V Centenario de la primera
vuelta al mundo

Congreso Internacional de Historia

«PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME»

Valladolid
20·22
marzo
2018

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

MINISTERIO DE DEFENSA

Junta de
Castilla y León

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
https://cpage.mpr.gob.es

Edita:

MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

https://publicaciones.defensa.gob.es/

© Autores y editor, 2018

NIPO: 083-18-198-7 (edición papel)
ISBN: 978-84-9091-390-1 (edición papel)
Depósito Legal: M-41806-2018
Fecha de edición: abril 2019
Maqueta e imprime: Ministerio de Defensa

NIPO: 083-18-163-4 (edición libro-e)
ISBN: 978-84-9091-391-8 (edición libro-e)

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores de la misma.
Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © Copyright.

En esta edición se ha utilizado papel 100 % libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

V Centenario de la primera
vuelta al mundo

ÍNDICE

Congreso Internacional de Historia
«PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME»

9 **INAUGURACIÓN DEL CONGRESO «PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME. CLAVES DE LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN»**

13 **CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA «PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME. CLAVES DE LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN»**

17 **CONMEMORACIONES DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO AL MANDO DE LA NAO «VICTORIA». CLAUSURA DEL CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIADORES**

23 **Presentación**
Carlos Martínez Shaw

27 **La vuelta al mundo y los inicios de la mundialización ibérica**
Serge Gruzinski

39 **Entre el Mar del Sur y el Pacífico en el siglo XVI**
Rafael Sagredo Baeza

51 **Las crónicas de los viajes de Zheng He y de Magallanes-Elcano**
José Eugenio Borao Mateo

67 **El descubrimiento del Mar del Sur desde tierra firme c.1513-c.1525**
Bethany Aram

79 **Magallanes, de Sevilla a Valladolid**
Juan Gil Fernández

95 **Fernando de Magallanes y Portugal**
José Manuel García

111 **Mitos y verdades sobre Elcano: hacia una nueva biografía**
Salvador Bernabéu Albert

125 **La Getaria de Juan Sebastián de Elcano. Una encuesta genealógica y de cartografía social (1430-1530)**
Francisco de Borja Aguinagalde

151 **La expedición Magallanes-Elcano**
Carla Rahn Phillips

165 **Brasil en la ruta de la primera vuelta al mundo: la estancia de la flota de Magallanes en Río de Janeiro**
Paulo Roberto Pereira

179 **Los barcos de la armada del Maluco**
Francisco Fernández González

189 **Los navegantes del océano**
Pablo E. Pérez-Mallaína

207 **El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas**
Danilo Madrid Gerona

225 **El «Maluco». La financiación de las expediciones, 1518-1529**
Sergio Sardone

259 **Los cronistas del viaje de Magallanes y Elcano**
Consuelo Varela

271 **La cartografía de la expedición Magallanes-Elcano**
Carmen Manso Porto

301 **En torno a Magallanes: imágenes de los nuevos mundos**
Richard L. Kagan

319 **El Santo Niño de Cebú y la evangelización de Filipinas**
Blas Sierra de la Calle

345 **El Tratado de Zaragoza de 1529 en su contexto histórico-jurídico**
Miguel Luque Talaván

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

INAUGURACIÓN DEL CONGRESO «PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME. CLAVES DE LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN»

María Dolores de Cospedal García
Ministra de Defensa

Presidente de la Junta de Castilla y León,
Delegada del Gobierno de Castilla y León,
Jefe del Estado Mayor de la Armada,
Consejera de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León,
Secretario General de Política de Defensa,
Delegado Territorial de la Junta de Castilla y León,
Director del Congreso,
Director Científico del Congreso,
Señoras y señores,

Queridos amigos,

Dentro de dos días, el 22 de marzo, celebraremos el Quinto Centenario del patrocinio de la Corona de España de una de las grandes gestas de la humanidad: la primera circunnavegación al globo en la historia del hombre, la primera vuelta al mundo.

Iniciada por el portugués Fernando de Magallanes en busca de la ruta occidental hacia las islas de las especias, fue coronada, haciendo frente a inimaginables adversidades, por Juan Sebastián Elcano, nuestro marino de Guetaria.

Solo se me ocurre una palabra en el diccionario de la Real Academia Española a la altura de tamaña hazaña. Esa palabra es epopeya. La vuelta al mundo desde Sevilla a Sevilla: 14.460 leguas de singladura a través de tres océanos, a través de un estrecho en los confines australes entre el Atlántico y el legendario Mar del Sur descubierto por Núñez de Balboa, y a lo largo de tres años plagados de riesgos, penalidades y muerte.

Tres años de fe sobrehumana y sobrecogedora tenacidad más allá, mucho más allá, de todo mar conocido.

En septiembre de 1522 arribaba al puerto de Sevilla, Juan Sebastián Elcano al mando de la nao *Victoria*, con una dotación de 17 bravos marinos, hambrientos, enfermos y exhaustos, únicos supervivientes de esta expedición de relevancia universal.

Todo había comenzado cuatro años antes.

Aquí, en Valladolid, uno de los principales centros de gravedad de la política y la diplomacia europeas durante buena parte del siglo XVI, el joven soberano Carlos I de España firmaba el 22 de marzo de 1518 las capitulaciones en favor de Fernando de Magallanes y el bachiller Rui Faleiro para «ir a descubrir la Especiería».

Nada puede haber más revelador de la titánica empresa que España protagonizó en la Edad Moderna que poner en contexto un logro histórico que bastaría por sí solo para encumbrar una época irrepetible.

Porque las Capitulaciones de Valladolid tienen lugar apenas tres décadas después del gran impulso político que marcaría para siempre la era de las exploraciones: la firma de las Capitulaciones de Santa Fe entre los Reyes Católicos y Cristóbal Colón, el marino genovés que descubriría el Nuevo Mundo en nombre de Isabel y Fernando.

Entre ambas capitulaciones, una generación de colosos: navegantes, descubridores y exploradores, todos ellos bajo el impulso político, financiero y moral de la Corona española, interconectó los mares y los océanos, situó a la Tierra en su verdadera curvatura y la hizo definitivamente global.

España cambió la historia para siempre. Moldeó al mundo a la medida del hombre. Y lo hizo a hombros de gigantes. Genoveses, portugueses, venecianos, florentinos, alemanes y, por supuesto, españoles, todo el talento europeo del siglo XVI, viajaba a Sevilla de la misma forma que el talento del siglo I acudía a la Roma de Augusto o el del nuestro acude a Silicon Valley.

Situaban sus esperanzas, sus ambiciones, en España, porque España era el polo de atracción, el centro de todas las cosas.

Valladolid, su epicentro político. La Escuela de Salamanca: el universitario, académico y teológico. Y Sevilla, la floreciente y vibrante metrópoli, con la Casa de la Contratación, el Wall Street del siglo XVI, el gran polo económico y comercial, la puerta entre Europa y América.

El acierto de los monarcas españoles fue reunir todo aquel talento europeo, todas las energías de un continente en torno a un mismo propósito civilizador.

Ante todo, la gran era de los descubrimientos, iniciada unas décadas antes por el infante portugués Enrique *El Navegante*, representa mucho más que una serie irrepetible de hazañas navales, que por supuesto lo son.

También representa mucho más que una secuencia deslumbrante de extraordinarias epopeyas, que por supuesto lo son.

Porque esta época inolvidable fue, sobre todas las cosas, el fruto de una decidida apuesta política de la Corona española.

Se desplegaron a lo largo de los cuatro puntos cardinales las energías, incontenibles, desbordantes, de Castilla y Aragón. Se extendió el reino universal por los distintos territorios del orbe. Se abrieron rutas internacionales de riqueza, intercambio y comercio. Se evangelizaron sus gentes en la religión católica.

Un Nuevo Mundo recibió el regalo de la cultura europea y de la lengua española.

Desde el Arenal de Sevilla, partían y arribaban las naves que transportaban, de un océano a otro, la luz de la civilización.

Ante nuestros atónitos ojos, vemos pasar en un puñado de años a Cristóbal Colón y a Núñez de Balboa. A Juan de la Cosa y a Américo Vespucio. A Alonso de Ojeda y a Ponce de León.

Y en 1518, en el mismo momento que en Santiago de Cuba Hernán Cortés realiza los preparativos de la conquista por antonomasia, el Rey de España se compromete en Valladolid a armar 5 naos -la *Trinidad*, la *San Antonio*, la *Concepción*, la *Santiago* y la *Victoria*- a Fernando de Magallanes para que este viaje por poniente a la búsqueda de las Molucas.

Quién podría pensar, por aquel entonces, que, tras la llegada a puerto de Juan Sebastián Elcano en la nao *Victoria*, y que tras la conquista de Tenochtitlán por Cortés y sus hombres, aún faltarían por dejar su huella en la historia colosos como Francisco Pizarro o Diego de Almagro. Cabeza de Vaca o Pedro de Valdivia. López de Legazpi o Francisco de Orellana. Y tantos y tantos otros.

Señoras y señores,

Congresos como el que hoy damos inicio en Valladolid, y que reúne a más de 200 eminentes historiadores y expertos de 21 países, sirven para situar la gesta de Magallanes y Elcano en la justa medida de la historia.

Quiero dar las gracias a su director, el profesor Carlos Martínez Shaw, y trasladarles el honor que para mí supone inaugurarlo.

Este congreso, además de divulgar la relevancia histórica que ha tenido España y su papel preponderante en todos los órdenes de la escena internacional, nos permitirá profundizar en el contexto histórico en el que se llevó a cabo esta hazaña naval.

Nos permitirá situarnos en el escenario estratégico, económico y político de la época, los factores clave que llevaron a la Corona de España a confiar en el proyecto y apoyar la expedición.

Sus protagonistas, las relaciones y tensiones entre ellos, la importancia del mando y la forma de ejercer el liderazgo en una campaña naval tan exigente. Las características de las naves de la Armada integrantes de la expedición, la cartografía y el arte de navegar de la época, las difíciles y penosas situaciones que atravesaron durante su larga singladura.

Las relaciones, tensiones y batallas con las autoridades y pobladores de los territorios que se fueron encontrando en su ruta.

Nos permitirá recordar los revolucionarios conocimientos de navegación, geográficos y astronómicos que desembarcó Juan Sebastián Elcano, entre ellos las estrellas y constelaciones únicamente visibles desde el hemisferio sur.

Primus Circumdedisti Me es el lema latino que enseñorea el escudo de armas de Juan Sebastián Elcano. El mismo que figura inscrito en la toldilla del buque escuela de la Armada desde el año 1927, y el mismo que da nombre a este Congreso. Un Congreso que es tan solo el primero de los eventos programados dentro de los actos conmemorativos de esta expedición.

Como ministra de Defensa, me siento especialmente orgullosa de que gracias a Congresos como este se divulgue y trascienda la gran labor que desde hace muchos siglos realizan nuestras Fuerzas Armadas con entrega, entusiasmo, profesionalidad y un amor a España digno de admiración.

Queridos amigos,

No quiero terminar estas palabras sin recordar que fue también aquí en Valladolid donde por primera y única vez en la Historia, un Imperio, en la cima de su poder y su gloria, se cuestionó la legitimidad jurídica y moral de sus conquistas.

Fue, como saben, en 1550. Juan Ginés de Sepúlveda y Bartolomé de las Casas, escoltados en el Colegio de San Gregorio por los mejores teólogos, juristas y pensadores de la época, convirtieron su controversia en una profunda reflexión nacional en torno a los justos títulos avanzados por Francisco de Vitoria.

Ni el imperio británico, ni el francés, ni el portugués, ni ningún otro a lo largo de la historia, se enfrentó nunca a la necesidad de preguntarse por la significación moral de sus dominios sobre los territorios conquistados.

Tal vez por esto el Imperio español se prolongó durante tres siglos, más que ningún otro.

Tal vez por esto, por la fecundidad de nuestros logros, ha habido tantos intentos de minimizar y oscurecer aquel luminoso periodo de nuestro pasado, de elevar las sombras consustanciales a toda exploración y conquista a la categoría de leyenda negra.

Pese a esos intentos, nuestros lazos fraternales con los pueblos de Iberoamérica, 200 años después de su independencia, siguen siendo más sólidos que nunca. Hoy la lengua española, la primera en dar la vuelta al mundo de la mano de Juan Sebastián Elcano, se enseñorea de este mundo nuestro del siglo XXI.

Confío en que Congresos como este ayuden a que las nuevas generaciones de españoles sientan la pasión por el estudio de nuestra historia, desprendiéndonos, de una vez por todas, de estereotipos, de mitos infundados y de leyendas apócrifas largamente desacreditadas.

Hace quinientos años, protagonizamos la primera empresa de alcance global en el curso de la Humanidad. Lo conmemoramos con justicia. Lo celebramos con orgullo. *Primus Circumdedisti me*.

Muchas gracias a todos.

VICTORIA

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA «PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME. CLAVES DE LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN»

Juan Vicente Herrera Campo
Presidente de la Junta de Castilla y León

Señora Ministra de Defensa. Autoridades. Señoras y señores:

Doy la más cordial bienvenida a Castilla y León a todos los participantes en este Congreso, con el que se inicia el Programa que va a conmemorar el V Centenario de la primera circunnavegación del mundo. Agradezco a la Ministra y a la Armada Española la elección de Valladolid como sede del mismo. Y felicito a quienes lo han hecho posible, y en especial a sus directores técnico y científico. Para la Junta de Castilla y León ha sido un honor colaborar con ellos.

Un extraordinario elenco de especialistas nos va a transmitir los últimos avances de la investigación y la historiografía sobre la primera vuelta al mundo. Una gesta de la Monarquía Hispánica que une los nombres de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano.

Una gesta ligada también a dos grandes acuerdos producidos en este mismo territorio:

- El Tratado de Tordesillas, por el que España y Portugal se habían repartido en 1494 las zonas de navegación y conquista en el Atlántico y el Nuevo Mundo, y que debía ser necesariamente respetado por el proyecto de Magallanes.
- Y las Capitulaciones de Valladolid, firmadas ahora justamente hace 500 años, en las que se fijaron las reglas de la expedición, y las consecuencias que esta tendría tanto para sus participantes directos como para la monarquía.

Puesto que la Historia es testigo del pasado pero también, según la conocida sentencia, aviso del presente y advertencia de lo porvenir, quiero poner en relación determinados aspectos de la aventura de la flota de las Molucas con algunos de los retos que hoy tiene planteados nuestra sociedad.

- En primer lugar, aquella epopeya no habría sido imaginable sin el contexto del Renacimiento y el espíritu del Humanismo. Partiendo de la admiración por el mundo clásico, el ser humano había vuelto a considerarse la medida de todas las cosas. Un ser llamado a realizar grandes designios, gracias al poder de su razón y su voluntad. Así, navegantes, descubridores y conquistadores buscaban la gloria desde el ánimo de creerse capaces de alcanzarla. Una confianza en sus propias posibilidades que es uno de los valores más necesarios para la sociedad actual. Muy en particular, para una sociedad

europea tan atenazada en ocasiones por dudas y titubeos. Y muy poco consciente de que la actual globalización es, ante todo, la globalización de los valores, de los marcos conceptuales y de las instituciones de Europa, a los que tanto ha contribuido España, y dentro de ella Castilla y León.

- En segundo lugar, es evidente que el proyecto de Magallanes estaba sustentado en poderosas razones económicas. El negocio de las especias era extraordinariamente lucrativo. Y tal parece que las que consiguió traer Elcano cubrieron con creces el coste de toda la expedición. A lo largo de la Historia, los intercambios comerciales han sido una fuente esencial de crecimiento y desarrollo social, de progreso para las naciones y de relación entre ellas superando fronteras. Se trata del mismo espíritu que en los tiempos actuales está animando a nuestros empresarios a internacionalizar sus negocios, hasta el punto de haber duplicado en lo que va de siglo el volumen de sus exportaciones. Un espíritu contrario al de los proyectos separatistas que pretenden crear nuevas fronteras contra la corriente de la Historia, y al de algunos resurgentes proteccionismos que solo serán empobrecedores para todos.
- En tercer lugar, la epopeya de Magallanes y Elcano tampoco habría sido posible sin la previa acumulación de conocimientos y técnicas que revolucionaron las comunicaciones marítimas. En este Congreso se hablará, seguramente, de los navíos adaptados a las grandes singladuras, de los instrumentos que permitían la navegación lejos de la costa, y de las cartas y mapas surgidos de la expedición. Todo lo cual permitió a su vez decisivos avances en los estudios de geografía y de cartografía. De ellos fue protagonista la Universidad de Salamanca, cuyo VIII Centenario se está celebrando precisamente este 2018.

Los profesores salmantinos, pioneros en tantas áreas del saber universal —como la fundamentación del derecho de gentes, base del derecho internacional, o la ciencia económica—, fueron también avanzados artífices en la demarcación del espacio geográfico dentro del cual iba a empezar a desarrollarse la cultura de la modernidad. Los exploradores suministraban a los sabios los datos que estos necesitaban para configurar su modelo del mundo. Los científicos, a su vez, ayudaban a subsanar los problemas que se les planteaban a los navegantes. Se producía así una fructífera alianza entre lo racional y lo experimental.

Es fácil encontrar un paralelismo de ello en las relaciones que hoy existen y deben potenciarse entre universidades y empresas. Son uno de los factores que más pueden cambiar, y para bien, el mundo, en el marco de una cultura del emprendimiento y de la innovación. Favorecer ese círculo virtuoso ha de ser hoy uno de los grandes empeños tanto de la política educativa como de la política económica. Sobre todo, cuando nos encontramos a las puertas de una nueva revolución: la de la Economía 4.0 y los nuevos modelos de producción y de sostenibilidad. Unos nuevos océanos en los que hay que navegar con decisión.

Así pues, considero que el conocimiento de aquella primera globalización ha de tener para nosotros, además de un valor académico, un efecto moral que refuerce nuestro ánimo y nuestra autoestima de cara a afrontar los retos que se nos presentan.

En todo caso, puede resultar sorprendente que aquella vasta epopeya marinera de Magallanes y Elcano se gestase aquí, tierra adentro, en este territorio interior de la Corona de Castilla, que acababa de integrarse como parte de la Monarquía Hispánica. Pero no hay que olvidar que estas tierras aportaron personalidades señeras a ese Humanismo que fue cimiento conceptual de la aventura; e incluso a la reforma religiosa que se estaba fraguando, con figuras como la de Francisco de Enzinas, de cuyo nacimiento acaba de celebrarse también el V Centenario. Estas tierras aportaron los recursos de una economía dinámica y en expansión, que participaba activamente en el nuevo mercado global. Y aportaron, como ya he señalado, conocimientos preservados y desarrollados en universidades como la de Salamanca. De hecho, en aquel momento histórico solo la Monarquía Hispánica se encontraba en posición de aunar los fondos económicos, la voluntad política, los conocimientos geográficos, las habilidades en la navegación y la ambición y osadía necesarias para poner en marcha una empresa como la de Magallanes y Elcano.

Con las circunstancias que también se analizarán en este Congreso, el portugués y el vasco fueron los grandes protagonistas de aquella hazaña inmortal. Pero detrás de ella hay también otras personas. Una suma de personalidades individuales sin cuya aportación nada habría sido lo mismo.

Me refiero por ejemplo a burgaleses como Covarrubias y Diego de Haro, ricos comerciantes residentes en Portugal que ayudaron a convencer a Magallanes de las oportunidades que tendría en España. A

Juan de Aranda, factor de la Casa de la Contratación, que sufragó el viaje de Magallanes a la Corte. O a Cristóbal de Haro, regidor de Burgos, que financió la compra de barcos y gastos generales de la Armada, labor facilitada por Sancho de Matienzo. Pero entre todos esos nombres relacionados con la actual Castilla y León, hay dos que me gustaría destacar.

