aquel gran puerto para cruzar al Atlántico y alcanzar el puerto inglés de Plymouth, cruzar el canal de la Mancha y visitar los puertos franceses de Cherburgo y Brest. Y, estando cada vez más cerca de casa, a finales de julio empezaron a divisar la costa española.



Corbeta *Nautilus*. (Museo Naval de Madrid).

Villaamil tenía órdenes de arribar a Pasajes; pero, acercándose a San Sebastián, el práctico le trajo un mensaje para que fondease en la playa de la Concha, donde la reina Cristina subió a bordo. El 1 de julio partieron para Ferrol donde, tras una breve escala en Bilbao a causa de un tiempo muy cambiante, el 11 de septiembre de 1894 la corbeta fue recibida por más de un centenar de embarcaciones que salieron a darles la bienvenida.

Fragata F-101 *Álvaro de Bazán* (2007)

La fragata española F-101 *Álvaro de Bazán* dio la vuelta al mundo el año 2007. El barco, construido en los astilleros ferrolanos de Navantía, fue botado el 27 de octubre de 2000: desplaza 5.800 t, tiene una eslora de 146 m, una potencia de 46.648 CV, gas y 12.000 CV, diésel, alcanza una velocidad de 28,5 nudos y tiene una autonomía de 4.500 millas a velocidad de cruceo; su armamento principal son los misiles y cuenta con el sistema de combate Aegis, siendo el primer buque europeo que contó con él, y lleva a bordo un helicóptero *Seahawk*.

El 21 de enero de 2007, al mando del capitán de fragata Cristóbal González-Aller, y con una dotación de 200 miembros, zarpó de Ferrol en un crucero al que la Armada española dio el nombre del navegante Luis Váez de Torres que bautizó a Australia en el siglo XVII. El objetivo del viaje era una misión de



Fragata *Álvaro de Bazán*. (Foto: www.armada.mde.es).

apoyo a la acción exterior del Estado para presentar el modelo de construcción de las fragatas clase *F-100* ante países que habían mostrado interés en la adquisición de la tecnología desarrollada por los astilleros españoles, como fueron Grecia, Malasia y Australia; así como la realización en paralelo de un crucero de resistencia.

Tomando rumbo al sur, entró en el Mediterráneo y, tras cruzar el canal de Suez, bordeó las costas de Eritrea y Sudán, atracando en Yibuti, desde donde partió hacia la isla de Malé del archipiélago índico de las Maldivas, para posteriormente navegar hasta el puerto malasio de Kelang y al de Perth en el extremo occidental de Australia, punto de destino clave del viaje. En territorio australiano se recaló asimismo en Adelaida y Sídney donde el 17 de marzo el capitán de fragata González-Aller fue relevado en el mando por el de su mismo empleo Antonio Piñeiro Sánchez. La escala en el país austral, tuvo como objeto mostrar a la Armada de aquel país la que puede considerarse la «joya de la Corona» de la construcción naval militar española: las *F-100* que, de prosperar el concurso favorable a España, se construirían con tecnología hispana en Adelaida, puerto al que arribó la *Álvaro de Bazán*, lo que felizmente se confirmó en el 2018 al recibir la Real Armada Australiana en Sídney el destructor —fragata para nosotros— HMAS *Hobart*, primero de los buques que la empresa española Navantia ha construido en el extranjero, lo que supone un hito para la industria militar nacional

En el viaje de vuelta la *F-101* visitó las bases americanas de Pago Pago y Pearl Harbour, para llegar a San Diego en California y cruzar el canal de Panamá, recalando antes en Manzanillo en México. Ya en el Atlántico se dio el hecho nada común de coincidir en el Caribe tres buques de guerra españoles: la propia *F-101* con el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* y la fragata hermana de serie F-104 *Méndez Núñez*. Completó su vuelta al mundo a su llegada a Ferrol, el 19 de mayo de 2007, cuatro meses después de su partida del mismo puerto, tras haber navegado 25.000 millas.