El primero es el del toresano Juan Rodríguez de Fonseca, entonces obispo de Burgos. Defensor enérgico e infatigable de los intereses de la Corona, jugó un papel muy relevante en la política orientada al Nuevo Mundo. El obispo Fonseca promovió el control real de las expediciones, la creación de la Casa de la Contratación de Indias o las Juntas de Navegantes de Toro y de Burgos. Además, apoyó no considerar al Nuevo Mundo como simple colonia a explotar, sino como nuevas tierras de la Corona en las que debían arraigar las costumbres, valores e instituciones de la Monarquía Hispánica. Algo que nos diferenció de otras potencias. Y que, sin caer tampoco en la «leyenda rosa», sí nos permite desmentir algunos de los argumentos más burdos de la «leyenda negra».

El obispo Fonseca supo intuir el potencial económico y político del proyecto de Magallanes. Fue decisivo para que el rey Carlos otorgase su apoyo a la expedición. Era un hombre, seguramente, autoritario, orgulloso y colérico; pero también un humanista y un generoso mecenas. Así lo atestigua su legado en las catedrales de los obispados que ocupó, como el trascoro de la Catedral de Palencia, o la puerta de la Pellejería y la escalera dorada de la de Burgos, catedral en la que ahora comienza la celebración del VIII Centenario de la colocación de su primera piedra.

El segundo nombre que quiero destacar es el de Gonzalo Gómez de Espinosa. Designado alguacil mayor de la armada de las Molucas, su concurso resultó ser indispensable. Reclutó gentes para dicha armada. Fue decisivo para reestablecer el orden tras la sublevación que se produjo durante la invernada en las costas de Brasil. Fue él, según el cronista Pigafetta, quien hizo el descubrimiento de las Molucas y quien ganó aquellas tierras. Y fue bajo su jefatura, como almirante de la flota, cómo Juan Sebastián Elcano terminó de dar la primera vuelta al mundo.

Una vía de agua en su barco impidió que el burgalés completara la hazaña. Prisionero de los portugueses, solo fue liberado, varios años más tarde, a requerimiento del emperador. Este no dejó de reconocer los muchos méritos del fiel alguacil, quizás el más honrado y competente oficial de la flota de las Molucas. Pero su figura quedó, ya para siempre, al margen del primer plano de la fama.

Señoras y señores: muchas veces se ha destacado la imperiosa necesidad de conocer mejor y de poner en valor nuestra historia. No cabe duda de que, con la calidad y profundidad de sus contribuciones, este Congreso Internacional va a suponer grandes avances en el objetivo de conocer mejor y valorar con orgullo el que sin duda es uno de los «momentos estelares de la Historia» de España y de la humanidad. Razón por la cual les deseo y les auguro el mayor de los éxitos.

Muchas gracias.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

CONMEMORACIONES DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO AL MANDO DE LA NAO «VICTORIA». CLAUSURA DEL CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIADORES

Juan Francisco Martínez Núñez
Almirante
Secretario general de Política de Defensa

Sr. Director del Congreso, distinguidas autoridades, Sras. y Sres.

Me siento muy honrado por esta oportunidad de pronunciar las palabras de clausura del Congreso Internacional de Historia «*Primus Circumdedisti Me*», que, con tanta expectativa e interés ha congregado en Valladolid a más de 200 congresistas de 21 países, interesados en escuchar, aprender y debatir con ponentes de gran talla y prestigio.

Hemos evocado una de las hazañas más extraordinarias de la historia. Una gesta naval de una Armada española, sin duda; pero también el primer proyecto político de acercamiento europeo hacia todas las gentes de la humanidad.

Fue acometida con el naciente espíritu del Humanismo que inspiró todas las instrucciones dadas por la Corona de España a Fernando de Magallanes en las Capitulaciones y que cimentó, precisamente en Valladolid, el futuro desarrollo del derecho de gentes, de los derechos de los indígenas, en fin, de los derechos humanos.

Tamaña empresa requirió aunar visión política y fineza diplomática, y supuso notables avances científicos, comerciales, culturales, sociales y del conocimiento del mundo. Para acometerla fue esencial el know-how doctrinal y organizativo en el arte de marear que ya entonces atesoraba la Casa de la Contratación, crisol y antecedente del Estado Mayor de la Marina Española.

Es por esto, por su trascendencia, por su impacto en la Humanidad, por lo que la circunnavegación de la nao *Victoria* merece ser celebrada. Como recuerda el profesor Comellas, el secretario de Carlos V, Maximiliano de Transilvania, vio en esta hazaña «la navegación más admirable realizada jamás en tiempo alguno, ni siquiera intentada por nadie».

Cinco siglos más tarde hemos querido volver a examinar ese viaje desde un contexto muy amplio, para descubrir y entender mejor sus repercusiones y para que ese análisis nos ayude a construir un relato más riguroso hacia nuestros jóvenes y hacia todos los herederos de la huella de este viaje pionero.

Hace apenas un mes se conmemoraba -también en Valladolid- el quinto centenario de juramento de Carlos I como Rey. Con apenas 17 años, el joven monarca iba a comenzar un gran proyecto supranacional, integrador, y el más claro antecedente del proyecto europeo que vivimos en la actualidad.

Simultáneamente, mostrando su visión de futuro, mantendría la estrategia de expansión hacia el oeste que le inspiraron sus abuelos, la reina Isabel, promoviendo los viajes de Colón en busca de Catay y Cipango, y el rey Fernando durante todos sus periodos de regencia castellana, disponiendo, según nos han explicado, hasta tres intentos de alcanzar Asia oriental desde distintas zonas de América.

Son pues, Magallanes y Elcano, sus dotaciones y sus naves, conjuntamente, instrumentos de un objetivo estratégico largamente sostenido por la Corona de España. Lo que cambia en el intento de 1519 es la meta a alcanzar. Firmado en 1494 el Tratado de Tordesillas, el rey Carlos dispuso que se explorase y se abriesen rutas comerciales únicamente dentro de su jurisdicción. Solo hasta los confines del Imperio que justamente le correspondía, mostrándose exquisitamente respetuoso con el naciente derecho internacional y específicamente con Portugal.

Y al propio tiempo, quiso ser considerado con sus posibles futuros súbditos y con las bases del comercio, incluyendo diligencias para que no se explotase a los indígenas, sino se comerciase previendo y ofreciendo intercambios que les pudiesen interesar.

Seamos fieles a ese legado porque es prueba de un rey visionario y muy adelantado para su tiempo. Una figura excepcional que habría de devenir en el mayor emperador que ha conocido el mundo.

Se ha destacado desde muchos ángulos y perspectivas al gran navegante portugués Magallanes, su proyecto de viaje para llegar a las Molucas y regresar a la península por el mismo camino. Su incuestionable servicio y fidelidad al Rey de España, que ratificó en la jura de bandera en la iglesia de Santa María de la Victoria de Triana. También hemos conocido su habilidad y determinación para no someterse a las intrigas y presiones portuguesas para impedir su proyecto. Sus extraordinarias dotes como marino, como visionario eximio y otros aspectos de su personalidad, individualista y no exenta de dificultades como líder en la mar.

Y naturalmente en estas jornadas ha sobresalido el héroe de la gesta, el marino de Guetaria que asumió el objetivo de la expedición en el momento más difícil, cuando las fuerzas y los barcos flaqueaban de forma extrema.

Juan Sebastián Elcano fue, como se ha mencionado, además de marino de extraordinaria pericia, un líder leal y escrupuloso con la asentada doctrina naval, recapitulación de 27 años de navegación oceánica española.

Y este sentido auténtico de fidelidad a la ordenanza, junto a su audacia y voluntad de vencer, resultaron ser las claves para plantearse y conseguir una meta que a todos se les antojaba inalcanzable: completar la primera vuelta al mundo.

Junto a los dos mandos, los esforzados protagonistas, unos 175 españoles y otros 80 hombres de nueve nacionalidades distintas. Solo 18 de ellos coronaron la epopeya a bordo de la nao *Victoria*. El resto, en amplísima mayoría, entregó sus vidas a la mar como tributo de su atrevimiento.

Hemos aprendido de su sacrificio, de su perseverancia sobrehumana y hemos transitado por otros asuntos que forman también parte esencial de una empresa de este calibre: la doctrina y organización de una Armada, la construcción de buques adelantados a su tiempo, la documentación y cartografía, la financiación, las cuentas, los aspectos jurídicos o religiosos, el deseo de extender la sabiduría y la ciencia a otros pueblos, y las consecuencias que se derivaron para las nacientes potencias de la época.

Este Congreso Internacional de Historiadores no se agota en sí mismo. Más bien abre la puerta a actividades importantes y trascendentes y me gustaría aprovechar esta clausura para informarles que a medida que se vayan sucediendo las efemérides o fechas clave del viaje, nos apoyaremos en las escalas en puerto de los próximos cruceros de instrucción del buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano» para reforzar actividades culturales, conmemorativas, regatas, seminarios o exposiciones en los lugares que sean visitados.

Y concluido este primer congreso, en el que los ponentes han sido historiadores, tocará también escuchar las experiencias de marinos que puedan contribuir a aportar luz sobre la primera circunnavegación desde sus respectivas áreas de experiencia, lo que será el eje de la próxima Semana Naval en Madrid.

Pues bien, hace 100 años Menéndez Pelayo enseñaba que «nada envejece tanto como un libro de historia». El historiador está obligado a ser un estudiante perpetuo como nos han demostrado nuestros excepcionales ponentes.

Agradecemos su respuesta a nuestra convocatoria, su esfuerzo de actualización y puesta al día de sus investigaciones, que se hayan expresado siempre desde una profunda libertad intelectual, pero desde el rigor y el fundamento, con ponencias exhaustivas y muy participativas, y, en ocasiones, también con alguna divertida licencia poética, que hemos escuchado con el cariño que requiere.

Estamos especialmente agradecidos a aquellos ponentes y congresistas que han venido de muy lejos y han realizado un especial esfuerzo por contribuir al Congreso.

También quiero agradecer vivamente la acogida que nos ha dispensado la ciudad de Valladolid y en especial el extraordinario apoyo de nuestros anfitriones de la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León, y en particular del equipo responsable de este magnífico centro de convenciones Miguel Delibes, que ha constituido una sede inmejorable, con servicios de extraordinaria calidad.

Y quiero subrayar el trabajo del equipo de organización, venido de Madrid, de Sevilla o Valladolid. Creo que lo que se ha hecho en poco tiempo, como se ha hecho es simplemente sensacional.

Y finalmente, al tiempo que declaro oficialmente clausurado el Congreso Internacional de Historiadores «*Primus Circumdedisti Me*», no solo con agradecimiento sino también con profunda emoción, debo citar a los dos máximos responsables, cuyo extraordinario esfuerzo y acierto organizativo no tienen parangón, el profesor Carlos Martínez Shaw y el vicealmirante Ignacio Horcada.

Muchas gracias.

Congreso Internacional de Historia

«PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME»

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

Presentación

CARLOS MARTÍNEZ SHAW
UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA
Director del Congreso Internacional de Historia
«PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME»

La primera globalización o primera mundialización es una noción que debe interpretarse como el momento del establecimiento de un sistema de intercambios de toda índole (humanos, biológicos, culturales, económicos) entre los distintos continentes que hasta entonces se desconocían mutuamente. Las fechas claves de esta coyuntura histórica (conocida genéricamente como la «era de los descubrimientos») se expanden a lo largo de treinta años: el descubrimiento de América por Cristóbal Colón (1492), la llegada a la India de Vasco de Gama (1498), el descubrimiento de la mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa (1513) y la vuelta al mundo iniciada por una flota mandada por Fernando de Magallanes y completada por Juan Sebastián Elcano (1522).

Las consecuencias más inmediatas de estas exploraciones fueron la inauguración de una red de intercambios intercontinentales, que fueron humanos, biológicos, agropecuarios, culturales y económicos, que incluyeron la creación de redes comerciales entre los diversos continentes y la integración de los mismos en un sistema económico mundial. Este proceso, que implicó a todos los mundos, generó, paradójicamente, la aparición de un solo mundo y la posibilidad de concebir por primera vez una historia universal.

La conclusión de esta magna empresa descubridora fue la primera circunnavegación. Y esa es la razón de la oportunidad de celebrar lo que sin duda es uno de los grandes hitos de la historia universal, la primera vuelta al mundo, iniciada por el navegante portugués Fernando de Magallanes y culminada por el navegante español Juan Sebastián Elcano. Y, más concretamente, es la oportunidad de conmemorar la firma de las capitulaciones otorgadas por el rey Carlos I de España en la ciudad de Valladolid hace 500 años, el 22 de marzo de 1518.

Las capitulaciones constituyen un contrato firmado por el rey de España por el cual se nombraba a Fernando de Magallanes (en unión con su compañero, el cosmógrafo Rui Faleiro, que finalmente no se embarcó en la expedición) capitán de la armada que iba a navegar, tomando la ruta de occidente, hasta las islas de las especias (es decir, de la armada que será conocida como de la Especiería, del Maluco o de las Molucas), además de adelantado y gobernador de las tierras descubiertas, concediéndole

diversos derechos sobre las adquisiciones realizadas y las riquezas obtenidas en el transcurso de la expedición.

La documentación nos permite seguir los avatares de la travesía, que aquí no hay que referir por extenso. Solo diremos que tras superar una grave crisis durante la invernada en el puerto de San Julián (en las costas de la actual República Argentina), tres de los cinco barcos consiguieron atravesar el desde entonces llamado estrecho de Magallanes y salir al desde entonces llamado océano Pacífico (que era el mismo mar que Vasco Núñez de Balboa había bautizado como la mar del Sur). Difícil resulta imaginar la asombrosa hazaña náutica de los siguientes 110 días de navegación (con una tripulación acosada por el hambre y la enfermedad) hasta alcanzar en marzo de 1521 el grupo de las Visayas en el archipiélago de las Filipinas, en una de cuyas islas, la de Mactán, se produciría un hecho capital, la muerte, combatiendo con los nativos, del capitán de la armada, Fernando de Magallanes. Este revés produjo serios contratiempos a los expedicionarios, que sin embargo llegaron a alcanzar su meta, las islas Molucas, concretamente la de Tidore, en noviembre de 1521.

A partir de aquí, las dos naves supervivientes conocerán destinos divergentes. La nao *Trinidad* (al mando de Gonzalo Gómez de Espinosa) intentará en vano el tornaviaje antes de volver a las Molucas y enfrentarse a toda suerte de calamidades. Por el contrario, la nao *Victoria* (al mando de Juan Sebastián Elcano) volverá a protagonizar otra portentosa hazaña. Tomando una derrota al mediodía de la ruta de retorno portuguesa, alcanzará las islas de Cabo Verde y después el refugio definitivo de Sanlúcar de Barrameda después de una increíble navegación de 6 meses y 23 días, lo que permite comprender la llegada de solo 18 supervivientes de los 60 embarcados al inicio de esta última travesía: diez españoles, tres italianos, tres griegos, un portugués y un alemán.

La primera vuelta al mundo es uno de los mayores acontecimientos de la historia de la humanidad. Las narraciones del viaje y la difusión de nuevos datos geográficos y etnográficos contribuyeron a ampliar el horizonte mental de la época. Antonio Pigafetta, el principal cronista de la expedición, era consciente de la importancia de su minucioso registro, cuando decía orgulloso, al presentarse ante el ya emperador Carlos V: «Partiendo de Sevilla, pasé a Valladolid, donde presenté a la sacra Majestad de don Carlos, no oro ni plata, sino cosas para obtener mucho aprecio de tamaño Señor. Entre las otras, le di un libro, escrito por mi mano, con todas las cosas pasadas, día a día, en nuestro viaje».

Sin embargo, las consecuencias llegaron aún más lejos. Las aspiraciones de España sobre las Molucas solo se prolongaron durante la década de los años veinte, pues tras el fracaso de la armada de frey García Jofre de Loaysa (donde además perdería la vida Juan Sebastián Elcano), Carlos V renunciaría a las Molucas a favor de Portugal por el Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529, sin que nunca se hiciese efectiva la cláusula de reversión estipulada, aunque ello no fuera óbice para la ocupación española del Maluco entre 1606 y 1662, antes y después de la Unión de las Coronas de España y Portugal.

La primera vuelta al mundo fue la pieza clave, o más aún, la clave de bóveda para que hoy podamos hablar de una primera globalización o de una primera mundialización. Una globalización que se hizo «per Ibericos», es decir, traduciendo la frase latina, por la mediación de las naciones ibéricas, por lo que el historiador francés Pierre Chaunu pudo titular un famoso libro *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, pues Felipe II pudo establecer su soberanía sobre esas islas Filipinas, que servirían para extender la influencia española por todo Extremo Oriente y por los archipiélagos de la Micronesia, de tal modo que el archipiélago filipino pudo convertirse en el centro de un comercio transpacífico que unió a la China de los Ming (y luego de los Qing) con el Virreinato de México durante 250 años mediante el llamado Galeón de Manila (o nao de Acapulco o nao de China).

De la misma forma, España pudo continuar la exploración del océano Pacífico ahora en demanda de la *Terra Australis* hasta la cancelación de este nuevo ciclo de expediciones en 1607 (no sin antes descubrir las islas Salomón, las Marquesas y las Vanuatu y atravesar el estrecho denominado de Torres por otro navegante hispano), de tal modo que el historiador australiano Oskar Spate pudo llamar al Pacífico del siglo XVI «the Spanish Lake».

De ahí que el verdadero catalizador de la primera globalización, el agente material que la hizo posible, fuera la plata española, es decir la plata proveniente de las minas del Virreinato de México y, en menor medida, de las minas del Virreinato del Perú. Todo eso se encuentra en la semilla de la circunnavegación de Juan Sebastián Elcano y sus valerosos compañeros.

De ahí, finalmente, que la conmemoración de la primera vuelta al mundo por parte de España sea una iniciativa no solo encomiable sino necesaria. En ese sentido, las celebraciones se abrieron con el Congreso Internacional «Primus circumdedisti me», que se desarrolló durante los días 19-22 de marzo de 2018 bajo el patrocinio del Ministerio de Defensa. Nombrado como fui director del mismo, quiero hacer constar el respaldo que recibí de numerosas personas e instituciones. No puedo mencionar todos los nombres, pero sí al menos hacer constar la confianza del vicealmirante Ignacio Horcada Rubio, el apoyo permanente del vicealmirante Fernando Zumalacárregui Luxán, entonces director del Órgano de Historia y Cultura Naval, la estrecha colaboración de los dos codirectores, la profesora Marina Alfonso Mola y el profesor Enrique Martínez Ruiz, y la imprescindible asistencia técnica de la profesora Marta García Garralón y del capitán de navío Federico de la Puente Maroto. Reciban todos ellos mi más sincero y efusivo agradecimiento.

Por último, debo decir que el resultado final de aquel Congreso es el libro que ahora se da a la imprenta. Un libro que ofrece, de la mano de reconocidos especialistas, una amplia panorámica de la expedición de Magallanes y Elcano, analizando todos los aspectos relevantes de aquel viaje singular, desde diversas perspectivas e incluso desde el punto de vista de académicos de diversos países, ya que se han recogido trabajos de historiadores no solo españoles (alguno de ellos instalado en una región tan lejana como Taiwán), sino también naturales de Francia, Portugal, Italia, Brasil, Chile, Filipinas y Estados Unidos. Entre todos han hecho posible esta revisión de una historia de excepcional trascendencia que esperamos sea tan solo un punto de partida para otras numerosas acciones científicas de este género en los años próximos.