***Hespérides*. Expedición Malaspina (2010-2011)**

La labor realizada por la Expedición Malaspina, que entre el año 2010 y 2011 recorrió todos los océanos excepto los polares, puede resumirse en las cerca de 5.000 muestras tomadas de sus aguas. El oceanógrafo Carlos Duarte actuó como coordinador, y al mando del buque oceanográfico *Hespérides* estuvo el capitán de fragata Juan Antonio Aguilar Cavanillas: ambos cabezas de la expedición, con distintas responsabilidades.

El *Hespérides* (A-33), con base en Cartagena, es un buque de investigación operado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y tripulado por personal de la Armada. Fue botado el 12 de marzo de 1990, tiene un desplazamiento de 2.750 t, 82,5 metros de eslora, dos motores de 1904 CV cada uno,



El buque de investigación oceanográfica *Hespérides*.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

una dotación de 58 tripulantes y capacidad para albergar 29 científicos.

El 14 de diciembre de 2010 partió de Cádiz rumbo a Río de Janeiro, con los objetivos a alcanzar: evaluar el impacto del cambio climático en el océano, promover la exploración de la biodiversidad en el mar profundo, analizar las repercusiones de la Expedición Malaspina original, impulsar las ciencias marinas en España y fomentar el conocimiento en la sociedad, y formar y atraer a jóvenes investigadores a las ciencias marítimas. Para ello la expedición estaba organizada en 11 bloques de investigación: oceanografía física, biogeoquímica del océano, deposición atmosférica, óptica, biodiversidad y zooplancton.

La derrota del *Hespérides* desde su partida de Cádiz llevó a la expedición, tras cruzar el Atlántico, a Río de Janeiro; del puerto carioca volvió a cruzar el océano hasta alcanzar Ciudad del Cabo; tras doblar el cabo de Buena Esperanza se dirigió al puerto australiano de Perth, recalando en Sídney, para dirigirse a Auckland en Nueva Zelanda, desde donde viajó a Honolulu y después a Cartagena de Indias tras surcar el canal de Panamá, para finalizar su periplo circunnavegador, después de siete meses de viaje, el 14 de julio de 2011 en el puerto español de Cartagena.

Fragata F-105 *Cristóbal Colón* (2017)

La *Cristóbal Colón* es la quinta y última de las fragatas de la clase *Álvaro de Bazán* de la Armada española, conocidas como *F-100*, unidades que sirven

de escolta oceánica especializada en la defensa aérea utilizando el sistema de combate Aegis, lo que las coloca entre las naves de guerra más avanzadas de estos tiempos. Diseñada y construida por Navantia, sus características son las mismas de la *F-101* descritas anteriormente.

Tras causar alta en la Armada el 23 de octubre de 2012, destaca la vuelta al mundo iniciada en Ferrol el 9 de enero de 2017, de donde partió con destino a Australia, con objeto de formar a los tripulantes de los destructores —como allí son denominadas las fragatas— *Hobart* de la Marina Real australiana, en apoyo a los intereses de la acción exterior del Estado español y los comerciales de los astilleros Navantia, que dieron el soporte tecnológico para la construcción de estas naves en aquél país. Con parecidos fines, el buque español efectuó otras escalas en diversos países de su periplo, como en Arabia Saudí, donde permaneció durante los días 20 y 21 de enero en apoyo de la compra de cinco corbetas para su Armada. Las siguientes escalas las efectuó en Bombay y Singapur, para arribar el 19 de febrero al puerto australiano de Rockingham. En la isla-continente, en aguas cercanas al mar del Coral y Darwin, tuvieron lugar ejercicios de formación con los colegas australianos; para después participar en unas maniobras conjuntas con dos buques de la Marina francesa. El 17 de junio el comandante del buque, capitán de fragata Ignacio Cuartero entregó el mando al del mismo empleo Santiago Vila Barrón.