VICTORIA

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

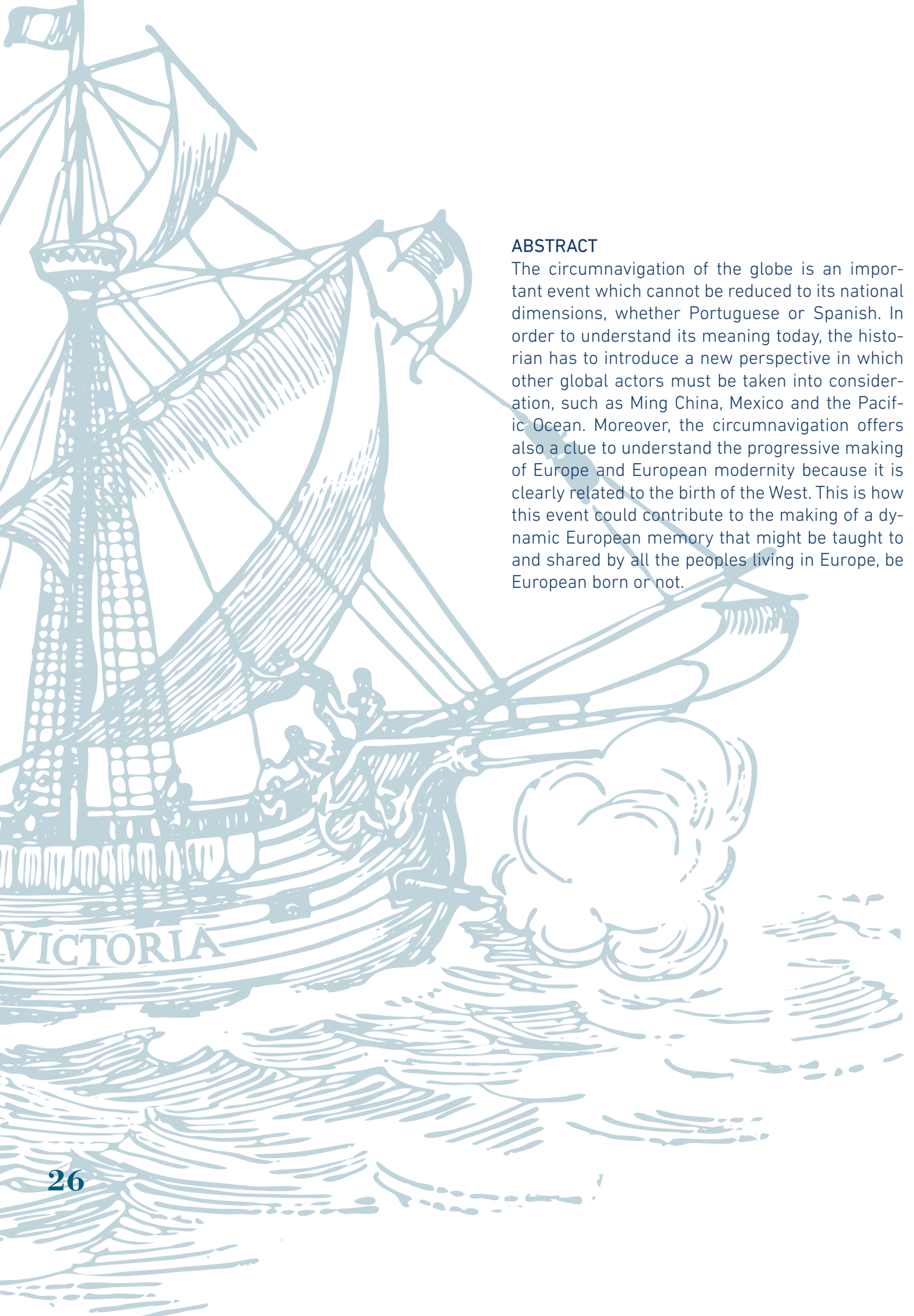
Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

La vuelta al mundo y los inicios de la mundialización ibérica

SERGE GRUZINSKI
CNRS/EHESS París

RESUMEN

La mundialización ibérica se puede definir como la proliferación de todo tipo de lazos entre unas regiones del mundo que hasta entonces se ignoraban o se trataban desde muy lejos. La que se despliega en el siglo XVI afecta a la vez a Europa, África, Asia y el Nuevo Mundo, entre los que se establecen interacciones de una intensidad con frecuencia sin precedentes. Así se analiza lo que significó la primera vuelta al mundo en este contexto, así como en qué modo contribuyó a definir una primera geopolítica mundial en la que surgieron China y México, y a hacer del Oeste -luego del Occidente y la occidentalización- uno de los ejes más dinámicos de la modernización europea.



ABSTRACT

The circumnavigation of the globe is an important event which cannot be reduced to its national dimensions, whether Portuguese or Spanish. In order to understand its meaning today, the historian has to introduce a new perspective in which other global actors must be taken into consideration, such as Ming China, Mexico and the Pacific Ocean. Moreover, the circumnavigation offers also a clue to understand the progressive making of Europe and European modernity because it is clearly related to the birth of the West. This is how this event could contribute to the making of a dynamic European memory that might be taught to and shared by all the peoples living in Europe, be European born or not.

La vuelta al mundo y los inicios de la mundialización ibérica

Prólogo: cielos

Parece ser que, en el decenio de 1510-1519, en el corazón del valle de México, una avalancha de señales y prodigios preocupantes siembra la inquietud, mantiene en jaque el poder de Moctezuma y anuncia llegadas siniestras. En la misma época, los cielos de la Europa occidental están igualmente turbios: las fantásticas batallas nocturnas que causan espanto en las campiñas de Bérgamo en 1517 harán correr ríos de tinta. El cielo de China no está más sosegado. Durante los seis primeros años del reino del emperador Zhengde, los dragones han perdonado al Imperio celeste, pero, a partir del verano de 1512, sus visitas comienzan a multiplicarse. El 7 de julio de 1517, nueve dragones negros vuelan por sobre el río Huái, «por el lugar donde atraviesa el gran canal». Un año después, tres dragones que arrojan fuego surcan el cielo sobre el delta del río Yangtsé: aspiran dos docenas de juncos, sembrando el pánico y causando un número incalculable de víctimas. Once meses más tarde, estalla sobre el lago Poyang un combate de dragones como nunca antes se ha visto desde 1368, cuando se derrumbó la dinastía mongola. En China, las visitas de dragones son sucesos de mal augurio: denuncian a un emperador indigno o una política desastrosa y presagian catástrofes; las apariciones proliferan cuando la dinastía vacila y ya no es capaz de asumir correctamente el mandato del cielo.

Como puede verse, ni América ni Europa tienen entonces el monopolio de los prodigios celestes. Las sociedades del globo, grandes o pequeñas, tienen un hábito tan exagerado de asociarlos con tiempos de crisis como para que se pueda pensar en algo más que en meras coincidencias entre lo que ven los chinos, los antiguos mexicanos y los europeos; pero todos esos portentos pertenecen a mundos que se ignoran mutuamente. En los albores del siglo XVI, los cielos, al igual que las civilizaciones, están todavía estrechamente compartimentados. Mexicano, europeo o chino, el cielo no sabía que un acontecimiento de alcance planetario iba a suceder en 1519, un acontecimiento que cambiaría el devenir tanto de Europa como de Asia y de América, la vuelta al mundo por el portugués Fernando de Magallanes y el vasco Juan Sebastián Elcano[1].

La vuelta al mundo

Los hechos son bien conocidos. En 1518, un navegante portugués se pasa al servicio del enemigo: Fernando de Magallanes retoma el proyecto de Juan Díaz de Solís de llegar a las Molucas siguiendo la ruta del poniente. Como sabemos, Carlos I recibe a Fernando de Magallanes, a finales de febrero o principios de marzo de 1518, y acepta su proyecto de descubrir «islas, tierra firme y valiosas especias», ya sea encontrando el pasaje por el occidente o siguiendo la ruta portuguesa por el cabo de Buena Esperanza. Como sabemos también, es en abril de 1518 cuando Juan de Grijalva, a la cabeza de una segunda expedición, navega hacia México. Insensible a las recriminaciones del embajador de Lisboa, Carlos concede todas las facilidades para la preparación de la expedición, que zarpa en septiembre de 1519. Toda conquista está excluida; se ha dado la orden de establecer relaciones de confianza con los indígenas y, sobre todo, de no hacerles la guerra. Para el rey Carlos, Magallanes es ante todo un conocedor de las cosas de Asia y un navegante probado. Después de todo, Magallanes se encontraba en Malaca entre 1511 y 1512 y participó en la toma de la ciudad, de la que solo zarparía el 11 de enero de 1513. Es probable que se haya encontrado con Tomé Pires, que residía en ella desde julio del año anterior. Recuerdo que en aquel entonces el portugués Tomé Pires era el mayor especialista portugués de

[1] GRUZINSKI, Serge. *L'aigle et le dragon. Démesure européenne et mondialisation au XVIe siècle*. París : Fayard 2012, pp. 54-55.

Asia, el autor de un tratado excepcional de geografia y geopolítica, la *Suma oriental*[2]. En todo caso, Magallanes aprovechó la información recogida por uno de sus amigos, que probablemente era también su primo, Francisco Serrão. Este último fue el primer portugués en alcanzar las islas Molucas, donde tomó la decisión de permanecer y llegó a ser consejero del sultán de Ternate. Serrão, quien mantenía correspondencia con Magallanes y sabía todo sobre las islas Molucas, fue forzosamente también el informante de Pires para su *Suma oriental*. El hecho de que Serrão le haya escrito a Magallanes –y, por lo tanto, enviado correos de un extremo del mundo (la isla de Ternate) al otro (Castilla)– nos lleva incluso a preguntarnos si el amigo de siempre no había sucumbido también a las sirenas castellanas, como pretendieron los portugueses.

En esta época, los portugueses tienen de qué preocuparse: el descubrimiento de nuevas tierras entre las Antillas y Asia podría hacer que se cerniese otra amenaza, que ya se podía ver en los globos terrestres mas recientes, ya sea los que concibe Johannes Schöner en 1515 y 1520, donde se muestra un mar Pacífico ridículamente pequeño, ya sea aquellos otros, fabricados en la década de 1520, que unen América Central con Asia[3]. En 1519 la escala que hace Magallanes en el Brasil duplica los temores de Lisboa: esta vez, los castellanos llegarán al océano Pacífico, para después cruzarlo de oriente a occidente.

En consecuencia, resulta difícil disociar los propósitos portugueses en el Asia del sudeste o las empresas castellanas en el Nuevo Mundo de la conquista de las islas de las especias. Es la cuestión de las Molucas la que moviliza a las Coronas de Castilla y Portugal, con sus apuestas planetarias, sus perspectivas de riquezas inagotables y su conjunto de rivalidades infernales. México, en cuanto tal, todavía está en el limbo, mientras que China sí se perfila ya en el horizonte.

Sin embargo, la proeza de Magallanes-Elcano, superior a la de los argonautas, termina por dejar de lado el objetivo principal del viaje, que era tomar posesión de las islas de las Especias y establecerse en la parte más extrema de Asia. Una proeza que uno de los cronistas de la expedición de Magallanes, Maximiliano de Transilvania, expresa con todas sus letras: «Nuestra nave atravesó todo el occidente, pasó por debajo de nuestro hemisferio y después penetró en oriente, para volver enseguida a occidente». Pero, además de establecer un lazo directo entre Oriente et Occidente, la proeza significaba también acercarse a China. Eso es lo que da a entender, desde España, el cronista Pietro Martire d'Anghiera (Pedro Mártir de Anglería): «Los españoles siguieron al sol poniente, como los portugueses habían seguido al sol levante, y arribaron al este de las islas Molucas, que no están muy lejos del país donde Ptolomeo sitúa la península de Cattigara y el Gran Golfo, la puerta abierta para llegar a China»[4]. Para el milanés, las islas Molucas son «los suburbios de China»[5]. Para Maximiliano Transilvano, el viaje de Fernando de Magallanes le permitió «acercarse a China».

La China en la primera vuelta al mundo

Si bien los observadores europeos concuerdan en ese punto, que la expedición no había tocado las costas chinas, de isla en isla los marineros de Magallanes habían podido observar múltiples rastros del celeste Imperio. Después de la muerte del portugués se topan con unos juncos chinos; en Bachián (Bacán), en las Molucas, encuentran paños de oro y seda; y he aquí que, del lado de Borneo, pasan entre sus manos unas monedas perforadas que se ensartan por en medio: en ellas aparecen, «de un lado solamente, las cuatro marcas que son las letras del gran rey de la China». La información recolectada en los puertos de la región describe un país gobernado «por el más grande rey del mundo, Santhoa Raja», que, en realidad, es el emperador Ming Zhengde. Su inmenso poder se extendería sobre todos los señores de la India mayor y la India menor. Se le imagina a la cabeza de una corte fastuosa, viviendo rodeado de sus esposas y sus guardias en un palacio de innumerables habitaciones. Los navegantes

---

[2] CORTESÃO, Armando. *The Suma Oriental de Tomé Pires and the Book of Francisco Rodrigues*. Nueva Delhi/Madrás : Asia Educational Services 1990, t. I, p. 117.

[3] Y la idea, en sí falsa, de esa supuesta proximidad sobrevivirá incluso al fracaso de Gómez de Espinosa, ese navegante que tratará, sin lograrlo, de atravesar el océano Pacífico e incorporarse a las Antillas con uno de los navíos de la flota de Magallanes.

[4] MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro. *Décadas del Nuevo Mundo*, t. II. México : José Porrúa e Hijos 1965, p. 517.

[5] Ibid., p. 618.

oyen hablar de un gran puerto, Guantau (Cantón), y de dos capitales: Namchin (Nanking) y Commihala (la Khanbalikh de Marco Polo). El país es atractivo, tranquilizador incluso, con sus habitantes «blancos y [decentemente] vestidos», que «se sientan a la mesa a comer», pero tener acceso a él no es forzosamente fácil, porque el sello del emperador sería indispensable para ir a China. Unos españoles vendidos como esclavos a unos mercaderes chinos después de la masacre de Cebú incluso tuvieron probablemente la oportunidad de desembarcar en el Imperio del medio. Durante todo el decenio de 1520-1529 las islas Molucas, con China en segundo plano, están en la mira castellana[6]. Todavía en 1525, otra expedición se dirige hacia las islas Molucas con el propósito de «descubrir el Catay oriental». Comanditada por el rico negociante Cristóbal de Haro y bajo el mando de un portugués, Estevan Gómez, zarpa de La Coruña, pero esta vez boga en dirección noroeste, en busca de un pasaje hacia el océano Pacífico del que se cree que se abre entre la Florida y la «tierra de los bacalaos».

Así pues, cabe recordar que la vuelta al mundo y la conquista proyectada de las islas de la especiería son también una manera de acercarse a China. De allí una primera conclusión: la historia global tiene que contextualizar los acontecimientos que las historias nacionales o continentales decontextualizaron. Dicha recontextualización implica introducir, o mejor, reintroducir sobre el escenario de la circunnavegación, a China y, como veremos, las costas y el altiplano mexicano. Implica también restablecer un telón de fondo planetario por detrás de estos actores, un horizonte que tal vez podemos percibir mejor en el nuevo milenio.

La vuelta al mundo y la mundialización ibérica

Sin duda alguna, en nuestros días el pensador europeo que mejor ha entendido la significación de la vuelta al mundo no es un historiador, es el filósofo alemán Peter Sloterdijk[7]. ¿Qué nos demuestra Sloterdijk ? Que una historia global del Renacimiento no puede ignorar la vuelta al mundo. Con Copérnico y después de él, es la Tierra la que gira en torno al Sol; con Fernando de Magallanes, son el hombre europeo y sus capitales los que se ponen a girar en torno a la Tierra. La revolución magallánica atañe inmediatamente a marineros, comerciantes, financieros, príncipes y cronistas; hace del mar y de la movilidad de los hombres y de los capitales el motor de todas las circulaciones y de todas las remociones de enclaves. No existe mundialización sin revolución magallánica, mientras que se pueden enlazar las cuatro partes del mundo y administrar una monarquía planetaria creyendo todavía en los viejos esquemas cósmicos de origen aristotélico y medieval, operando, pues, en un contexto precopernicano.

El dinero que da la vuelta al mundo con Magallanes-Elcano pertenece en gran parte a un mercader, financiero y armador ligado con Amberes, Cristóbal de Haro, oriundo de Burgos, de origen converso. Haro calculaba un beneficio del orden de 400%. En Portugal ese agente de la familia Fugger ha financiado viajes clandestinos hacia las costas americanas, antes de regresar a Castilla para sacar provecho de la llegada de los flamencos y del nuevo soberano. El dinero no tiene patria. Basta añadir que los socios de Haro, los Fugger en su boletín *Newe Zeitung* , difundían la noticia de que existía un estrecho entre el río de la Plata y Malaca para darse mejor cuenta de la dimensión europea del asunto que nos interesa aquí. Haro firma un acuerdo con Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, quien le presenta el proyecto de Magallanes al rey Carlos[8]. No solo Magallanes recibe el apoyo de Haro, quien suministra una parte de los fondos y las mercaderías para trocar por especias[9], sino que es gracias al propio Cristóbal de Haro y a Juan Sebastián Elcano como por primera vez el capital europeo da la vuelta al mundo. Cabe también añadir que la sobrina de Cristóbal de Haro se casó con Maximiliano Transilvano, el cronista y secretario húngaro de Carlos V, que escribió la primera descripción del viaje de circunnavegación. Todo esto nos sirve para subrayar las dimensiones a la vez familiares y europeas, financieras y mediáticas, del asunto que nos interesa aquí.

---

6 GRUZINSKI (2012), *passim*.

7 SLOTERDIJK, Peter. *Esferas II, Globos, Macrosferología*. Madrid : Siruela 2004.

8 BENAT-TACHOT, Louise. «La Corogne et Séville: les horizons de l'expansion maritime espagnole 1492-1550». *e-Spania, Revue interdisciplinaire d'Etudes hispaniques médiévales et modernes*. octubre de 2015, y «Les tracés du monde: réflexions sur les voies d'une première globalisation 1519-1579», *e-Spania*, junio de 2018. Los estudios de Louise Bénat-Tachot están renovando profundamente nuestro conocimiento de la vuelta al mundo en sus implicaciones para la historia de los países ibéricos y en sus significaciones para hoy.

9 SMILER LEVINSON, Nancy. *Magellan and the First Voyage around the World*. Nueva York : Clarion Books 2001.

Con la circunnavegación entramos en un espacio globalizado. A partir de aquel momento el hombre ibérico, y luego el hombre europeo, puede circular de cualquier punto del mundo hacia cualquier otro. En términos imperiales y carolinos, las Columnas de Hércules dejaron de oponer un obstáculo insuperable a la movilidad europea. No dudo que mis colegas tendrán mucho que decir sobre tan decisiva metamorfosis de la ecumene europea, mutación en la que castellanos y lusos tuvieron un papel determinante y que tanto nos importa hoy entender. O sea, los dos hemisferios de Tordesillas, meras proyecciones abstractas en un futuro indeterminado, dejan lugar a dos categorías programáticas: las partes del mundo ya conocidas, y las *terrae nondum cognitae*, todavia no conocidas, es decir aptas para ser descubiertas, colonizadas y explotadas por los ibéricos, y sus seguidores europeos, holandeses, ingleses, franceses etcétera.

La vuelta al mundo señala el inicio de una dinámica que denominamos en nuestro libro *Las cuatro partes del mundo* la mundialización ibérica[10]. La que se puede definir como la proliferación repentina de todo tipo de lazos entre unas regiones del mundo que hasta entonces se ignoraban o se trataban desde muy lejos. Dicho proceso se despliega a lo largo del siglo xvi afectando a la vez a Europa, África, Asia y el Nuevo Mundo, entre los que se establecen interacciones de una intensidad sin precedentes. En este contexto, cabe recordar de nuevo las palabras de Maximiliano Transilvano: «Nuestra nave atravesó todo el occidente, pasó por debajo de nuestro hemisferio y después penetró en oriente, para volver enseguida a occidente».

Por eso, el acontecimiento que examina este Congreso tiene un impacto mayor no solo para la historia de España y de Portugal sino para la historia occidental, una vez que lo colocamos en este contexto dinámico, o sea en la única perspectiva que le corresponde, la de una historia global. Así podemos entender por qué la primera vuelta al mundo contribuyó a definir una nueva geopolítica mundial en la que surgieron, al lado de la cristiandad, China y México, y a hacer del oeste –luego del occidente y de la occidentalización– uno de los ejes mas activos, mas innovadores y, conviene no olvidarlo, mas predadores de la modernidad europea.