Tras cuatro meses integrada en la Marina australiana, la *Cristóbal Colón* emprendió su viaje de vuelta a España tras zarpar de la base australiana de Kuttabul en Sídney con destino al puerto peruano de El Callao, donde



Fragata *Cristóbal Colón*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde/).

participó en el ejercicio UNITAS LVIII-17 dirigido por la Armada de aquel país, y la participación de fuerzas navales aéreas y terrestres de trece naciones. UNITAS es un ejercicio de crisis donde una fuerza multinacional es desplegada bajo mandato de la ONU, para llevar a cabo operaciones de apoyo a la población ante un desastre natural. Finalizados los ejercicios, el 24 de julio, la *F-105* pasó el canal de Panamá, y antes de llegar a Jacksonville, al transitar aguas caribeñas próximas a Cuba, fue escenario de un homenaje tributado a los marinos de la escuadra del almirante Cervera caídos en el combate de Santiago de Cuba. De allí partieron para Ferrol, adonde arribaron el 10 de agosto de 2017, dejando atrás 40.000 millas navegadas durante 214 días, en los que la fragata completó una fructífera vuelta al mundo.

Las diez vueltas al mundo del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* es un bergantín goleta con aparejo de cuchillo de la Armada española. Construido en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, fue botado en 1927; tiene cuatro palos, desplaza 3.770 toneladas, tiene una eslora de 113 metros y su aparejo lo componen 20 velas con 3.151 m² de superficie, ayudada su propulsión por un motor que cuenta con una potencia de 2.070 CV, lo que le permite una velocidad de ocho nudos. Tiene una dotación de 200 efectivos, pudiendo alojar hasta 78 guardias marinas.

Su botadura se celebró el 5 de marzo de 1927 y la entrega a la Armada fue el 29 de febrero de 1928, siendo su primer comandante el capitán de fragata Manuel de Mendivil Elío, que también había estado al mando de la *Nautilus*. Finalizado el período de prueba pasó a La Carraca con el fin de prepararse para su primer viaje de instrucción de guardias marinas, que consistió en dar la vuelta al mundo entre el 1 de agosto de 1928 y el 29 de mayo de 1929, en sentido inverso a como lo realizaron Magallanes y Elcano, con lo que acabaría marcando un hito tras un total de diez circunnavegaciones dentro de los 91 viajes de instrucción de larga duración realizados, en los que viene invirtiendo unos seis a nueve meses, primando las visitas a los principales puertos americanos, a los que suele tardar unos 22 días en arribar desde las costas españolas. Entre los ilustres guardias marinas que embarcaron en él destacan los Reyes Juan Carlos I y Felipe VI. A lo largo de su historia, el *Juan Sebastián de Elcano* ha participado en las principales regatas y concentraciones de grandes veleros como: Transoceánica Lisboa-Bermudas, Bermudas-Newport, Gran Regata Colón, Regata Tall Ship, OP Sail, Boston Teapot —que ganó en nueve ocasiones—, Velas Sudamérica, Fleet Week de Nueva York, Op Sail y Grandes Veleros.

En sus viajes de instrucción suele partir de Cádiz en los primeros días de enero y arriba a la Escuela Naval de Marín coincidiendo con la festividad



SS. MM. Felipe VI y Juan Carlos I visitan el buque escuela de la Armada *Juan Sebastián de Elcano* con motivo del V Centenario de la primera vuelta al mundo.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

de la Virgen del Carmen, fecha en la que se celebra el fin de curso, la Jura de Bandera y la entrega de despachos. En estos viajes, excepto en los de circunnavegación, realiza alrededor de 155 singladuras, durante las que navega unas 20.000 millas. Las millas navegadas a lo largo de su historia superan un millón seiscientos mil, que es el equivalente a más de veinticinco años navegando sin parar. No ha doblado el cabo de Hornos y ha traspasado el estrecho de Magallanes en 15 ocasiones; ha visitado unos 200 puertos de más de 70 países, con un total de 1.200 escalas. De los puertos españoles más frecuentados se encuentran, lógicamente, Cádiz y Marín en la Península y los de las capitales canarias; de los europeos el más visitado es Lisboa, y el de Nueva York en América.

Durante los cruceros de instrucción los guardias marinas —que a bordo completan un curso de carrera—, además de cinco horas lectivas de clase, se acostumbran a largas estancias en la mar, incrementan sus conocimientos sobre el mundo y los mares, realizan todo tipo de maniobras y prácticas de navegación, a la vez que se dotan de esencias diplomáticas, ya que el *Juan Sebastián de Elcano* es el gran embajador «flotante» de España, tarea para la que muestra con orgullo el pabellón nacional allá por donde vaya, lo que esperamos se repita aún muchos años, pues merece aún larga vida.

1928-1929. El crucero de instrucción en el que el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* dio la primera vuelta al mundo duró desde el 1 de agosto de 1928 en que, al mando del capitán de fragata Manuel de Mendivil Elío, salió de Cádiz, hasta el 29 de mayo de 1929 en que regresó al mismo puerto. Los destinos intermedios fueron: San Vicente de Cabo Verde, Montevideo, Buenos Aires, Ciudad del Cabo, Adelaida, Melbourne, Sídney, Suva, San Francisco, Balboa, La Habana y Nueva York. Se recorrieron 32.282 millas repartidas en 172 singladuras, navegándose esta vez con una velocidad media de 7,8 nudos. Cruzó por primera vez el canal de Panamá.

1930-1931. Al mando del capitán de fragata Claudio Lago de Lanzós y Díaz, se realizó la II circunnavegación del buque, partiendo de Cádiz el 4 de agosto de 1930 para regresar al mismo puerto el 14 de mayo de 1931, recién proclamada la Segunda República. Hizo escala en Malta, Atenas, Jaffa, Haifa, Alejandría, Port Said, Adén, Bombay, Colombo, Singapur, Manila, Hong-Kong, Nagasaki, Yokohama, Honolulu, San Diego, Mazatlán, Balboa y Nueva York. Navegó 28.143 millas agrupadas en 212 singladuras, consiguiendo una velocidad media de 5,5 nudos. Cruzó por primera vez el canal de Suez.

1934-1935. Realizó su III vuelta al mundo, entre el 17 de agosto de 1934 y el 31 de marzo de 1935, comandado el buque por el capitán de fragata Salvador Moreno Fernández. Partió por primera y única vez de Ferrol y rindió viaje en Cádiz. Los puertos visitados fueron: Cádiz, La Valeta, Haifa, Alejandría, Port Said, Colombo, Madras, Singapur, Saigón, Manila, Shanghái, Yokohama, Honolulu, San Francisco, Colón y Nueva York, invirtiendo en su recorrido 29.588 millas con un total de 230 singladuras. Alcanzó una velocidad media de 6,1 nudos.

1971-1972. Inició su IV circunnavegación partiendo de Cádiz el 15 de noviembre de 1971 al mando del capitán de fragata Ricardo Vallespín Raurell, rindiendo viaje en ese mismo puerto el 17 de agosto de 1972, tras haber visitado Las Palmas, Santo Domingo, Panamá, Los Ángeles, Honolulu, Tokio, Bangkok, Singapur, Diego Suárez, Ciudad del Cabo, Santa Elena, Mindelo, Funchal y Marín, recorriendo 34.270 millas durante 230 singladuras: con una velocidad media de 6,8 nudos. Fue el crucero en el que se realizó un mayor recorrido: 34.270 millas en 230 singladuras.

1978-1979. En su V vuelta al mundo, el buque estuvo al mando del capitán de navío Ángel Díaz del Río Martínez, y transcurrió del 1 de noviembre de 1978 al 15 de agosto de 1979. Siguió el siguiente itinerario: Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Río de Janeiro, Buenos Aires, Valparaíso, Guayaquil, Acapulco, Pearl Harbour, Manila, Bangkok, Singapur, Yakarta, Colombo, Alejandría, Palma de Mallorca, Cádiz, recorriendo 30.861 millas durante 238 singladuras a una velocidad media de 6,4 nudos. El conde de Barcelona estuvo embarcado desde Pearl Harbour a Manila.

1981-1982. Su VI vuelta al mundo estuvo al mando del capitán de navío Cristóbal Colón de Carvajal y Maroto (duque de Veragua); transcurrió entre el

10 de diciembre de 1981 y el 30 de julio de 1982, efectuando el siguiente itinerario: Cádiz, Las Palmas, Santo Domingo, Acapulco, Honolulu, Manila, Bangkok, Singapur, Yeddah, Atenas, Cádiz. Recorrió 27.300 millas durante 191 singladuras, a una velocidad media de 6,7 nudos. Aunque el último trayecto estaba previsto que se realizase de Atenas a Cádiz, se hizo una escala en Palma de Mallorca, donde S. M. el Rey Juan Carlos I visitó el buque. Fue la circunnavegación más corta: 27.000 millas. Cruzó el Atlántico, totalmente a vela, en 18 días y 20 horas, entre Santa Cruz de Tenerife y Virgen Gorda.