Una mirada desde China

La perspectiva de la historia global nos induce a redesplegar nuestros horizontes históricos. Por ejemplo, nos podemos preguntar lo que para los chinos de 1519 podía significar esta mundialización ibérica. No fue China la que dio la primera vuelta al mundo. De hecho, en la China de los Ming, en 1436 el poder imperial había prohibido la construcción de naves para alta mar; y, según parece, los archivos de las grandes expediciones marítimas fueron destruidos aproximadamente 40 años más tarde, por lo que será necesario aguardar hasta 1567 para que se abrogue el edicto con el que se proclama el «cierre de los mares» (*haijin*)[11]. Pero existe un testimonio interesante contemporáneo de la salida de la expedición de Magallanes.

Me limitaré a leer los primeros versos de un poema chino:

> «Los *fo-lang-ki*, ¿quién los hizo? [...].
>
> Su trueno asusta a cien *li*, y el coraje de los bandidos los abandona [...].
>
> Los *fo-lang-ki*, ¿quién los hizo?».

En 1519, el mismo año en que Hernán Cortés desembarca en México y que Magallanes zarpa para dar la vuelta al mundo, el filósofo chino Wang Yangming compone esa elegía. En la actualidad considerado como una figura capital de la historia del confucionismo, su pensamiento domina el escenario intelectual de la China del siglo xvi[12]. Pero sus reflexiones sobre la «conciencia moral innata» o sus proposiciones sobre la unidad del principio y el espíritu no le impiden seguir una carrera política ni servir al Imperio. Este letrado es también un hombre de acción que lleva a cabo campañas de represión en

[10] GRUZINSKI, Serge. *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*. París: La Martinière 2004. (Trad. castellana, México : Fondo de Cultura Económica).

[11] GRUZINSKI. 2012, p. 45.

[12] GRUZINSKI. 2012, pp. 213 y ss. Wang Yangming es conocido por su *Daxue wen* [Cuestionario sobre el gran estudio]. Este pensador pudo escribir: «El gran hombre es el que considera al mundo como una sola familia y al país como una sola persona [...] Todos los hombres del mundo son sus hermanos. [...] Ser un cuerpo con los diez mil seres [...]».

nombre del emperador y, con ocasión de una de ellas, rinde un breve homenaje a los misteriosos *fo-lang-ki*, singularmente eficaces contra los bandidos y los amotinados.

¿Qué son los *fo-lang-ki* ? Se trata de los cañones introducidos por los portugueses en Asia. Así pues, si en esa fecha ya se conocían en Fujian los cañones *fo-lang-ki* y si ya se sabía copiarlos y fabricarlos, ello quiere decir que los habitantes de la región habían tenido tiempo de familiarizarse con la nueva arma. Eso lo confirma una información oficial que se remonta a 1510: al parecer, en ese año se habrían utilizado más de un centenar de cañones *fo-lang-ki* contra los bandidos de la provincia, lo cual quiere decir que los cañones extranjeros no esperaron a que los portugueses desembarcaran en China ni a que los hombres de Elcano pasaran por la zona.

Así, los chinos habrían comenzado por conocer las máquinas (*ki*), las habrían llamado «máquinas de los fo-lang» (*fo-lang-ki*) y, algunos años más tarde, les habrían dado ese mismo nombre de *fo-lang-ki* a los intrusos portugueses que los visitaron, conservando la partícula final, *ki*, y, por lo tanto, identificando a los marineros lusos con el arma de la que eran portadores. En otros términos, las armas de los portugueses llegaron a China antes que ellos mismos, bien antes de la primera vuelta al mundo. En el siglo XVI como en el siglo XXI, el comercio de armas constituye una dimensión crucial y un componente ineludible de los procesos de mundialización.

El episodio de los *fo-lang-ki* no disminuye en nada la proeza de Magallanes–Elcano. Al contrario, nos recuerda que no se trata de un hecho aislado y que pertenece menos a la llamada «literatura de viaje y de los descubrimientos» que a la historia de un proceso mucho más amplio y complejo, la mundialización ibérica.

¿Cuál puede ser la relación entre la vuelta al mundo, España, Portugal, México y China?

El origen portugués de Magallanes, sus relaciones epistolares con Serrão, los lazos de Cristóbal de Haro con Lisboa convergen para atraer nuestra atención sobre los paralelismos que existen entre la progresión de los portugueses y la de los castellanos en mares desconocidos.

Los portugueses tienen la ventaja de circular en los mares asiáticos desde la expedición de Vasco de Gama. En 1511, toman el puerto de Malaca. Ya en 1513, Jorge Alvares toca las costas chinas. Un año más tarde, otra expedición es confiada a Rafael Perestrello, primo nieto portugués del hijo de Cristóbal Colón, en aquel entonces, cabe recordarlo, virrey de las Indias, Diego Colón. En la primavera de 1515, a la cabeza de tres juncos, Perestrello zarpa hacia China. No es el único: ya otros portugueses e italianos frecuentan la misma ruta. En 1514 y 1515, un negociante florentino, Giovanni da Empoli, resume en dos cartas lo que había aprendido sobre los chinos de Malaca y sobre los del continente. China abriga «la riqueza y las cosas más grandes del mundo»[13]. Es en Cantón, en noviembre de 1515, cuando, en ocasión de su última estancia en Asia, Giovanni da Empoli redacta una carta en la que describe China con algunas imágenes vigorosas: las ciudades, la población, las riquezas, la circulación, las edificaciones, todo le parece extraordinario. El florentino habla todavía de la ciudad de Zerum (Zaitun), donde residiría el rey de la China, que él identifica con el gran khan de Catay. ¿Habrá comprendido antes que todos los otros que la China de Marco Polo y la de los Ming es la misma?

Por su lado, los castellanos siguen con mucho interés la progresión portuguesa en Asia. Colón imaginaba que había alcanzado este continente. El descubrimiento de las Antillas hacía soñar a «muchos vulgares y aun hombres de más suerte». ¿Se trataba de las islas del rey Salomón y, por ende, de un anticipo de Asia? La interpretación asiática parece tan arraigada que en Sevilla, en 1503, Rodrigo Fernández de Santaella decide publicar en castellano la obra de Marco Polo para que sus compatriotas se den cuenta del error y de la confusión que existe entre la India y las nuevas islas[14]. Su prólogo responde al clima de incertidumbre que reina entre las élites sevillanas y que contrasta con la seguridad con que avanzan los portugueses. El canónigo afirma categóricamente que las islas descubiertas por sus compatriotas pertenecen a una cuarta parte del mundo. Los que defienden lo contrario «engañan a muchas personas simples con sus invenciones sin fundamento».

[13] GRUZINSKI. 2012, p. 78.

[14] Ibid., p. 80.

La traducción de Marco Polo, al vulgarizar el texto del veneciano, debía hacer a todas luces evidente la futilidad de las afirmaciones de Cristóbal Colón. Conclusión: los indios no son indios y conviene dejar de confundir el occidente con el oriente. Así comenzaba a perfilarse la noción de occidente, de un occidente en sitio aparte que dejaba de ser el apéndice delgaducho de un suntuoso oriente.

¿Por qué resiste tan bien la idea de que Asia está al alcance de la mano? Porque si Santaella tenía razón y las Indias del veneciano no eran las del genovés, la convicción de que se había llegado a terreno «conocido» se hundía; y, con ella, el entusiasmo de los marineros y la certidumbre de los inversionistas, que contaban con reponerse con las fabulosas riquezas de Asia. De repente, si Santaella tenía razón, el salto a lo desconocido se convertía en un salto al vacío y la exploración en una empresa a ciegas. La comparación del Asia lejana y la América del Norte en el planisferio de Waldseemüller (de 1507) es reveladora: mientras que los casi familiares horizontes de Catay y Cipango aparecen en el extremo derecho del mapa, en el otro extremo, a la misma altura, se extiende un blanco inmaculado, enigmático, allí precisamente donde diez años más tarde surgirá un México que todavía no se sabe que existe. Nuestra América del Norte está designada con el nombre de *Terra ulterius incognita*. Seis años más tarde, en 1513, otro mapa de Waldseemüller sigue mostrando un espacio vacío; y todo navegante y todo inversionista tienen horror al vacío.

¿Es la ofensiva de Santaella lo suficientemente fuerte como para hacer desaparecer el deseo de Asia de que están imbuidos los castellanos en su rivalidad con los portugueses? El interés español por esa parte del mundo no se agota; y tampoco se limita a la lectura de Marco Polo. El viaje de Niccolò da Conti a la India recogido por Poggio es publicado en Granada en 1510; dos años más tarde, en Salamanca, sale una de las primerísimas obras dedicadas a las exploraciones portuguesas, *La conquista de las Indias de Persia*, de Martín Fernández de Figueroa. En 1520 y 1523, la obra del boloñés Ludovico de Varthema aparece en español; mientras tanto, en 1521 Jean de Mandeville, que tanto había hecho soñar a la cristiandad latina en los siglos XIV y XV, es editado en Valencia. Incluso en América Central los españoles siguen soñando con Asia. Escuchemos a un humanista milanés instalado en Castilla, Pedro Mártir de Anglería, relatarnos los rumores que llegan hasta sus oídos:

«El 14 de octubre de este año de 1516 vinieron a verme Rodrigo Colmenares, de quien ya he hablado, y un tal Francisco de la Puente [...] Los dos me cuentan, uno por haberlo oído decir y el otro como testigo, que en el mar austral (o sea el Pacífico) se encuentran varias islas al oeste de la bahía de San Miguel y de la isla Rica, sobre las que crecen y se cultivan árboles que dan frutos parecidos a los de Colocut, que, con Cochin y Camemori, es la feria de las hierbas aromáticas para los portugueses; deducen de ello que, no lejos de allí, comienza la tierra que produce toda clase de sustancias aromáticas[15]». América Central, pues, aparece como la antecámara de la India portuguesa.

Las dos conquistas como telón de fondo

Cuando el rey Carlos sueña con las Molucas, cuando los portugueses de Malaca tienen la mirada clavada en China, los castellanos de Cuba se interesan por la tierra firme mexicana. Entre los colonizadores de Cuba y los de Malaca, los paralelismos son numerosos, tanto como las sincronías, pero los resultados divergen. Dichos paralelismos comienzan en 1517, pues ambos grupos utilizan bases avanzadas como Cuba y Malaca, y se enfrentan a sociedades y civilizaciones desconocidas.

¿Por qué conectar los dos episodios? Desde una perspectiva global, la conquista de México puede ser entendida como otro paso dado hacia el mar del Sur y sus riquísimas riberas, otro camino, más corto, más seguro hacia las islas de Magallanes, «esos suburbios de la China».

Escrutadas de más cerca, comparando sistemáticamente las fuentes de que se dispone, las dos empresas, la portuguesa y la castellana, tienen mucho en común, y arrojan una luz preciosa sobre las circunstancias a menudo confusas en las que los mundos se conectan; y los contactos se multiplican en los albores de los tiempos modernos: la iniciativa puede ser tanto local (Cuba) como metropolitana (Lisboa); ora programada desde su inicio (Manuel de Portugal, Tomé Pires), ora imprevisible e incontrolable (Hernán Cortés).

[15] ANGLERÍA. 1964, t. I, p. 387.

Varios episodios parecen repetirse: el establecimiento de los portugueses en Tunmen, cerca de Cantón, y el de los castellanos en Veracruz, el encuentro con los emperadores Moctezuma y Zhengde, la ambivalencia constante de expediciones que se presentan como embajadas pero que nutren proyectos de conquista. Ambas naciones tienen una propensión inmediata a creerse en tierra conquistada. En la costa de China, al igual que en la de México, los recién llegados hacen alarde de su desprecio por las autoridades establecidas. Mientras a los portugueses de Tunmen se los acusa de haber maltratado a los recaudadores de impuestos enviados por las autoridades de Cantón, los hombres de Cortés maltratan y arrestan a los recaudadores de tributos despachados por Moctezuma. Pero, en realidad, el gesto, tanto en México como en China, pone crudamente de manifiesto el instinto depredador de unos intrusos que tienen la clara intención de reservarse las riquezas locales sin rendir cuentas a nadie; y prefigura el momento en que los españoles vencedores de México echarán mano al tributo indígena, algo que los portugueses de Cantón también prevén y que habrían puesto en práctica de buena gana si China hubiese sido México. En todo caso, ya sea en la corte de Pekín o en la de México, las escandalosas iniciativas de los intrusos enfadan a los nativos e invitan a las represalias.

En otro trabajo, describí en detalle los itinerarios seguidos, los obstáculos encontrados, las nuevas realidades descubiertas y nunca antes vislumbradas[16]. Conviene subrayar que el fracaso portugués en China, a pesar de un programa detallado de colonización, resulta ser absolutamente contemporáneo del éxito castellano en México y de la expedición Magallanes-Elcano, que termina en 1522. Magallanes muere en Mactán en abril de 1521; el emperador Zhengde desaparece en abril, provocando la expulsión de Tomé Pires a Cantón y el fracaso de la empresa portuguesa; también en abril, Cortés sale de la ciudad de Texcoco rumbo a México-Tenochtitlan, que cae en agosto del mismo año[17].

Así pues, como hoy nos damos mejor cuenta, fue el Asia de las especias y de China, no México, la que fue el objetivo proclamado y codiciado de las empresas ibéricas. El tipo de conquista que movía a Carlos V era la recuperación de su herencia borgoñona, la guerra contra Francia, no la colonización de tierras y pueblos completamente desconocidos[18].

Sin embargo, desde el siglo xvi, el descubrimiento y la conquista del Nuevo Mundo han acaparado tanto la memoria que se han olvidado dos cosas. Primero, que las potencias ibéricas dirigían entonces sus energías hacia otra parte del globo completamente distinta. Segundo, que fue la resistencia de China la que contuvo las ambiciones portuguesas y obligó a la corona castellana a contentarse con Filipinas cuando todavía en 1575 el cosmógrafo López de Velasco presentaba las costas de China como parte del hemisferio que correspondía a la Corona de Castilla[19]. Victoria o fiasco, las tres empresas ibéricas tuvieron como objetivo regiones del mundo destinadas a ocupar un espacio gigantesco en el horizonte de los europeos; también nos dejaron los primeros retratos de China, de México y del Pacífico. Esa triple entrada en escena, no concertada, pero simultánea, tan estrepitosa en el caso de México y de la vuelta al mundo como discreta en el caso de China, marca una etapa crucial en el surgimiento de una conciencia-mundo y de un imaginario planetario entre nosotros los europeos.

Hacia una historia global del Renacimiento

¿Por qué hablar de una etapa crucial? La gestación del occidente euro-americano es indisociable del movimiento hacia el oeste que iniciaron las expediciones de Cristóbal Colón y que confirmó la vuelta al mundo de Magallanes-Elcano, invirtiendo una tendencia más que milenaria. Ya desde la Antigüedad se sabía que la Tierra era redonda y que era una esfera. El propio Aristóteles había recordado que era teóricamente posible llegar a la lejana India siguiendo la ruta del oeste, a condición de franquear un océano cuyas aguas y vientos eran desconocidos de los pilotos y de disponer de naves capaces de desafiar esas inmensas extensiones. El oeste siguió siendo para los antiguos un horizonte fuera de su alcance.

La Europa medieval no cambió mucho las cosas y mantuvo la mirada clavada en el este: el paraíso, la Tierra Santa, Jerusalén, los relatos de la Antigüedad, el recuerdo de las cruzadas, las invasiones mongolas, las amenazas del islam mameluco y otomano, las fabulosas riquezas de la India y tantas

[16] GRUZINSKI. 2012.

[17] CORTÉS, Hernán. *Cartas y documentos*. Ed. de Mario Hernández Sánchez-Barba. México : Porrúa 1963, p. 139.

[18] SALLMANN, Jean-Michel. *Charles Quint. L'empire éphémère*. París : Payot 2000.

[19] LÓPEZ DE VELASCO, Juan. *Geografía y descripción universal de las Indias*. Madrid : Ediciones Atlas 1971, p. 289.

otras cosas conspiraban para hacer del oriente el objeto tanto de todas las esperanzas y de todas las codicias, como de todos los odios, cuando se trataba de enfrentarse al islam. Incluso los portugueses debían seguir ese tropismo, porque si bien sus naves apuntaban primero hacia el Atlántico del sur, la dirección a que daban preferencia era la del oriente y la de la India de los antiguos y de Alejandro.

Con Cristóbal Colón y Fernando de Magallanes, la proa se pone en lo sucesivo hacia el oeste. El sentido de las circulaciones europeas comienza a invertirse. A decir verdad, esa mutación carece de impactos inmediatos: el descubrimiento de las Antillas no trastorna la imagen que se tiene del oeste –nada más que una soledad oceánica sembrada de un puñado de islas velozmente diezmadas– y la primera vuelta al mundo revela, sobre todo, lo larga y espantosamente peligrosa que es la ruta occidental: Magallanes y otros perderán la vida en ella.

Otro descubrimiento marcará irremediablemente la llegada del oeste al horizonte europeo. No tiene nada de un viaje de larga duración. A partir de 1517 los castellanos se dan cuenta de que, en la tierra firme, existen sociedades cuyos modos de vida parecen semejantes a los del viejo mundo. Con el descubrimiento del Perú y del Imperio de los incas se afirma definitivamente la convicción de que existe otro mundo, olvidado por la Biblia y los antiguos. En lugares tan lejanos como Estambul, los contemporáneos son sensibles al carácter inaudito de ese descubrimiento y, muy evidentemente cuando son musulmanes, al escándalo de una conquista que ha hecho caer en manos de los infieles –es decir, de los cristianos– a una parte no despreciable de la humanidad. Hacia 1580 un cronista anónimo de la corte otomana le suplica al sultán que se recupere el tiempo perdido partiendo a arrebatarles a los cristianos esas tierras nuevas y hacer brillar en ellas las luces del islam[20].

Por consiguiente, el oeste ha dejado de ser una simple dirección, un punto inaccesible abandonado «a la ilusión y la locura» (según Paul Claudel), para materializarse y llegar a ser lo que será durante mucho tiempo: una tierra prometida para los misioneros, una fuente de riquezas por saquear sin moderación, un laboratorio donde se ensañarán en reproducir la Europa naciente, un espacio tan acogedor para los emigrantes como un infierno para los negros de África. A los misioneros católicos, las Indias nuevas les parecerán el porvenir del mundo cristiano: esos territorios, providencialmente ignorados por el islam y el cisma protestante, ricos de una humanidad nueva, los indios, ofrecen al catolicismo unas perspectivas que la Europa corrupta y amenazada por los turcos parecía rehusarles en lo sucesivo. En el siglo XVII, del lado protestante, se soñará con una América puritana, una Palestina americana purificada de los salvajes que la pueblan.

¿Habrá necesidad de recordar de qué manera, con el paso de los siglos, las Américas se han convertido en la esperanza de generaciones de europeos partidos al otro lado del océano Atlántico en busca de la supervivencia y el porvenir que el viejo mundo les escatima? En el siglo XIX la carrera hacia el oeste no hizo otra cosa que reavivar el atractivo adquirido por los países americanos antes de que el oeste se convirtiese por sí mismo en sinónimo de libertad, de espíritu de empresa y, en fin, de alianza atlántica y anticomunismo[21].

Frente a un oriente antiguo, supuestamente despótico y decadente, occidente se afirmará progresivamente como el motor de la civilización moderna y la cuna de la modernidad. Añádase que la idea de Europa –tal como nos es familiar en la actualidad– se forjó a medida que surgía el Nuevo Mundo, y se entenderá mejor por qué los destinos de esas dos partes del globo terráqueo son indisociables: si todas las Américas han sido modeladas por Europa, esta, a su vez, desde el Renacimiento, se ha enriquecido, construido y reproducido proyectándose al otro lado del océano Atlántico por medio de los lazos que ha anudado con las diferentes partes del nuevo continente. A través de la Nueva España, la Nueva Granada, la Nueva Inglaterra o la Nueva Francia, los países de Europa se ejercitaron en su doble función de depredadores y «civilizadores». Otras tantas razones, por lo tanto, para convencerse de que el cambio de rumbo genialmente llevado a cabo por Cristóbal Colón y confirmado por Magallanes será mucho más importante que las islas y las costas que descubrieron; pero también de que la resistencia de China fue lo que delimitó para siglos los contornos de occidente. Pues el fracaso en Asia y la imposible conquista de China hicieron del océano Pacífico un límite entre los mundos, un gigantesco abismo entre oriente y occidente; y América se encontró por mucho tiempo atada al viejo mundo.