1987-1988. El capitán de navío Gabriel Portal Antón mandó el buque durante su VII vuelta al mundo, efectuada entre el 15 de septiembre de 1987 y el 13 de julio de 1988, haciendo el siguiente itinerario: Cádiz, Alejandría, Port Louis, Fremantle, Melbourne, Howard, Sídney, Wellington, Tahití, El Callao, Balboa, Miami, Newport, Halifax, San Juan de Terranova, Dublín, Marín, Cádiz. Recorrió 33.755 millas durante 255 singladuras, navegando a una velocidad media de 6,2 nudos.

1992-1993. En la VIII circunnavegación el buque estuvo al mando del capitán de navío Ángel Tajuelo Pardo de Andrade y transcurrió entre el 26 de octubre de 1992 y el 14 de julio de 1993 con el siguiente itinerario: Cádiz, Santo Domingo, Acapulco, Honolulu, Tokio, Manila, Tidore, Yakarta, Jeddah, Arabia Saudí, Alejandría, Atenas, Marín, Cádiz. Recorrieron 29.087 millas a una velocidad media de 6,18 nudos.

1996-1997. El capitán de navío Sebastián Zaragoza Soto mandó el buque durante su IX vuelta al mundo entre el 8 de diciembre de 1996 y el 17 de agosto de 1997 con el siguiente itinerario: Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Puerto Rico, Balboa, San Diego, Honolulu, Osaka, Manila, Bangkok, Victoria (islas Seychelles), Alejandría, Melilla, Cádiz. Navegaron 29.171 millas a una velocidad media de 5,84 nudos.

2002-2003. Coincidiendo con el 75.º aniversario de su botadura, el *Juan Sebastián de Elcano* realizó del 13 de octubre de 2002 al 14 de julio del 2003 su LXXIV Crucero de Instrucción, durante el que culminó su X vuelta al mundo. Mandó el buque el capitán de navío Santiago Bolívar Piñeiro, transcurriendo el viaje entre los puertos de Cádiz, Las Palmas, Santo Domingo, Kingston, Balboa, San Francisco, Honolulu, Kagoshima, Busán, Shanghái, Manila, Bangkok, Port Kelang, Port Victoria, Alejandría, Túnez, Marín y Cádiz; invirtiendo 27.652 millas en su recorrido. A su partida, el *Elcano* recibió la Medalla de Oro de la ciudad de Cádiz en reconocimiento a su vinculación histórica con la ciudad.

Conclusiones

Independientemente de ser nuestra nación pionera en haber completado una vuelta al mundo, a España también le corresponde otro lugar preferente



Buque escuela de la Armada *Juan Sebastián de Elcano* navegando durante su 89.º Crucero de Instrucción. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

en la historia de la navegación, por ser un buque de su bandera el primer navío acorazado —la fragata *Numancia*— que circunnavegó la Tierra.

Otros nueve buques de la Armada española siguieron la estela de la nao *Victoria* y sumaron un total de dieciocho circunnavegaciones, destacando las diez vueltas al mundo realizadas por el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

La veintena resultante sitúa a nuestra Armada en cabeza de las marinas de guerra del mundo en completar con sus naves y dotaciones este tipo de viajes alrededor de nuestro planeta.

En razón de su veteranía, millas navegadas y sus diez cruceros en los que circunnavegó el mundo, nuestro entrañable *Juan Sebastián de Elcano* ostenta el primer lugar en el podio de los buques que mostraron su pabellón nacional surcando en su totalidad la cintura de la Tierra.

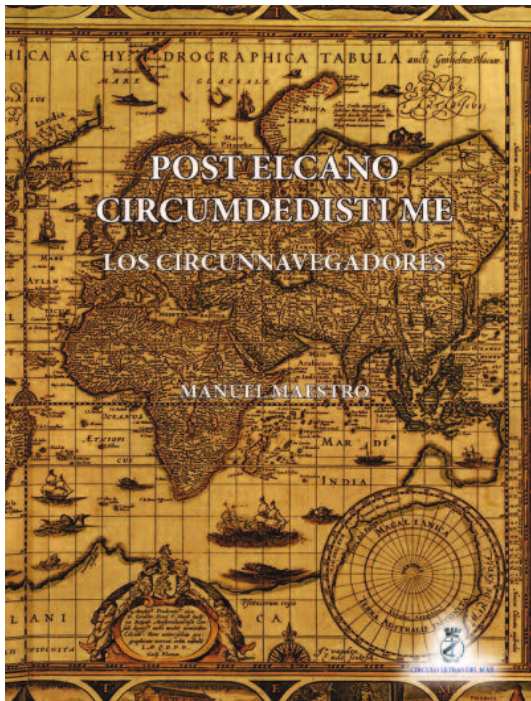


LIBROS

MAESTRO, Manuel: *Post Elcano circumdedisti me. Los circunnavegadores*.—(ISBN: 978-84-09-04937-0). Círculo Letras del Mar, Madrid, 2018, 483 páginas.

Manuel Maestro nos presenta en su nuevo libro, *Post Elcano circumdedisti me*, un evocador e interesante relato recopilatorio, dedicado a los hombres y a los barcos, que tras la incomparable gesta de la expedición de Magallanes-Elcano siguieron su estela a lo largo de los siguientes cinco siglos. Este encomiable y meritorio trabajo rinde homenaje al marino de Guetaria que al arribar a España en septiembre de 1522 tras navegar todos los mares y experimentar todas las penurias desde el inicio de la famosa expedición que había dado comienzo tres años antes, completó la hazaña de la primera vuelta al mundo que iniciara Fernando de Magallanes.

La obra arranca con un prólogo del contralmirante y circunnavegante, Ángel Díaz del Río Martínez, excomandante del *Juan Sebastián de Elcano* durante la quinta vuelta al mundo. Tras una breve introducción, Manuel Maestro explica una serie de conceptos que van desde la definición del término circunnavegador y los requisitos para conseguir tal acreditación, a un conjunto de breves descripciones de los océanos y las principales rutas de navegación, los vientos y las corrientes marinas y los barcos e instrumentos que han hecho posible estas siempre complicadas empresas. A continuación, se explican de forma somera algo más de un centenar de viajes y biografías de personajes relevantes, comenzando con un capítulo dedicado a las vicisitudes de la primera vuelta al mundo; seguido de otro que se refiere a los miembros de



esta expedición, que, aunque necesitaron más tiempo, también acabaron completando su circunnavegación tras experimentar increíbles peripicias y penalidades, y a los que el autor engloba bajo el título *Secundus et Tertius circumdedisti me*.

Siguen los relatos de otras catorce vueltas al mundo de buques españoles, independientemente de la primera, completadas desde entonces hasta el año 2017, sin contar las diez del *Juan Sebastián de Elcano*, al que se dedica un capítulo aparte. Continúa Manuel Maestro con las vueltas al mundo de piratas y corsarios, exploradores y científicos, los buques de guerra que han completado una circunnavegación, las vueltas al mundo de barcos mercantes

y deportivos, las biografías de prestigiosos navegantes, los pilotos pioneros que, por el aire, emularon a sus colegas marinos y los buques escuela circunnavegantes, finalizando con las ya mencionadas diez vueltas al mundo de nuestro buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Manuel Maestro, presidente del Círculo Letras del Mar, es periodista, escritor y asiduo colaborador de la REVISTA GENERAL DE MARINA. Durante su extensa carrera como profesional de la comunicación y empresario editorial ha escrito, entre otros textos, una docena de títulos relacionados con la mar tales como: *El mar en bandeja de plata*; *De los Riesgos y Seguros de la Carrera de Indias*; *Aspectos financieros de la Carrera de Indias*; *Aromas rimados de los siete mares*; *La mar en el pentagrama*; *Atlas Cronológico de la Historia y Cultura Marítima*; *El escribano de San Martín*; *La mar en sesión continua*; *Espías a bordo*; *Ruiseñor de los Mares* y *Contando alegre en la popa*, al que ahora hay que añadir felizmente este *Post Elcano circumdedisti me. Los circunnavegadores*, un libro la mar de entretenido y que sin duda merece la pena leer.