---

[20] GRUZINSKI, Serge. *¿Qué hora es allá? América y el islam en los linderos de la modernidad*. México: Fondo de Cultura Económica 2018.

[21] Véase *Heimat, Chronique d'un rêve*. 1913, una película del alemán Edgar Reitz.

Como lo dice mejor que nadie el Felipe II de la obra maestra de Paul Claudel, *Le soulier de satin*:

«Y de esta playa del mundo que los sabios de antaño creyeron reino de ilusión y locura, de ella saca hoy mi Erario el oro vital que mueve toda la maquinaria del Estado y que hace brotar en todas partes, más prietas que la hierba de mayo, ¡las lanzas de mis tercios!

Para nosotros el mar ha perdido todos sus terrores y conserva tan solo sus maravillas.

Sí, sus bullentes olas son poca cosa para entorpecer el apresurado ir y venir de mis barcos por la gran ruta de oro que une las dos Castillas, llevando unos allí a mis sacerdotes y soldados, y trayéndome otros los tesoros paganos engendrados por el sol[22]...».

Modernidad europea: apertura y mundialización ibérica

La vuelta al mundo marca el paso de una visión metafísica del mundo a una apropiación física del globo, desde aquel entonces atenazado entre las garras luso-castellanas, y luego europeas. El fracaso portugués en Cantón y la victoria cortesiana esbozan la línea divisoria de las aguas entre Asia y América. De un lado, un Nuevo Mundo que dará su razón de ser a occidente y cuyas riquezas, hombres y espacios serán despiadadamente explotados; del otro, una China imperial que absorberá una buena parte de la plata extraída de las entrañas de América por los indios vencidos y los esclavos africanos. Tres pasos simultáneos que inician la mundialización que hoy está culminando. A los ibéricos les corresponderá, y durante mucho tiempo a ningún otro europeo, observar, describir y comprender los mundos que encontraron repentinamente al alcance de sus manos. No un mundo, sino varios mundos a la vez. Debido a que estos ibéricos tuvieron que jugar en una multiplicidad de tableros –americanos, asiáticos, africanos, musulmanes– y, por ende, debieron hacer frente a una multitud de alteridades (aunque no siempre experimentadas como tales), contribuyeron a sentar las bases de la mundialización que entonces se esbozaba, tanto en sus dimensiones de apertura como de uniformización impuesta al planeta. Al mismo tiempo, emprendieron el camino de la modernidad, pero de una modernidad descentrada, edificada fuera de Europa, sometida a la prueba de otras civilizaciones. No se trata de determinar si comprendieron o no a esos que tenían frente a ellos sino de darse cuenta de los medios de que supieron echar mano en todas partes para entrar en contacto con unas humanidades que les eran desconocidas, aunque después, cada vez que pudieron, las redujesen a su merced.

Tras todo ello, se presenta el surgimiento de una «esfera global»; es decir, la constitución de un espacio planetario en el que llegan a ser posibles todos los tipos de circulación, choques y encuentros y en el que se echan las bases mínimas para unos intercambios regulares. Una gran cantidad de *middle grounds*[23], «terrenos neutrales», se perfilan en los rincones más diversos del planeta, en la encrucijada de las religiones y las civilizaciones. El Pacífico de Magallanes, la China de los portugueses y el México de los castellanos no hacen sino añadir espacios suplementarios al ecumene que los europeos conocían hasta este momento.

Cada una de su lado, pero simultáneamente, esas zonas son testigos de los primeros balbuceos de una sincronía planetaria que hace que se compenetren, unas con las otras, las diferentes partes del globo[24]. Así pues, un lienzo todavía frágil, lleno de agujeros inmensos, siempre a punto de desgarrarse con el menor naufragio, pero indiferente a las fronteras políticas y culturales, comienza a extenderse alrededor de todo el planeta. Por consiguiente, ¿cómo creer todavía que nuestra mundialización nació con la caída del muro de Berlín? Obviamente sería igualmente ilusorio imaginar que es el árbol gigantesco directamente nacido de una semilla plantada en el siglo XVI por manos ibéricas. Sin embargo, por varias razones, no podemos ignorar este pasado ibérico. Negar esta filiación y los lazos que Europa tiene con su parte ibérica sería transformar el curso de la historia en una genealogía puramente franco-anglo-germánica.

Es en el siglo XVI cuando la historia humana se integra en un escenario que se identifica con el globo terráqueo. Es entonces cuando las conexiones entre las partes del mundo se aceleran: entre Europa y

---

22 CLAUDEL, Paul. *Le soulier de satin*. París : Gallimard 1997, pp. 52-53.

23 WHITE, Richard. *The Middle Ground: Indians, Empires and Republics in the Great Lakes Region, 1650-1815*. Cambridge : Cambridge University Press 1991.

24 Para seguir con estas observaciones, véase GRUZINSKI, Serge.¿Para qué sirve la historia? Madrid: Alianza Editorial 2018.

la región del mar Caribe a partir de 1492, entre Lisboa y Cantón a partir de 1513, entre Sevilla y México a partir de 1517, etc. Añádase a ello otra razón: con la mundialización ibérica, Europa, el Nuevo Mundo y China se convierten en socios planetarios. Eso es, en resumen, lo que nos descubre la historia global del siglo XVI y de la circunnavegación, concebida como otra manera de interpretar el Renacimiento, menos obstinadamente eurocentrista y, verosímilmente, más en concordancia con nuestro tiempo. Es la razón por la que la circunnavegación tiene que ser sacada de su contexto estrictamente castellano-portugués e integrada en una memoria europea global, que pueda ser compartida por todos los pueblos de nuestro continente, ya hayan nacido aquí o ya provengan de otras partes del mundo.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

Entre el Mar del Sur y el Pacífico en el siglo XVI

RAFAEL SAGREDO BAEZA
Pontificia Universidad Católica de Chile

RESUMEN

El texto analiza el reconocimiento del litoral del Pacífico de América del Sur entre 1513 y 1559, incluyendo lo que los pueblos originarios, sobre todo los del extremo sur, significaron en la exploración y la descripción que los europeos hicieron de su nuevo ámbito de expansión ultramarina.

Entre el descubrimiento del Mar del Sur en 1513, el ingreso de Fernando de Magallanes al que llamó océano Pacífico y los reconocimientos que desde la gobernación de Chile realizó Juan Ladrillero entre 1557 y 1559, los españoles, en un corto lapso de tiempo, exploraron, reconocieron y delinearon una parte fundamental de la costa occidental de América del Sur entre Panamá y el estrecho interoceánico que Ladrillero fue el primero en navegar en ambos sentidos.

Desde entonces, el extremo sur de América quedó asociado a la exploración y a la aventura más allá de los límites conocidos, a la naturaleza salvaje, pero también a lo histórico, a lo dramático y a lo épico, incluso a lo maravilloso, lo nunca visto, lo fantástico. Representando para el mundo occidental una frontera, el *finis terrae* del mundo, un confín, un lugar donde todo es inédito, ignoto, una *terra incognita*. Situación que se explica porque el imaginario sobre esta zona del planeta tiene su origen en la Europa occidental, en la época de los descubrimientos, la que se inicia con la navegación transatlántica, continúa con los viajes de circunnavegación y la exploración antártica y cada cierto tiempo se nutre de la tragedia, del dolor y del sacrificio que a su vez hacen posible los actos heroicos, de valor y de humanidad, los que están asociados indisolublemente también a la historia protagonizada por Magallanes.

ABSTRACT

The text deals with the exploration of the Pacific coast of South America between 1513 and 1559, including that made by the aboriginal peoples, especially those in the most southern extreme, and its influence on the European image of this new ambit of overseas expansion.

Between the discovery of the *Mar del Sur* in 1513, the arrival of Magellan to the Pacific Ocean and the explorations made from Chili by Juan Ladrillero (1557-1559), Spaniards, in a short time, explored, recognized and outlined an essential part of the western coast of South America between Panama and the straight that Ladrillero navigated for the first time in both senses.

Since then, the southern extreme of South America remained associated with the exploration and adventure beyond the known borders, with the wild nature, but also with the historic, dramatic and epic, even the marvellous, the never-seen, the fantastic. Being a frontier for the Western world, the *finis terrae*, a remote part, a place where everything is new, unknown, a *terra incognita*. This situation can be explained because the image of this zone of the planet has its origin in Western Europe, in the time of discoveries, initiated with the transatlantic navigation and continued by the circumnavigation voyages and Antarctic exploration, and because this image, from time to time, was fed by tragedy, pain and sacrifice that make possible acts of heroism, courage and humanity, all of them inseparably associated with Magellan's exploit.

Entre el Mar del Sur y el Pacífico en el siglo XVI

El propósito de este trabajo es ofrecer antecedentes sobre el reconocimiento del litoral del Pacífico de América del Sur, entre 1513 y 1559, en el contexto del proceso de expansión ultramarino europeo.

Entre el descubrimiento del Mar del Sur en 1513, el ingreso de Fernando de Magallanes al que llamó Pacífico, y los reconocimientos que desde la gobernación de Chile realizaron Hernando Gallego y Juan Ladrillero en 1554 y entre 1557 y 1559 respectivamente, los españoles en un corto lapso exploraron, reconocieron y delinearon parte fundamental de la costa occidental de América del Sur entre Panamá y el estrecho interoceánico que Gallego y Ladrillero fueron los primeros en navegar en ambos sentidos.

Desde entonces, junto con la consolidación de la conquista de vastos territorios y el sometimiento de pueblos en el interior de América, para lo cual fue decisivo el reconocimiento de los puntos en el litoral occidental sudamericano que comunicaban a la metrópoli con sus ahora colonias, el extremo sur del continente quedó asociado a la exploración y a la aventura más allá de los límites conocidos, a la naturaleza salvaje, pero también a lo histórico, a lo dramático y a lo épico, incluso a lo maravilloso, a lo nunca visto, a lo fantástico, a la leyenda, como la de la ciudad de los Césares en la Patagonia. Llegando a representar para occidente una frontera, el *finis terrae* del mundo, un confín, un lugar donde todo es inédito, ignoto, una tierra incógnita.

Situación que se explica porque el imaginario sobre esta zona del planeta tiene su origen en Europa, en la época de los descubrimientos, la que se inicia con la navegación transatlántica y continúa con los viajes de circunnavegación, y más tarde en la exploración antártica, y cada cierto tiempo se nutre de la tragedia, del dolor y del sacrificio que a su vez hacen posible los actos heroicos, de valor y de humanidad, que están asociados indisolublemente también a la historia protagonizada por Magallanes y los que navegaron por el estrecho en el siglo XVI.

Nuestro texto explica que el hallazgo del mar del Sur en Panamá, el del estrecho de Magallanes por parte del portugués, y los reconocimientos del paso interoceánico por parte de Hernando Gallego y Juan Ladrillero, forman parte de un proceso de construcción del espacio americano occidental, en el que también participan los editores de representaciones cartográficas. A través de él se delinea, con observación e imaginación, en un marco científico propio de su tiempo, y gracias a informes, derroteros, cartas, memoriales y crónicas que irán completando paulatinamente la costa intermedia desconocida, un litoral, un espacio costero, de suma importancia para el Imperio español y de gran interés político y económico para las potencias europeas. En definitiva, ofreceremos antecedentes de cómo se completó el litoral vacío que está elocuentemente representado en el planisferio de Cantino y en el mapa de Agnese de 1544, que reflejan el estado del conocimiento del Nuevo Mundo a comienzos del siglo XVI y el proceso que se estaba viviendo a partir de los hallazgos de Balboa y Magallanes.

Planisferio o mapa de Cantino con los contornos del mundo conocido a comienzos del siglo XVI (ca 1502), antes de la conquista de México y el Darién, el hallazgo del Mar del Sur y el inicio del avance europeo por la costa occidental hacia el Perú. Biblioteca Estense de Módena

Representación del océano Atlántico de Juan Bautista Agnese, en el que el litoral occidental de América del Sur refleja las exploraciones españolas de la primera mitad del siglo XVI. Su atlas data de 1544. Biblioteca Nacional de España

El reconocimiento del litoral del Pacífico de América del Sur se extiende realmente entre 1513 y 1619, es decir, desde que Vasco Núñez de Balboa avistó el que llamó mar del Sur en 1513, hasta que, por el extremo sur, los hermanos García Nodal y el piloto Diego Ramírez de Arellano confirmaron el hallazgo del cabo de Hornos. Ello implicó acceder a un nuevo paso interoceánico, al que se sumó el descubrimiento de las islas Diego Ramírez. No obstante, aquí nos interesa identificar las expediciones que desde los focos de expansión de la conquista americana, como Panamá y Perú, salieron hacia el sur, hasta el estrecho, navegándolo en ambos sentidos y describiéndolo en sus rasgos esenciales. Señalar también a algunos de sus protagonistas y etapas esenciales y, por último, identificar a un explorador y piloto que navegó prácticamente todo el litoral occidental de América del Sur.

Este proceso de exploración costera por parte de navegantes hispanos, que se debe entender en el contexto de la expansión ultramarina europea, permitió no solo reconocer las costas del mar del Sur americano, sino también constatar la existencia de diversos pueblos costeros que se extendían a lo largo de gran parte de los hitos geográficos explorados, así como también apreciar la diversidad geográfica del paisaje. En efecto, fue gracias a sus exploraciones y descripciones como se llegó a delinear la forma que tenía el continente americano en su litoral occidental, gran incógnita geográfica de principios del siglo XVI, que solo se resolvió a comienzos del XVII.

Los protagonistas de cada una de las travesías que fueron configurando el litoral americano son todos actores de una época de reconocimiento que no ha sido comprendida como tal pues, hasta ahora, se ha privilegiado la crónica en vez del análisis, la visión nacionalista sobre la continental y, sobre todo, las visiones parciales y locales en desmedro de las de conjunto, comprensivas y de larga duración. En aquellas, además, las poblaciones locales y sus aportes al proceso de reconocimiento geográfico del litoral, han sido prácticamente ignoradas, olvidando que en el proceso de reconocimiento geográfico ultramarino impulsado por los europeos, estos aprovechan el saber y la experiencia local, como lo muestran las crónicas que dan cuenta de ello, pero también las representaciones cartográficas del litoral sudamericano que durante un siglo fueron dando forma a la costa sudamericana del mar del Sur utilizando, por ejemplo, las características culturales ancestrales de los pueblos originarios para nombrar lugares, espacios y territorios, como Tierra del Fuego y Patagonia.

Ofrecemos así un esbozo original de un proceso que ha tenido en los espacios interiores de América su principal foco de atención, y en los conquistadores de imperios, más que en los navegantes, sus protagonistas más reconocidos.

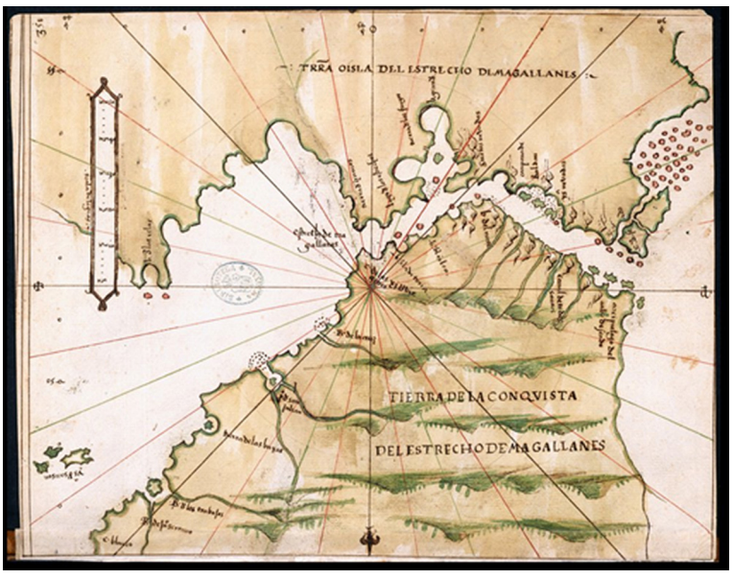
Navegantes y exploradores

En el proceso de reconocimiento del litoral sudamericano hay etapas, o ciclos históricos, marcados por la derrota de las expediciones destinadas a la exploración, pero también por el momento en que estas se realizaron. Así, es preciso distinguir entre aquellas comisiones organizadas en la península y despachadas al extremo sur de América durante la primera mitad del siglo XVI, la mayor parte de ellas

frustradas en sus pretensiones; y las que fueron consecuencia de la expansión de la conquista que, iniciada en La Española, sucesivamente fue alcanzando México, Centroamérica y Perú, y que, desde la gobernación de Chile, hizo posible el envío de comisiones al extremo del continente con el propósito de asegurar el dominio del estrecho para España.

Desde Vasco Núñez de Balboa en adelante, numerosos exploradores y navegantes se aventuraron a recorrer el litoral sudamericano hacia el sur. Entre los que hemos podido identificar, debe considerarse a Pascual de Andogoya, que alcanzó las costas ecuatoriales en 1522; Juan Bautista Pastene acompañando al conquistador del Perú Francisco Pizarro a partir de 1524; el piloto Bartolomé Ruiz, que cruzó el Ecuador hasta los 9º S entre 1526 y 1528; Fray Tomás de Berlanga, que en marzo de 1535 encontró casualmente las islas Galápagos en su camino a Perú con el objeto de mediar entre los conquistadores enfrentados; Juan Bautista Pastene de nuevo, que en 1544 alcanzó la latitud de Valdivia; Francisco de Ulloa y Francisco Cortés de Ojeda que en 1553 exploraron las costas meridionales y australes de América; y Juan Ladrillero, Hernán Gallego y Francisco Cortés de Ojeda que entre 1557 y 1559 llegaron a la boca occidental del estrecho de Magallanes.

Desde Europa, y por lo tanto desde el Sur en relación al litoral Pacífico de América, luego de Fernando de Magallanes en 1520, García Jofre de Loaiza, en 1526, cruzó hacia el Pacífico, en una travesía del estrecho que demoró cuarenta y ocho días, para después experimentar diversas alternativas en medio del mar del Sur, dividiéndose «las naves malditas» (una llegó a México y otra hasta las Molucas) después serían Simón de Alcazaba en 1535 y Alonso de Camargo, entre 1539 y 1540, los que intentaron poblar el litoral del estrecho de Magallanes, objetivo que no consiguieron debido a las adversas condiciones existentes en la zona[1].



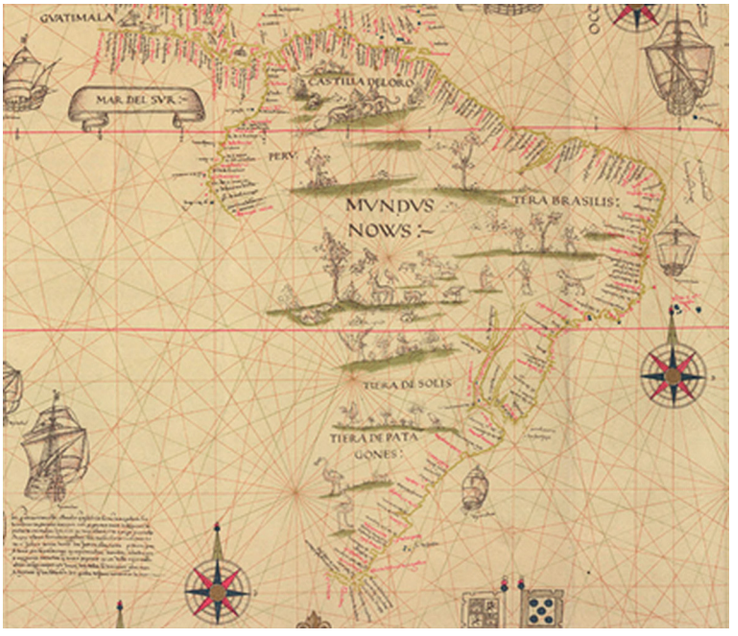
Representación del estrecho de Magallanes en el islario que el cosmógrafo español Alonso de Santa Cruz comenzó a preparar en 1539 y en el cual incluyó los avances geográficos realizados por España en el extremo del continente americano

El resultado de todos estos intentos fueron algunos reconocimientos del estrecho por quienes lograron cruzarlo hasta el Pacífico, pero también de la costa occidental patagónica y del litoral de Chile, los cuales se reflejaron en derroteros y representaciones que incorporaron topónimos y corrigieron errores. Pero sobre todo sirvieron para determinar la orientación del continente en la cartografía en el cuadrante del Pacífico Sur, reflejo de lo cual es el atlas llamado *Islario general de todas las islas del mundo* que el cosmógrafo de la Casa de Contratación, Alonso de Santa Cruz, elaboró entre 1539 y 1560, y en el cual resumió también el conocimiento acumulado sobre el estrecho de Magallanes[2].

---

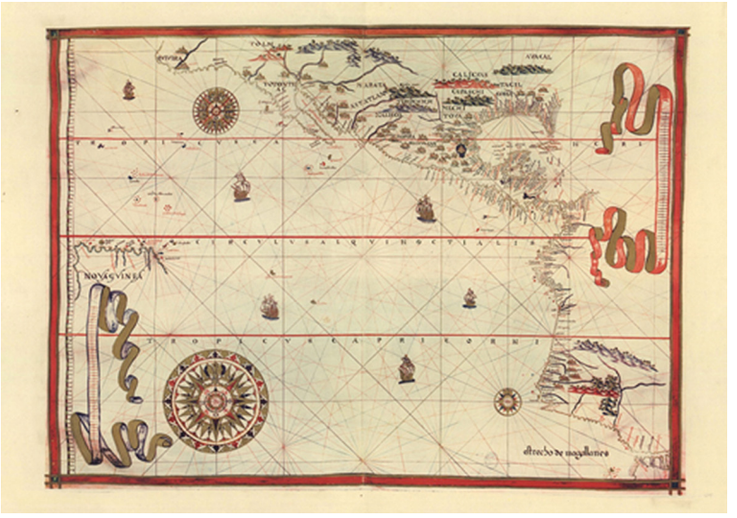
[1] No cabe en este trabajo aludir al proceso de descubrimiento y exploración del Pacífico que, desde Magallanes en adelante, y en menos de un siglo, significó descubrir para Europa la mayor parte de las islas y archipiélagos de Oceanía. Véanse, por ejemplo, Amancio Landín Carrasco, *et. al.*, *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Madrid, Editorial Naval, 1992; y Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «La exploración española del Pacífico en el siglo XVI», en Archivo General de Indias, *Pacífico: España y la aventura de la Mar del Sur,* Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2013, pp. 125-187.

[2] Hemos resumido las conclusiones que ofrece para cada uno de los viajes nombrados VÁSQUEZ DE ACUÑA GARCÍA DEL POSTIGO, Isidoro, en su *Historia Naval del Reino de Chile. 1520-1826. Síntesis*. Santiago: Compañía Sudamericana de Vapores S.A., 2004.



Detalle de una carta de 1529 con una representación de todo lo conocido hasta entonces, y en la que junto con el litoral del Pacífico sudamericano que comienza a delinearse, aparece ya la Tierra de los patagones

Pero quienes siguieron a Magallanes y lograron alcanzar el Pacífico nunca dejaron de mencionar a los patagones y su porte de gigantes, y sobre todo de alimentar mitos y quimeras respecto de la región, como la Especiería, la ciudad de los césares o la abundancia de oro. Sin duda efecto de los acontecidos y desgraciados viajes de entonces, pródigos en naufragios y desafíos impuestos por una naturaleza extrema, en cuyo entorno iba quedando «gente perdida»[3].



Carta del mar del Sur, 1545, con la representación de las noticias de la expedición de Alonso de Camargo que entre 1539 y 1540 cruzó el estrecho y arribó al Perú

Por último, el viaje de Camargo, como finalmente alcanzó Arequipa, fue una fuente útil de noticias para los navegantes que más tarde explorarían el litoral austral desde Perú y Chile, completando entonces el reconocimiento exterior de la costa hasta la Patagonia y el estrecho de Magallanes.

Entre los navegantes que complementaron por mar el avance por tierra del adelantado Diego de Almagro en 1536, y de Pedro de Valdivia en 1541, están el piloto Juan Fernández, quien alcanzó hasta la desembocadura del río Biobío (36° 50' S); y Juan Bautista Pastene, que llegó a la altura de los 39° S, hoy Valdivia, en 1544. Más tarde, consolidada su conquista, Pedro de Valdivia, en 1553, envió a Francisco de Ulloa, junto con el cosmógrafo Francisco Cortés de Ojeda y el piloto Hernando Gallego, a recorrer

[3] Véase GIL, Juan. *Mitos y utopías del descubrimiento 2. El Pacífico*. Madrid: Alianza Editorial 1989, apartado «La tierra del César», pp. 258-274.

la costa todavía más hacia el sur. Oportunidad en que sus comisionados no solo reconocieron el litoral de Chiloé y el archipiélago de Chonos, sino que incluso, según la relación que escribió, Gallego alcanzó el estrecho de Magallanes, obteniendo conocimientos que pocos años después serían aprovechados por Juan Ladrillero, uno de sus acompañantes.

La derrota de Gallego, confirmada además por la crónica de Jerónimo de Vivar sobre la conquista de Chile, describe muy escuetamente su navegación, en ambos sentidos, por el estrecho de Magallanes entre diciembre de 1553 y enero de 1554[4]. La misma que, sin embargo, ofrece algunas de las principales referencias geográficas de la costa sur y austral del continente americano, como la isla Santa María, al sur de Concepción en los 37° S; la isla Guafo al sur de Chiloé, en los 45° S; y el archipiélago de Chonos, en los 45° S; hasta entrar, llevado por las corrientes, en el estrecho a la altura de los 52° S, advirtiendo la cordillera que, desde entonces, los navegantes han señalado como hito de su navegación por el paso interoceánico, pero también la presencia de indígenas, todo lo cual describe: «Este estrecho tiene cien leguas, poco más o menos, de complidor. Y de anchor será en partes una legua y legua y media; y en partes más ancho, porque dentro de él hay muchas bahías donde hay muchas canoas hechas de cortezas de árboles. Y los indios son barbados y gente de alta estatura. Los cuales dichos indios andan vestidos con pellejos de lobos marinos, de los cuales indios tomé yo, Hernán Gallego, siete y un muchacho». Reflejando a continuación, en una frase, una de las formas que los europeos utilizaron para obtener información de los territorios explorados y de los pueblos conocidos. «Los cuales los traje a la provincia de Chile, donde los tengo, y en mi casa, para que demuestren la lengua y para que den razón de lo que en la tierra pasa».

Luego de alcanzar el que llama mar del Norte, Gallego decidió «dar la vuelta por causa que no teníamos comida», y saliendo al Pacífico, «para venir en busca de las provincias de Chile, nos dio un temporal muy recio de norte, que nos hizo ir por la tierra que está en la banda sur del estrecho hasta los 55° S». Circunstancia que entonces le permitió reconocer el litoral que se extiende entre la boca del estrecho y la actual bahía Cook que conecta con el canal Beagle, situado al sur de la isla Tierra del Fuego. En lo que constituyó el mayor avance hacia el extremo sur del continente americano realizado hasta que, en 1619, los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal, llegaran a las islas Diego Ramírez en los 56° S.

La derrota de Hernando Gallego, sin duda un hito en el proceso de exploración del litoral del Pacífico austral, por las escasas noticias que ofreció en términos de descripción geográfica tal vez no significó un avance sustantivo en materia de conocimiento de las costas del estrecho propiamente tal, como de los pueblos que lo habitaban; de ahí que la exploración que Juan Ladrillero emprendió años más tarde, por el detalle que ofrece de la Patagonia y sus habitantes, resulte un auténtico hito en términos de descripción geográfica y representación etnográfica de sus habitantes ancestrales.

Juan Ladrillero y el reconocimiento del estrecho de Magallanes

Experimentado navegante, antes de emprender la exploración del estrecho de Magallanes por la que terminaría siendo recordado, Juan Ladrillero había participado desde 1537 en las exploraciones del mar del Sur emprendidas desde Panamá. Reconocido como cosmógrafo, desde joven se había adiestrado en la práctica marinera, realizando numerosas travesías transoceánicas y obteniendo carta de examen de piloto ya por el año 1535.

Ladrillero fue uno de los primeros en determinar latitudes al sur del Darién, proporcionando datos sobre Lili, Popayán y otros puntos situados hasta la isla de la Gorgona, en la actual Colombia. También formó parte de la empresa del adelantado Pascual de Andagoya, oportunidad en la que alcanzó hasta la bahía de la Cruz y participó en la fundación de Buenaventura. En 1545 se halla en Quito, participando de los aprestos de la expedición que marcharía contra Gonzalo Pizarro, cuya derrota a manos de La Gasca le permitió retirarse a disfrutar de su encomienda en Chuquiago, Alto Perú[5].

---

[4] Véase el artículo de José Miguel Barros en que, comparándolos, reproduce el capítulo de Vivar sobre los puertos que descubrieron los navíos que envió el gobernador a descubrir el estrecho de Magallanes, y la declaración de Gallego luego de su derrota por el paso, «Expedición al estrecho de Magallanes en 1553: Gerónimo de Vivar y Hernando Gallego», en *Anales del Instituto de la Patagonia*. Punta Arenas, Chile: 12, 1981, pp. 31-40.

[5] Glosamos las noticias que sobre Juan Ladrillero y sus peripecias como navegante ofrece Ramón Guerrero Vergara, quien transcribió y publicó su derrotero al estrecho, con notas y comentarios eruditos y una carta geográfica que más adelante reproducimos. Véase, *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, año V. Santiago: Imprenta Nacional 1879, pp. 453-525.

En esa situación fue cuando el virrey del Perú, valorando su experiencia, conocimientos y pericia como marino, lo llamó para que acompañara al nuevo gobernador de Chile, su hijo García Hurtado de Mendoza. Una vez en Chile, Ladrillero recibió la orden de navegar al paso interoceánico con el objetivo, como escribió en su relación del viaje, de «acabar de descubrir el estrecho de Magallanes y tierra desde los últimos límites de las provincias y gobernación de Chile, hasta dicho estrecho».

La enumeración del contenido de su memoria que Ladrillero hizo al comienzo de esta permite conocer los intereses imperiales respecto del estrecho, y la información que se esperaba recogiera para satisfacerlos: «Una relación, derrota y altura y señales de tierra, y calidad de ella, y traje y manera de la gente de cada provincia o bahía, y de los tiempos que reinan en ella en todos los meses del año; y asimismo para que así más bien entendida sea, y rehablando en las derrotas y alturas de la costa, de cómo se corre y la altura en que está, y señales de las bahías y puertos, y la distancia de lo que cada bahía entra en la tierra adentro, y cómo se corre, y las brazas que en ella hay, y la calidad de la gente y traje que en cada una acostumbran traer, y las armas que tienen para ofender»[6]. Y como efectivamente contiene todo lo señalado, se podrá comprender la importancia histórica de la exploración de Ladrillero al describir el estrecho exhaustivamente por primera vez, legando, además, una derrota de su navegación en ambos sentidos, la que incluye la descripción de canales existentes en el interior del paso.

Contribución que el navegante está consciente de hacer al advertir a sus lectores que «tornaré desde la misma bahía de la boca de la mar a hablar en cómo se corre la costa adelante desde aquella bahía a otra, y la altura en que está, y las brazas que en ella hay, y calidad de la tierra; y así iré declarando y discurriendo por esta mi relación para que mejor se entienda hasta el dicho estrecho de Magallanes hasta la primera boca que está en 53° S (52° 43'), como hasta la segunda, que está en 54°; y asimismo el estrecho adentro de mar a mar, y todo de la manera dél, y los canales que tiene, así a la mar como dél, por donde puedan entrar y salir las naos, viendo lo que más les convenga».

La descripción del litoral austral

A la altura de Valdivia, en los 39° 8' sur aproximadamente, desde donde zarpó en noviembre de 1557, inició Ladrillero su relación con la descripción del litoral sudamericano del Pacífico, que desde el mar caracteriza como una «tierra montuosa» que en lo alto «hace como una mesa», cuyos accidentes principales va nombrando al tiempo que señala las distancias en leguas que calculó entre cada uno de ellos. Un litoral que a medida que avanza hacia el sur aprecia «alto y montuoso», sin pendiente ninguna, solo interrumpido por algunas bahías planas. Ya en la que hoy se conoce como costa desmembrada, en el archipiélago de Chiloé, Ladrillero comienza a describir las islas por las que navega, señalando si son llanas o no, calculando su contorno, informando cuando están habitadas, advirtiendo sobre sus «muchas aguas y mariscos», como también de los accidentes que va encontrando, como entradas de mar y farallones que surgen de las aguas, en una relación cuya exhaustividad fue apreciada en el siglo XIX. Una costa cada vez más erosionada por el agua, el hielo y los movimientos de la corteza terrestre por lo que Ladrillero, ajeno a estos fenómenos y ante la falta de palabras, decide nombrar «alcachofado» al hoy conocido como archipiélago de Chonos. Fue en esta zona, además, donde Ladrillero tomó un indígena como «lenguaraz», ofreciendo otra de las prácticas propias de los exploradores.

Avanzando hacia el sur, más allá del golfo de Penas, en medio del archipiélago Guayaneco, entre los 47° y 50° aproximadamente, Ladrillero dice estar navegando entre «una cordillera de islas, farellones y bajos», observando hacia el este, cerros altos, volcanes, una «tierra montuosa y de peñas» que cancelaba cualquier esperanza de poblamiento. Aun cuando, describe, en los canales, por ejemplo, el actual Fallos, habitaban «indios pescadores», los llamados chonos, cazadores recolectores que califica de «muy salvajes y sin razón» y cuyas vestimentas y prácticas refiere con detalle.

La orientación, duración y fuerza de los vientos entre noviembre y diciembre, que es cuando navegó por el canal Fallos, también son reseñados por Ladrillero. Como la duración de la luz, cuando escribió, «y los días son dieciséis horas y media en el mes de diciembre»; y la existencia de un «buen puerto que abriga de norte a oeste sudoeste» en la isla de la Campana, con agua dulce, fondo de arena, seis a siete brazas de fondo y a un tiro de ballesta de la tierra.

[6] *Anuario*, p. 457.

A medida que avanzaba en búsqueda de la entrada del estrecho va detallando el archipiélago de islas, como la de Wellington, sus puertos, la dirección de la costa, los accidentes, como bajos y farallones; navegando por entre el golfo Trinidad, adentrándose hacia el noroeste en el estrecho Concepción hasta los hoy llamados Campos de Hielo Sur, y la Madre de Dios, además de otra multitud de islas al sur de los 49° hasta el estrecho de Nelson en los 51°30' Sur. Siempre describiendo, indicando, advirtiendo, recomendando, incluso señalando el tipo de amarras que es necesario utilizar en determinados lugares. Haciendo gala de una exactitud que los marinos decimonónicos apreciaron, entre otras razones por tratarse de una exploración que no se repetiría en siglos, y cuya derrota orientó a quienes en el siglo XIX se adentraron en los canales patagónicos, pues Ladrillero fue el descubridor de numerosos canales interiores, como los llamados Concepción, Trinidad, Ancho, Indio, Messier y varios otros menores que desembocan en ellos. Y así, hasta llegar a la que creyó entrada del paso interoceánico, el que nombra canal San Lázaro, hoy Sarmiento.

Confusión que explica: «Entré creyendo que era el estrecho, por estar como está en 52°, do la figura y relación de Magallanes decía que estaba el estrecho». Aprovechó para describirlo, así como también las islas existentes en él, como la de Carrington y la de Newton, avanzando así en el reconocimiento de los canales interiores del Pacífico austral, los que solo volverían a ser visitados en el siglo XIX, y advirtiendo sobre «las grandes corrientes» que en ellos se experimentaba. Reflejo tal vez de su experiencia, como la de otros navegantes, «y visto que no era lo que buscábamos» y «que no hallábamos por ahí el estrecho», como Ladrillero escribió, son algunos de los topónimos de aquella geografía, como los canales Obstrucción y Última Esperanza.

Imagen satelital del estrecho de Magallanes. En https://es.wikipedia.org/wiki/Estrecho_de_Magallanes, visitada el 1 de octubre de 2018

Tal vez fueron este tipo de confusiones las que llevaron a algunos integrantes de la expedición, como relata uno de ellos a, en medio de los canales, subir «hasta una sierra muy alta, para ver si viéramos el estrecho de Magallanes, y desde que fuimos en la cumbre alta de ella vimos...», reflejando en su relato también las prácticas de exploración[7].

De regreso a la ruta que lo conduciría al paso entre el mar del Sur y el del Norte, en los 52° 28', Ladrillero delinea las islas Narborough y el archipiélago de la Reina Adelaida, a continuación de lo cual su derrotero ofrece las señas de los cabos que marcan la entrada del paso, el Deseado y el Parker, informando que el «estrecho entra al sureste cuarta al este», para a continuación explorar la nombrada isla Desolación, llamada así por John Narborough en 1670. Flanco oeste del estrecho descrito como una cordillera de islas altas que salen cinco leguas a la mar, con bajos y farallones entre ellas; una tierra muy quebrada, aseguró Ladrillero, de muchas abras, donde entra el nordeste, con playas donde irrumpen olas grandes. Un territorio que desde 1558, cuando los españoles lo exploraron por primera vez, y el nombre con que se le conoce así lo representa, fue caracterizado como de «sierras peladas de alto y de peña, con poca arboleda, sin haber tierra ninguna», donde reinan los vientos nortes en el verano y los oestes y sudestes en el invierno, todos «forzosos y fríos»; donde «nieva mucho, calma y salta el viento, de agua y cerrazón», quedando así señalado por su clima crudo y su aspecto horrible.

Ladrillero permaneció en el extremo sur de la isla Desolación entre el 22 de marzo y el 22 de julio de 1558, a continuación de lo cual siguió por el estrecho en dirección a las islas de Carlos III y de los Príncipes, refiriendo la dirección de las islas, los detalles de su relieve, mareas, vientos y, cada cierto tramo, la situación geográfica en que se encontraba. Y también las características de la población aborigen nómada que avistaba a su paso, ponderando su porte, «bien dispuesta de cuerpo»; vestidos, «de cueros de lobo y de nutrias»; comestibles, «marisco, pescado, lobos que matan y ballenas que dan en tierra»; la forma de

[7] Véase la relación de las derrotas y navegación del capitán Francisco Cortés Ojeda con el navío *San Sebastián* al descubrimiento del estrecho de Magallanes, en GAY, Claudio. *Historia física y política de Chile, Documentos*, tomo II. París: Casa del autor 1852, pp. 55-98. Ahí aparece como «Viaje del capitán Juan Ladrillero al descubrimiento del estrecho de Magallanes».

consumirlos, «crudo y otras veces lo asan poca cosa»; armas, «dardillos de madera blanca y dagas de huesos de ballena»; habitaciones, «donde quiera que llegan ponen unas varas y encima unas cortezas»; y medios de transporte, «traen canoas de cáscaras de árboles cosidas con barbas de ballenas». Todos, preciosos y elocuentes datos que también contribuirán a caracterizar la región de los canales australes.

Indicando la orientación del paso marítimo en su derrota hacia su boca en el Atlántico, informando sobre su anchura y las principales formas de su costa, como ensenadas y los canales que desembocan en él, Ladrillero además se interna en algunos de los canales laterales. Como el San Gabriel, el Bretón y el San Sebastián, informando sobre las características de las islas que encontraba en su ruta. De vuelta en el paso, nombra la isla que halla en la ensenada que navega, Gonzalo de Borja, hoy isla Isabel, señalando sus características y advirtiendo sobre la amenaza que representa para los navíos. Luego describe la hoy llamada segunda angostura del estrecho, midiendo distancias, aludiendo a las características del relieve, identificando la flora y los elementos del clima que se presentan en la zona, entre ellos, vientos recios y soberbios, mucho frío y algo de nieve. También informa del régimen de las mareas, advirtiendo «que corren con furia».