D. R.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La nao Victoria y su vuelta al mundo*.—(ISBN: 978-84-09-08026-7). Fundación Alvargonzález. Gijón, 2019, 445 páginas, ilustraciones (muchas de ellas, dibujos del propio autor), planos y fotografías en blanco y negro. Siete apéndices documentales y bibliografía; 20 euros.

Sería inútil y pretencioso presentar a este autor, brillante polígrafo como lo demuestra concretamente en este libro donde su literatura histórica va acompañada de sus dibujos (no se pierdan el de la portada) y en el cual se reconoce su pasión por la filatelia y el coleccionismo. Además de todo eso, el capitán de navío Marcelino González, habitual desde hace muchísimos años en las páginas de esta REVISTA, es un magnífico conferenciante que sabe transmitir al público sus vastos conocimientos.

Prologado por al almirante Zumalacárregui, este libro podríamos encasillarlo en su amplia serie de «barcos»; en tres volúmenes anteriores ha «despachado» 150 de ellos y tiene publicadas monografías

sobre varios más; en este desarrolla el historial de la *Victoria* y el *modus vivendi* a bordo de su dotación, desde su construcción hasta su participación en la primera circunnavegación del globo, de la cual fue la única superviviente. Además, en sus dieciséis capítulos, el autor analiza los viajes a la especiería, encuadra a Magallanes y a Juan Sebastián de Elcano, resumiendo sus biografías; se ocupa de toda la bibliografía histórica relativa a la primera circunnavegación y analiza a alguno de sus autores, explica el difícil problema de conjugar el Tratado de Tordesillas con las ideas de Magallanes y los problemas derivados del desconocimiento de las dimensiones reales de nuestro planeta. Entre el capítulo VII y el IX, ambos inclusive, se ocupa de las Capitulaciones de Valladolid, de las instrucciones recibidas por el capitán general (Magallanes) nombrado para mandar la Armada a la Especiería y



todos los pormenores derivados de tan magna expedición, tanto los referidos al material como los del personal que formó las cinco dotaciones de las naos. Desde el X al XV, pormenoriza toda la derrota con sus diferentes acacimientos y, en el último capítulo, analiza los resultados, las consecuencias y evalúa todo el viaje de Sevilla a Sevilla, gobernando siempre al oeste.

Siete apéndices finales aportan al lector cantidad de información complementaria que ayuda a comprender el eco y la difusión que tal hazaña tuvo no solamente en la península Ibérica, sino en todo el mundo. El último de ellos, el Glosario, ayuda a los no iniciados en temas náuticos a encontrar rápidamente los términos que desconocen.

Hay que agradecer a la Fundación Alvargonzález, tan devota de la Armada y tan apasionada con su historia, la primorosa edición de este libro y al autor que nos regale esta increíble historia que parecería de ciencia ficción si no estuviese avalada por tanta y tan bien cuidada documentación original.

T. T. B. T.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *La primera vuelta al mundo, 1519-1522*.—(ISBN: 978-84-414-3883-5). Editorial Edaf. Madrid, 2018, 301 pp.; ilustraciones; 28 euros.

Con motivo del V Centenario de la vuelta al mundo de la nao *Victoria*, capitaneada por Juan Sebastián de Elcano, se está produciendo una avalancha de actos: conferencias, congresos, mesas redondas, regatas, artículos y reportajes en todo tipo de prensa, incluida la digital, exposiciones y numerosas publicaciones de libros. Y todo ello, antes del pistoletazo de salida en Sanlúcar de Barrameda en el mes de septiembre, que tendrá lugar tras la visita a Guetaria del 6-7 de julio, de nuestro veterano buque escuela, que luce en el espejo popel el nombre del artífice de una de las mayores hazañas de la historia, para muchos la de mayor transcendencia, después del nacimiento de Jesucristo.