Las características de la costa, «tierra de sabana, llana y rasa», playas de arena; de los habitantes, los patagones, «gente soberbia»; la orientación del estrecho hacia su salida en el mar del Norte; y el relieve de la región, «la cordillera comienza desde donde hace la vuelta el estrecho». Son otras tantas indicaciones que Ladrillero entrega en su derrotero hasta alcanzar la salida en el Atlántico el 9 de agosto de 1558, y dar la vuelta para, como escribió, «ir a dar razón de lo hecho, y porque más claridad haya de este estrecho para que los que por él hubieran de ir o venir». Pero, antes, y «para que los navegantes tengan más claridad por donde se rijan», el navegante y explorador ofrece una «relación desde la boca de la mar del Norte, con los brazos y canales que en el dicho estrecho entran y salen». Describiendo a continuación la situación de la boca norte, su anchura, sus costas y principales accidentes del terreno circundante, operación que también realiza con el litoral que contiene el estrecho a medida que avanza en su derrota hacia la salida en el mar del Sur, con precisas indicaciones sobre las condiciones de navegación y los principales obstáculos existentes a lo largo del canal y sus riberas que la podrían hacer todavía más difícil. Siempre señalando la orientación geográfica de la costa, describiendo las que llama «señas» de cada forma del relieve visible, indicando las distancias entre una y otra, y advirtiendo sobre las posibilidades de errar en la laberíntica ruta. Entre otras razones, y, además, por los violentos e imprevistos vientos que la azotan y por la fuerza de las mareas que se suceden y se chocan en ella.

Pero Juan Ladrillero también indica la mejor época del año para navegar en el estrecho de Magallanes, diferenciando si la derrota es desde el Pacífico o del Atlántico, e informando sobre los días estimados para cruzarlo, los vientos que se encontrarán y las formas del relieve de la ruta que sirven para orientarse. Concluyendo, después de su prolija y exacta descripción de la costa patagónica, que «el estrecho es el canal más noble de todas las bahías que hay en aquella región, por causa de que tiene la serranía más baja, así en la cordillera, como en todo lo demás de él»[8]. Apreciando de este modo un clima menos extremo por la llanura de sus costas, la inexistencia de ventisqueros y sus amenazantes rodados, y las posibilidades de orientación que un paisaje plano ofrece al navegante al destacar los puntos sobresalientes del mismo.

En su viaje de regreso hacia Chile, el navegante exploró nuevamente la comarca y los pasos del estrecho, empleando ahora los meses de verano, saliendo al agitado océano Pacífico a comienzos de 1559. Una tripulación agotada por el hambre y los desafíos de una naturaleza implacable culminó una empresa que, finalmente, luego de casi dos años de haber zarpado, arribó a Concepción. Llegaba a su fin así una expedición que transformó a Juan Ladrillero en el primer navegante que recorrió íntegras las costas occidentales de la América meridional, entre el Darién y el estrecho de Magallanes, contribuyendo con sus descripciones y derroteros a delinearla y a eliminar de los mapas las zonas marcadas como *terra incognita*. Completando además los contornos de un continente que hasta su navegación por el paso interoceánico austral todavía estaba en proceso de configuración.

Muertos a su regreso todos los protagonistas de la exploración, incluido Juan Ladrillero, y ocultado su derrotero por una Corona celosa, las escasas noticias acerca de la expedición, que solo unos pocos conocieron, y de manera parcial, confusa y contradictoria, contribuyeron también al halo de misterio que

[8] Ya antes Antonio Pigafetta, caracterizando el paso y las facilidades que en él encontraron para alimentarse, escribió: «no creo que haya en el mundo estrecho más hermoso ni mejor».

cubrió el viaje y, con él, la región que Ladrillero exploró[9]. Aunque solo en el siglo XIX se confeccionó una representación de la travesía de Ladrillero, no puede descartarse que su derrotero, o partes de él, fuera no solo conocido, sino también utilizado por quienes lo sucedieron en la exploración de la costa austral de América del Sur. Que en el hallazgo del piloto Juan Fernández tiene también un hito, tanto por el descubrimiento en 1574 del archipiélago frente a las costas de Chile que hoy lleva su nombre, como también porque este fue consecuencia de haber constatado la existencia de una corriente que cercana al litoral americano retardaba la navegación desde Perú al sur, la hoy corriente de Humboldt, que el piloto eludió saliendo mar adentro, acortando y facilitando así el viaje entre Perú y Chile.

Representación decimonónica del viaje de Juan Ladrillero que refleja el detalle con que el piloto exploró el estrecho de Magallanes y la región circundante

Luego de la comisión de Ladrillero, los afanes en el estrecho fueron abandonados por la monarquía española, seguramente porque su descripción canceló cualquier expectativa sobre posibles riquezas en las tierras australes. No fue hasta que Francis Drake, en 1578, pasó al mar del Sur y amenazó sus dominios en América, cuando Pedro Sarmiento de Gamboa, por orden de la Corona, realizó una expedición de reconocimiento que zarpó desde Lima en 1579, y otra de colonización organizada en España. Ambas con propósitos de defensa ante la amenaza de otras potencias. De este modo, Sarmiento de Gamboa fue el último atrevido que en el siglo XVI navegó por el estrecho de Magallanes y contribuyó a su reconocimiento. Dejando dos relatos con sus travesías, en las cuales, sin embargo, no alude y menos utiliza, el precioso derrotero legado por Juan Ladrillero. Y aunque la comisión sí fue conocida en el siglo XVII, como lo demuestra la alusión a que de ella se hace en un derrotero español anónimo datado en 1675, su legado solo sería recuperado por los hidrógrafos que en el siglo XIX se adentraron en los mares australes para explorar la costa meridional de América, entre ellos los ingleses Phillip Parker King y Robert Fitz-Roy, y los marinos de la Armada de Chile[10].

En 1589, el geógrafo y cartógrafo flamenco, Abraham Ortelius, en su Atlas Theatrum Orbis Terrarum, cuya primera edición data de 1570, representó el mar Pacífico con sus costas y la toponimia conocida hasta entonces

[9] Véase, por ejemplo, el texto de GONZÁLEZ-BARRERA, Julián. «La derrota a través del estrecho de Magallanes: El viaje olvidado de Juan Ladrillero (1557-1559)», en *Atenea*, nº 501. Concepción, 2010, pp. 11-33.

[10] Véase MORENO JERIA Rodrigo y ORTIZ SOTELO, Jorge. *Un derrotero del mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana 2018, p. 525.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

Las crónicas de los viajes de Zheng He y de Magallanes-Elcano

JOSÉ EUGENIO BORAO MATEO
Universidad Nacional de Taiwán

RESUMEN

El viaje de Magallanes-Elcano nos sorprende principalmente porque fue capaz de encontrar el paso al Pacífico que permitió la primera circunnavegación del globo, y así le fue reconocido a Elcano por el emperador nada más volver a España. Pero posiblemente esa gesta no era lo que más ocupaba la mente de los navegantes durante el viaje, sino el modo de llegar a las islas de las especias, y una vez allí explorar cómo desenvolverse en unos mares apenas conocidos en Europa, pero altamente transitados desde tiempos inmemoriales, y en cuyos límites geográficos estaba teniendo lugar el comercio más voluminoso del mundo, en el que acababan de encontrar acomodo los portugueses.

El presente trabajo va a explorar, pues, el sustrato de las redes comerciales tejidas en el Lejano Oriente previas al viaje de Magallanes-Elcano –en particular el creado por las expediciones previas de Zheng He– como marco de recepción de la llegada de la flota española. Concluimos que las diversas recepciones procedían de modo simple o sofisticado en función del mayor o menor contacto que las diversas islas hubieran tenido con el comercio chino. El acercamiento que hemos hecho a este tema ha sido a través de las crónicas de ambos tipos de expediciones.

ABSTRACT

The Magellan-Elcano journey had impressed readers for centuries, because it was able to find the passage to the Pacific Ocean, allowing the first circumnavigation of the globe, something that was recognized by Emperor Charles to Elcano just after returning to Spain. Yet, this feat probably was not the main issue in the mind of the sailors during their trip, but the need to reach the Spice Islands and once there to explore how to move in some seas barely known by Europeans, but highly trafficked since immemorial times, and surrounded by borders where the most voluminous trade of the world was going on; a place where the Portuguese had just found accommodation.

The present study is going to explore the substrate of commercial networks woven in the Far East before the trip of Magellan-Elcano–particularly the one created by the previous expeditions of Zheng He—as reception framework of the arrival of the Spanish expedition. We conclude that the standards of the different rulers' receptions in the visited islands depended on their previous degree of contact with Chinese trade. The approach we had made for this study is based on the research of the different chroniclers of both types of expeditions.

Las crónicas de los viajes de Zheng He y de Magallanes-Elcano

La admiración que causa el viaje de Magallanes, y en particular su exploración de la Micronesia y de las Filipinas, continuada por Elcano en las islas Molucas, puede entenderse mejor si se pone esta navegación en el contexto histórico de la zona, y en comparación con los informes chinos de viajes, escritos ochenta años antes de las relaciones de Pigafetta, Albo, etc. El motivo de esta contextualización y comparación gana interés por el intento habido de disputar a Magallanes la primacía del descubrimiento del estrecho que lleva su nombre, así como por la reciente recuperación de la figura de Zheng He, inspiradora de la nueva expansión comercial y política china.

Viajes asiáticos de exploración antes de la llegada de los portugueses

Es conocido que las comunicaciones entre Roma y China ya existieron en la antigüedad. En la Edad Media estos contactos siguieron, muchas veces a través de los árabes o persas, produciendo relatos de viajes en Occidente así como tratados geográficos, comerciales y etnográficos en China, siendo el más conocido el *Zhufanzhi* 諸蕃志 (*Informe de naciones extranjeras*)[1], escrito por Chao Rugua 趙汝适 en 1225. Este libro sería sin duda uno de los materiales utilizados en las expediciones comandadas por el almirante musulmán Zheng He 鄭和 en la dinastía Ming, durante el reinado del emperador Yongle 永樂[2], para reavivar el sistema tributario chino.

Ciertamente, este emperador nada más usurpar el trono intentó llevar a cabo una política de reconocimiento de China por parte de los Estados costeros desde el mar de la China hasta la India, e incluso Arabia y el África oriental. Los viajes son bien conocidos en Occidente desde principios del siglo xx, cuando sinólogos franceses e ingleses tradujeron y estudiaron las crónicas de los mismos. Estas rutas dependían de los monzones, por lo que en los viajes hacia el oeste, es decir en los de ida (entre octubre y marzo), se desarrollaban las acciones diplomáticas, mientras que los viajes de vuelta procedían de abril a septiembre, de modo que la flota trataba de volver sin demora. Valga la pena ahora hacer un resumen de dichos viajes tanto para destacar su importancia, como para preparar la observación que haremos al final de las semejanzas y diferencias con los de la expedición de Magallanes-Elcano. El resumen de los viajes a partir de la síntesis de Mills (Ma, 1970: 10-15) es el que sigue.

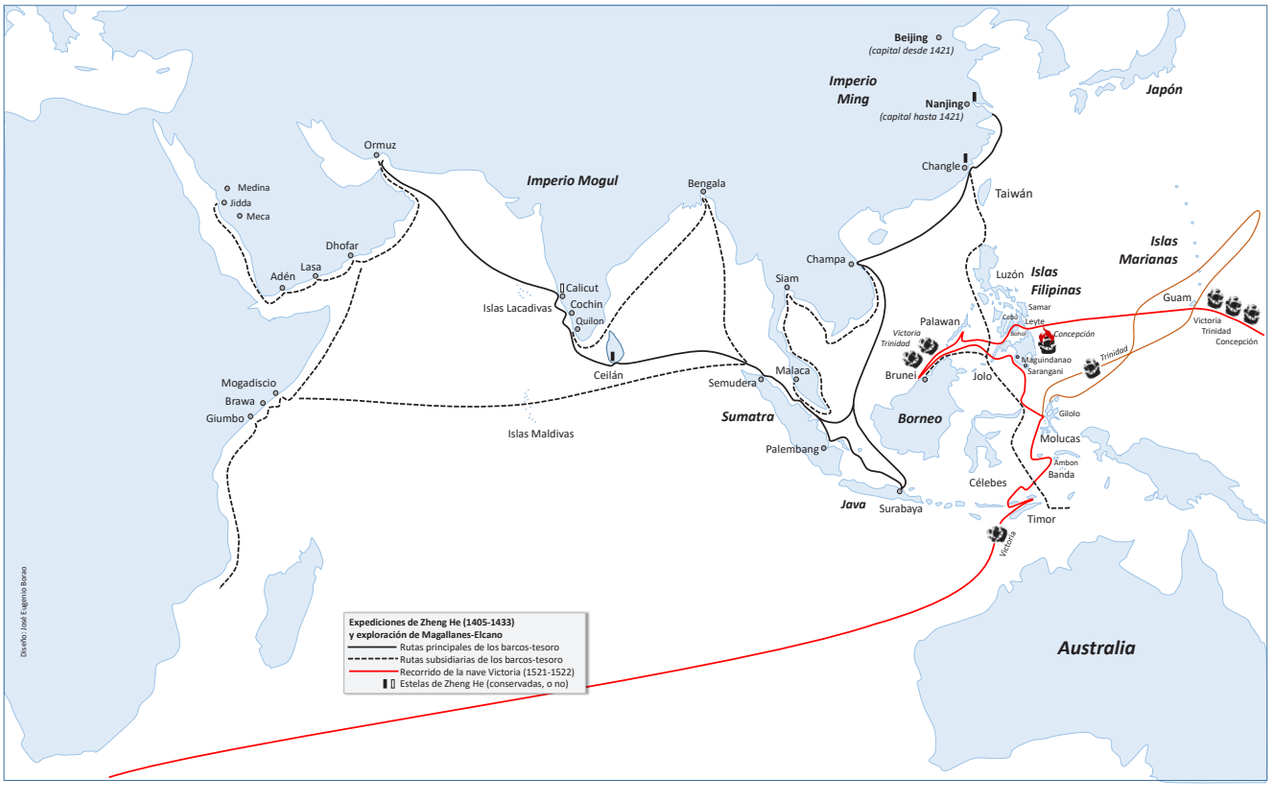
La primera expedición (1405-1407) inició la construcción de sus barcos en 1403, y en 1405 el eunuco y destacado militar Zheng He (36 años) fue nombrado almirante, siendo su ayudante el experimentado marino Wang Jinhong 王景弘 (49 años). Se trataba de una colosal flota, hecha con todos los recursos del Estado, que contó con 370 barcos, de los que 62 eran los llamados barcos-tesoro 宝船, barcos colosales[3], en donde iban los comandantes de la expedición. La flota incluía además barcos-nodriza,

---

[1] Este libro fue traducido al inglés por Friedrich Hirth y William Woodville Rockhill (Printing Office of the Imperial Academy of Sciences at St. Petersburg). Para su consulta online puede verse https://archive.org/stream/chaujukuahiswork00chao/chaujukuahiswork00chao_djvu.txt. Posteriormente fue reimpreso con el título: *Chao Ju-kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries entitled Chu-fan-chi.* Nueva York: Paragon Book Reprint Corp. 1966.

[2] Favorecido por el auge demográfico, Yongle llevó a cabo, además de las expediciones marítimas, otros proyectos gigantescos como la creación de un gran ejército, la recuperación del gran canal, la continuación de la gran muralla y el traslado de la capital de Nanjing a Beijing, con la consiguiente fundación de la Ciudad Imperial, que incluía en su centro la Ciudad Prohibida, así como las guerras de conquista de Vietnam. En el aspecto cultural merece destacarse la redacción de la llamada Enciclopedia Yongle.

[3] Durante mucho tiempo ha primado la imagen de superposición de la *Santa María* de Colón sobre un barco-tesoro, apareciendo este cinco veces más grande. Aunque al principio del siglo xx los primeros sinólogos pusieron en duda los datos del tamaño de los barcos-tesoro, algunos modernos autores piensan que debe ser confirmado (Dreyer, 2007: 99-134). Por el contrario, otros creen que son cada vez más las voces que reducen de manera drástica las medidas tradicionalmente ofrecidas pues darían a esos barcos poca maniobrabilidad. Estos autores hacen nuevas lecturas de las fuentes, y



que garantizaban el avituallamiento, pues llevaban huertos, animales, etc. El total de los embarcados a bordo de esta armada, incluyendo todo tipo de gente, era de 27.870 personas[4]. En este viaje Zheng He visitó varios países como Java, llegando a su destino final, Calicut (al sur de la India), donde pasaría los primeros meses de 1407, a la espera de los monzones. La vuelta fue hecha por una ruta similar. El plan de la expedición era buscar el reconocimiento y vasallaje al imperio chino de los monarcas visitados, a quienes se les regalaba sedas con decoración de oro y otros presentes. A su vez, varias delegaciones de estos reinos acompañaron a la flota en su vuelta a China para llevar presentes al emperador y rendirle homenaje. Por el contrario, si los reyes visitados no aceptaban dicha soberanía eran sometidos por la fuerza. Zheng He regresó a Nanjing el 2 de octubre de 1407, tres meses más tarde de lo esperado, debido probablemente a la batalla marina que sostuvo con el pirata chino Chen Zuyi 陳祖義, al que se le capturaron diecisiete barcos y mataron cinco mil hombres. Por su parte, el pirata fue capturado, presentado al emperador y ejecutado en la capital, Nanjing.

La segunda expedición (1407-1409) no fue tan importante porque vino motivada por un hecho puntual, la instalación del nuevo rey de Calicut, Mana Vikraman. En octubre de 1407, Zheng He volvió a ser nombrado como almirante de la expedición, pero en realidad no viajó personalmente, delegando en los otros eunucos que también habían recibido nombramiento, el citado Wang Jinhong o Hou Xian 侯顯. Por esta razón a finales del 1408 o principios de 1409 solo salieron 249 barcos, sin que sepamos

buscan posibles elementos de confusión o distorsión de la realidad, como la fantástica novela de Luo Maodeng 羅懋登, *Sanbao-taijian Xiyangji Tongsuyanyi* 三寶太監西洋記通俗演義 *(Novela popular sobre el eunuco Tres Tesoros y sus viajes por el Océano Occidental)*, publicada en 1597, que relata ficcionalmente los viajes de Zheng He, y que habría influido mucho en esa imagen de grandiosidad (Church, 2005: 163).

[4] ¿Era tan grande la armada de Zheng He? Si los datos que nos han llegado son ciertos, entonces sí lo era si la comparamos con las que participaron en las batallas navales que hubo por ejemplo en Europa en el mismo tiempo, como la de Gibraltar (1407) entre la corona de Castilla y León y el reino de Granada, en la que, según la *Crónica de Juan II*, cada flota tenía alrededor de 40 naves, naturalmente de diferente tonelaje; o la de Gallipolli (1416), entre Venecia y el Imperio otomano, donde los venecianos capturaron unas 20 galeras; o la de La Rochelle (1419) entre una flota castellana y otra anglo-hanseática. Sin embargo, ya no sería tan grande comparada con la armada de la Santa Liga en la Batalla de Lepanto (1571), que tendría unos 300 barcos de diversa procedencia y unos 90.000 combatientes entre soldados, marineros y chusma; o con la Armada Invencible (1588) o su oponente la Armada inglesa. Tampoco lo sería en comparación con la flota de Koxinga que conquistó la ciudad holandesa de Fort Zeelandia en Taiwán, en 1662, con 900 juncos de diversos tamaños y 25.000 soldados.

esta vez cuánta gente iba a bordo, ni cuántos eran los barcos-tesoro. Nuevamente fueron entregados presentes, como brocados y gasas. La expedición hizo un recorrido similar al de la primera. Igualmente pasó en Calicut los tres primeros meses del año 1409 antes de regresar. Allí el comandante de la expedición erigió una estela para conmemorar dicho encuentro, y dejar constancia de la autoridad china.