Tras de lo que acabamos de exponer, para algunos todo está dicho y pocas novedades cabe esperar. Rizando el rizo, quedaría por determinar el lugar del nacimiento —Oporto o Sabrosa— de Magallanes, bien entendido que en su proyecto no figuraba la circunnavegación del globo, sin que ello le reste importancia a su papel de actor necesario de la gesta, pues gracias a su voluntad y determinación capitaneó la expedición hasta Filipinas. Pero el protagonista principal de la gesta que celebramos fue Elcano, buen conocedor de su profesión en todos sus amplios aspectos, con grandes cualidades de mando y gran capacidad de decisión al tomar la derrota del Índico para el regreso, pues como hombre práctico, no quería repetir las penalidades pasadas y prefirió utilizar la ruta de los portugueses, pese a las Capitulaciones de Valladolid, en

las que se estableció la cláusula de no navegar por aquella ruta.

Pero volvamos a nuestra anterior afirmación: todo está dicho, aunque no la manera de contarlo. Y quien mejor nos viene contando los principales episodios de nuestro frondoso pasado naval es Agustín R. Rodríguez González quien con indudable oportunidad y acierto se ha ocupado del tema de moda en un sugestivo libro en que el buen conocimiento de la historia anda parejo con la elegancia y sencillez de su estilo, junto con unos jugosos comentarios, que lejos de plantear enrevesados argumentos, nos brinda una fiel y excelente síntesis de las vicisitudes de la primera vuelta al mundo, que pueden muy bien servir de pórtico o punto de partida para estudios de investigación de aspectos puntuales de aquella gesta que cambió el mundo y nuestra percepción de él, pues se conocieron las dimensiones del Pacífico y por tanto de la Tierra.

Para no dilatarlos en exceso, haremos un corto extracto del libro siguiendo los epígrafes del índice, que se inicia con los precedentes históricos siguiendo la estela de Colón y los grandes avances científicos y técnicos que experimentó el arte de navegar y que en definitiva hicieron posible las travesías oceánicas. Sigue con las figuras de Solís —el primero que buscó el paso para navegar del Atlántico al Pacífico— y Magallanes, para después ocuparse de los largos preparativos para el viaje y el papel jugado por Portugal para intentar abortarlo. Nos describe la navegación hasta la Patagonia, en donde surgieron una serie de conflictos entre Magallanes y sus subordinados, que culminaron en el motín de Puerto San Julián y las crueles y drásticas medidas que tomó para reducirlo. Continúa con el hallazgo del Estrecho, donde se produjo el naufragio de uno de los barcos y la deserción de otro. Y por fin, las tres naves que quedaban llegan al Pacífico, donde se engolfan, en una larga y penosa travesía, donde aparece el escorbuto y la llegada a las islas de los



Ladrones —las actuales Marianas— y la arribada a Cebú, situada en el centro del archipiélago filipino, y la pequeña y cercana isla de Mactán, donde Magallanes encontró la muerte. Las dos naos que quedaban, continuaron hasta las islas del Moluco, donde cargaron las naves de especias. Y el último capítulo del viaje que titula «El triunfo de Elcano» con la llegada de la nao *Victoria* a Sanlúcar de Barrameda y sus 18 exhaustos y famélicos tripulantes. Siguen otros tres interesantes e ilustrativos capítulos, aunque sean de «relleno», titulados «Loaysa, Legazpi y Urdaneta», «La vuelta al mundo de Drake» y «Otras vueltas al mundo y un hermoso velero». Cierra el volumen con un Anexo, que incluye dos importantes documentos: Las Capitulaciones de Valladolid y el testamento de Elcano y un interesante estudio sobre la posible paternidad española del remedio del escorbuto y su cura gracias a la vitamina C.

El libro tiene el inconfundible sello de las obras de la colección «Crónicas de Historia», que edita Edaf con sus magníficas y numerosas ilustraciones a todo color, tanto en sus fotográficas como en sus mapas desplegados, que junto a la calidad del papel e impresión, lo convierten en un regalo para la vista. Por último resaltar la trayectoria profesional y humana del autor, Agustín Ramón Rodríguez González, que no necesita presentación al ser bien conocido por nuestros lectores, pues es un veterano y fiel colaborador de nuestra REVISTA. Tan solo apuntar, que sus múltiples seguidores estamos de enhorabuena, pues desde que se jubiló de sus labores docentes nos está inundando de nuevos títulos —creo que ya van publicados más de 30—, todos oportunos y a cual más interesante.

M. J. F.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

PUBLICACIONES
Pd
DE DEFENSA



MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