En la tercera expedición (1409-1411), Zheng He volvió a asumir personalmente la dirección del viaje, junto a los otros dos eunucos mencionados de la segunda. Esta expedición fue la mayor hasta el momento contando con 30.000 soldados. Por vez primera se conocen los días de llegada de cada etapa, en su camino hasta Calicut y Ceilán. En este sitio Zheng He erigió otra estela en tres lenguas, chino, tamil y persa, que había sido previamente grabada de China en febrero de 1409, cuando se emitió la orden de navegación. Esta estela fue descubierta en 1911 en la ciudad de Galle y está conservada en el museo Nacional de Sri Lanka. Conmemora los regalos que, a través de Zheng He, hizo el emperador chino Yongle a un templo budista de Ceilán, y en ella se agradecía la protección otorgada por Buda en el viaje de vuelta de la flota en la primera expedición. Sin embargo, poco antes de volver hubo un conflicto con el reino de Rayigama (en Ceilán, cerca de Colombo), pues rehusó someterse a la autoridad china. Tras varias batallas, Zheng He obtuvo una victoria completa, capturando a toda la corte, incluyendo al rey y su familia. Fueron llevados cautivos a China, pero el emperador les concedió el perdón y les dio permiso para volver a su país.

La nueva orden de embarque, ahora para la cuarta expedición (1413-1415), incluía 36 barcos y 28.500 soldados. Esta expedición fue más allá de la India, llegando incluso hasta Ormuz, a la vez que una sección de la armada desembocaba en Bengala. Pero la instrucción especial era la de restaurar en el trono del reino de Semudera[5], al sultán Zain Al Abidin, al que un tal Sekalar se lo había usurpado. La operación tuvo éxito, y nuevamente el usurpador y su familia fueron llevados cautivos a China. Sekalar fue ejecutado en el palacio imperial. Una parte de la flota, comandada por el eunuco Yang Min 楊敏 y que se había separado para ir a Bengala, volvió antes a China, llevando no solo al rey de Bengala como invitado, sino además una jirafa como presente (que a su vez este soberano había recibido como tributo del rey de Melinda, en la actual Kenya). Al tratarse de un animal desconocido en China fue bien recibido porque además se le asoció al *qilin* 麒麟, un auspicioso animal mitológico chino.

La quinta expedición (1417-1419) tenía por objetivo escoltar en su viaje de vuelta a los embajadores de 19 países que habían llegado en noviembre de 1416, a la vez que entregar regalos a sus respectivos soberanos, que habían sido visitados y entre los que se encontraban los del sur de la India, así como los más lejanos de Adén y Ormuz. La expedición llegó por vez primera a las costas de África, a Mogadiscio, en donde se hizo uso de la fuerza. En el viaje de vuelta se llevó también a algunos embajadores. En este caso no se conoce ni el número de barcos ni el de personal armado.

La sexta expedición (1421-1422) fue convocada el 3 de marzo de 1421, y en ella se llevaron de vuelta a sus territorios a los embajadores que habían permanecido en la capital de China durante largo tiempo, como los de Ormuz. La expedición incluyó 41 barcos, pero desconocemos el número del personal que la acompañaba. Zheng He la comandó personalmente, pero no completamente, pues si el 10 de noviembre de 1421 aún estaba en China, sabemos que volvió a la capital el 3 de septiembre de 1422. Por eso se especula que Zheng He no visitó todos los lugares, sino que volvió antes, dejando a sus subordinados que llevaran a cabo el resto de las visitas pertinentes, de las que conocemos poco. Sabemos que entre estos estaba Zhou (probablemente Zhou Man 周滿), que se dirigió a Adén. Pero los avatares del resto son menos conocidos. De ahí que Gavin Menzies se dedicase a fantasear sobre la posible exploración del Atlántico por parte de una sección de la flota, e incluso sobre el descubrimiento del Estrecho de Magallanes[6].

---

[5] Zheng He tenía gran interés por controlar esta zona estratégica del norte de Sumatra, pues desde antiguo era un nudo de comunicaciones. Tanto musulmanes árabes como indios habían comerciado por siglos con Indonesia y China siguiendo estas rutas tradicionales. Por este reino de Semudera ya había pasado Marco Polo a principios del siglo XIV mientras esperaba los monzones para su regreso a Europa, al igual que lo hizo después Ibn Battuta, también volviendo de China, o Niccolo de Conti en los tiempos de Zheng He (como luego señalaremos), a su vuelta de Java.

[6] La teoría de Menzies sobre la vuelta de esta expedición supone que la armada se habría dividido en cuatro escuadrones, los cuales antes de llevar a cabo su vuelta habrían aprovechado su ya estratégica situación para explorar zonas desconocidas para los chinos. Así, Menzies supone que el eunuco Hong Bao 洪保 habría rebasado el cabo de Buena Esperanza y llegado a las islas de Cabo Verde. De allí habría pasado a Brasil, explorando la costa sur del subcontinente, incluso habría cruzado el Estrecho de Magallanes y, una vez en el Pacífico, habría descendido hasta la Antártida. Entonces habría tomado la dirección este hasta alcanzar la costa de Australia, para, una vez allí, retomar el norte en su camino de vuelta a China.

Las expediciones de Zheng He se detuvieron abruptamente tras la muerte de su principal promotor, el emperador Yongle, en 1424. El nuevo emperador, Hongxi (1414-1425), se alineó con los confucianistas que no querían seguir con dicho proyecto. Sin embargo, solo gobernó durante un año. El nuevo emperador, Xuande (1425-1435), estuvo dubitativo al principio, pero aun así ordenó en mayo de 1430 la séptima y última de las expediciones (1431-1434), en la que también Zheng He fue nombrado almirante. De esta expedición tenemos más información que de las anteriores, por lo que resulta más variada. Incluso se conserva la estela erigida en 1431 en Liujiagang 劉家港, en la actual Liuhe 瀏河, el lugar de partida de las expediciones. En dicha estela, además de señalar los planes de la expedición, se hace un resumen de las seis expediciones anteriores (traducción de la estela en Dreyer, 2007: 191-194). No fue la única estela de este viaje, pues otra fue erigida poco después, al llegar a la primera escala regular, la de Changle 長樂, en la provincia de Fujian 福建 (traducción de la estela en Dreyer, 2007: 195-199). En esta se recuerda el acto religioso que tuvo lugar en dicho templo, por el que se agradece la protección dada por la Princesa del Cielo, y se vuelve a repetir sucintamente la lista de las exploraciones previas, con los objetivos alcanzados. El recorrido de la séptima expedición fue similar a las que le precedieron, es decir, primero hizo una escala en Fujian, y luego puso la proa al sur, hasta Java y Palembang, volviendo hacia el noroeste a la búsqueda de Malaca, de ahí al oeste, hasta Ceilán y la India, naturalmente a Calicut, y también hasta la costa arábiga de Ormuz. Según Mills, la flota se habría dividido en diversos escuadrones, de modo que cada uno iría al país que se le habría asignado. Por ejemplo, según Pelliot, un escuadrón (esta vez el de Hong Bao) se separaría nuevamente para ir a Bengala, y se uniría después a la parte principal de la flota en Calicut. Una nota diversa en ese viaje fue el envío de unos emisarios desde Calicut a La Meca, por lo que se supone que Zheng He –en cuanto musulmán– habría encargado a alguien su obligado peregrinaje a la Kaaba. El encargo llegó a tiempo, pues Zheng He falleció en el camino de vuelta.

Reconstrucción de los viajes de Zheng He a partir de las crónicas oficiales

¿Cómo se han documentado los historiadores para reconstruir la ejecución de semejante movimiento de pertrechos marítimos a principios del siglo xv por lejanas rutas? Para conocer los viajes de Zheng He tenemos dos tipos de fuentes, las oficiales, escritas con posterioridad a los hechos a partir de documentos contemporáneos a los sucesos, y las de los cronistas que participaron en los viajes, y que publicaron sus notas a posteriori. Con respecto a las primeras, tenemos en primer lugar el *Ming Shilu* 明實錄 (*Relaciones verdaderas de la Dinastía Ming*: *MSL*). Esta fuente contiene las crónicas del reinado de los diversos emperadores. Fueron redactadas a la muerte de cada uno de ellos por cronistas oficiales de la Oficina de la Historia, nombrados por el Neige 內閣 (Gran Secretariado de la Dinastía Ming), es decir, la secretaría de coordinación en la corte gobernada por dos cancilleres, siendo, de hecho, la institución máxima de creación e implementación de políticas de gobierno. Los cronistas trabajaban a partir de otras fuentes más detalladas como el *Qiju zhu* 起居 (*Diarios de actividades y descanso*), y el *Rili* 日曆 (*Informes diarios*), cuyos textos eran compilados diariamente por un comité. Naturalmente también eran tenidos en cuenta informes o memoriales llegados de centros provinciales, documentos ministeriales, etc.[7].

El *MSL* fue la principal fuente para redactar la posterior extensa historia oficial de la Dinastía Ming, conocida como *Ming Shi* 明史 (*Historia de la Dinastía Ming*: *MS*). Se trata de una obra de 332 volúmenes[8], escrita

Por su parte, Zhou Man 周滿 habría hecho la misma ruta que Hong Bao atravesando el estrecho de Magallanes, pero él no habría ido al sur como Hong Bao, sino que habría recorrido la costa del actual Chile hasta el Ecuador, desde donde habría cruzado el Pacífico, para desde allí regresar a China. A su vez, Zhou Wen 周聞 habría ido desde Cabo Verde a las Antillas, y luego recorrería América del Norte, llegando incluso a Islandia, y hasta habría vuelto a China por el océano Ártico. Por último, Yang Qing 楊慶 habría estudiado en mayor detalle el acceso al cabo de Buena Esperanza a lo largo del océano Índico. Pero de este reconocimiento global de las costas de los «cuatro mares» por parte de China, no habría quedado ningún documento por la quema de archivos tras la muerte de Yongle. Toda esta increíble historia, intenta fundarse en dos pilares, el de supuestos restos arqueológicos y el del probable eco de los viajes chinos en mapas europeos, gracias a viajeros-puente como el veneciano Niccolo de Conti, del que hablaremos después, que incluso se habría sumado al sexto viaje de Zheng He.

[7] El *MSL* está dividido en *shilu* 實錄 (secciones), designadas con el nombre religioso del emperador; así tenemos, por ejemplo, el *Taizong Shilu* 太宗實錄 para la crónica del reinado de Yongle, que da datos muy completos de la preparación de la primera expedición de Zheng He. Otros serían el *Renzong Shilu* 仁宗實錄 para el emperador Hongxi, o el *Xuanzong Shilu* 宣宗實錄 para Xuande, el emperador en cuyo mandato tuvo lugar la última expedición.

[8] El *MS*, al igual que otros libros de historia sigue una estructura temática. Así tenemos: los *Anales* 本紀 vols. 1-24, los *Tratados* 志: vols. 25-99, las *Estadísticas* 表: vols. 100-112, y las *Biografías* 列傳, vols. 113-332, siendo en estas últimas donde se encuentran algunos datos relevantes para, por ejemplo, la biografía de Zheng He que aparece en *MS* 304, 2b-4-b; o para

durante la dinastía siguiente, la Qing 清, que tras muchos años fue acabada de compilar en 1739 bajo la supervisión de Zhang Tingyu 張廷玉, uno de pocos miembros del Junjichu 軍機處 (Gran Consejo), o consejo privado del emperador. Está escrito con el estilo propio de la historiografía china en la que se ordenan efemérides y sucesos que afectan positiva o negativamente a personas o territorios. Por ejemplo, aquí podemos encontrar la sucinta biografía de Zheng He, que fue traducida por Dreyer (2007: 187-191).

Narraciones de los viajes de Zheng He hechas por testigos

Con respecto a las narraciones de testigos tenemos las de los siguientes cronistas, Fei Xin 費信 que participó en el tercero, cuarto, quinto y séptimo viajes, Ma Huan 馬歡, que con su ayudante Guo Chongli 郭崇禮 estuvo en la cuarta, sexta y séptima expediciones, y finalmente Gong Zhen 鞏珍 que estuvo solo en la séptima. Por consiguiente, la información de los viajes conoce un amplio abanico de situaciones, en las que por un lado no conocemos a los cronistas de los dos primeros viajes, que sin duda los habría, hasta el hecho de contar con tres cronistas (cuatro, si añadimos al ayudante de Ma Huan) para el séptimo viaje. Además el rango de los cronistas difería entre sí. Veamos caso por caso.

Fei Xin (1385 o 1388, hasta después de 1436) es el más joven de todos ellos, por lo cual cuando se enroló en el tercer viaje lo hizo en calidad de soldado, con 22 ó 25 años. Lo poco que sabemos de él es lo que nos cuenta en el prefacio del libro que escribió fechado en 1436, *Xingcha Shenglan* 星槎勝覽 (*Informaciones obtenidas en la navegación con estrellas*: *XCSL*)[9]. La familia de Fei Xin era originaria de Kunshan, en la actual provincia de Jiangsu 江苏. Su familia era pobre, y, posiblemente por algún problema familiar, fue obligado a enrolarse en el ejército, en el acuartelamiento de Taicang 太倉, no lejos de la base en donde Zheng He construía sus barcos, por lo que no es de extrañar que acabase enrolado en dichas expediciones, en particular en cuatro de ellas, como ya se dijo. En su época en Taicang encontró tiempo para el estudio, por lo que adquirió una formación cultural que le haría apreciar la importancia de sus viajes y le capacitaría para llevar a cabo narraciones de los mismos. No parece que fuera musulmán, aunque su libro acaba con una descripción de La Meca, con ocasión del último viaje. El estilo de su libro es una descripción ordenada de los usos políticos y costumbres sociales de cada uno de los países que visitó, es decir una especie de geografía marítima, antropológica y comercial.

El libro está dividido en dos partes. La primera, como dice en el prólogo (*XCSL*, 1996: 29), «está basada en mis percepciones personales», es decir, se refiere a lo que vio directamente y por tanto a los países que visitó, como Champa (en el actual Vietnam), Siam, Java, Malaca, Sumatra, Ceilán y la Costa Malabar en el sudoeste de la India (Quilon, Cochin, Calicut). En la segunda parte habla de otros lugares en los que no estuvo, pero a los que suponemos llegaron las rutas subsidiarias de los viajes de Zheng He. Por ello señala que esta segunda parte de su libro está basada en «la información que fui capaz de recoger, considerada como hechos verídicos a partir de las explicaciones de otros». Completa la explicación de su método de trabajo cuando en el preámbulo de dicha segunda parte dice: «[Desde 1409 hasta 1433, y] durante mi tiempo de descanso y libre de encargos oficiales, coleccioné muchas noticias extraordinarias de las costumbres, gente, y productos locales de los [reinos] bárbaros y los organicé con un cierto orden» (*XCSL*, 1996: 79). En esta segunda parte habla de otros territorios como Camboya, Timor, Taiwán, Borneo, Joló, Adén, Mogadiscio, Maldivas y Meca; y también, para el caso que nos ocupa, es importante que hable aunque sea de manera sucinta de Timor, Borneo y Joló, islas por las que 90 años después pasaría la expedición de Elcano.

También añade en el prólogo que, «aunque mi libro es completo, ningún capítulo ha sido revisado». Cuando en 1436 firma el prólogo lo hace con la memoria todavía fresca del último de los viajes (aca-

---

las expediciones de Zheng He, en la sección de Estados Extranjeros 外國: vols. 320-328, cubre territorios de Corea, Japón, la isla de Luzón 呂宋, es decir la gran isla al norte de Filipinas (vol. 323), así como otras islas: Borneo 婆羅, Java 爪哇, Sumatra 蘇門答喇, o los territorios de Malaca 滿剌加, Johor 柔佛, etc. El *Ming Shi* puede consultarse en red (en chino) en: http://chinesenotes.com/mingshi.html.

[9] El libro fue reproducido varias veces durante la dinastía Ming. La primera traducción al inglés fue hecha por William Woodville Rockhill, «Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean during the Fourteenth Century». *T'oung Pao*, vol. 15. 1914 (primera parte), pp. 419-447. *T'oung Pao*, vol. 16. Marzo de 1915 (segunda parte), pp. 61-159. Una nueva edición, que es la que hemos manejado, fue hecha en 1996: FEI, Xin (autor); MILLS, J. V. G. (trad.); PTAK, Roderich, (ed.). «Hsing-ch' a-sheng-lan: the overall survey of the star raft». *South China and Maritime Asia*, vol. 4. Otto Harrassowitz Verlag 1996.

bado en 1433), aunque el primero de ellos, iniciado en 1409, le quedaba ya un poco lejos. Tal vez por todo ello, Roderich Ptak, el editor de la versión de 1996 del *XCSL*, tuvo que hacer un gran esfuerzo para dar consistencia a esta narración confrontándolas con otras, basándose en estudios previos de Mills, Pelliot, Duyvendak, etc. Por último, Fei Xin explica muy bien su posición en la escuadra y el objetivo de la misma cuando señala en varias ocasiones que «iba en el séquito del enviado principal, Zheng He, cuya misión era la de hacer públicos los edictos del emperador y entregar recompensas a los reyes extranjeros tributarios».

Tenemos a su vez la narración más importante, el *Ying-ya Sheng-lan* 瀛涯勝覽 (*Informaciones completas de las costas oceánicas*: *YYSL*)[10] de Ma Huan. Ma acompañó a Zhenghe en su cuarto, sexto y séptimo viajes. Además estuvo asistido por su ayudante Guo Zhongli 郭崇禮, quien le proveía de más información. Al acabar el cuarto viaje (el primero de Ma Huan y Guo Zhongli), el libro ya tuvo una primera redacción en 1415, pero no se publicó definitivamente hasta 1451, es decir, 18 años después de la vuelta de la última de las expediciones. En cualquier caso, el *YYSL* es el más completo de todos los libros contemporáneos escritos sobre los viajes de Zhenghe, y el más apreciado por los sinólogos y por los indianistas que investigan la expansión marítima china en la época Ming.

Los citados autores no hacen narraciones detalladas de cada viaje, sino que sintetizan las informaciones. Por esto, el esfuerzo de reconstrucción histórica de los pormenores tiene grandes problemas. Entre los sinólogos occidentales que trabajaron el libro de Ma Huan se encuentran J. J. L. Duyvendak, F. Hirth, Paul Pelliot y J.V.C. Mills. Este autor señala que mientras el libro de Fei cita subsidiariamente lugares como Borneo, Joló (en el sur de las Filipinas) y Timor, sin embargo Ma Huan no cita en ningún momento Borneo, o lugares de Filipinas, aunque sí señala que la flota a veces iba dividida en escuadras para alcanzar diferentes países (Ma, 1997: 21). Por esta razón, algunos autores como Levathes (1994) añadieron en el mapa de su libro estas rutas subsidiarias de Zheng He por el Sudeste Asiático[11], al igual que hemos hecho nosotros en el mapa adjunto.

El tercer cronista de la última expedición es Gong Zhen 鞏珍. Sabemos poco de él; únicamente que entró al servicio de Zheng He como cronista en 1431 y que justo a la vuelta, en 1434, publicó su *Xiyang Fanguo Zhi* 西洋番國誌 (*Anales de las naciones extranjeras del Océano Occidental*: *XYFGZ*)[12]. El contenido es similar a los anteriores, se refiere a los reinos de las rutas principales y pone más énfasis en aspectos sociales y antropológicos. De hecho, además de las crónicas citadas también se preservan bastantes materiales u objetos relacionados con las expediciones[13], incluyendo el descubrimiento de los posibles astilleros en donde se construían los barcos-tesoro.

El viaje de Magallanes-Elcano

Nada nuevo vamos a señalar de los pormenores de este viaje que no se conozca ya, y que se inició 88 años después de que se cerrara el ciclo de Zheng He. Haremos no obstante un breve resumen del mismo poniendo énfasis en la parte del periplo asiático. Como se sabe, hasta las islas Canarias, las de

---

[10] J. V. G. Mills llevó a cabo una traducción anotada que publicó en la Hakluyt Society, en 1970, a partir de la edición china preparada por Feng Cheng jun 馮承鈞, 瀛涯勝覽校注, publicada en Shang wu yin shu guan 商務印書館, Shanghai, 1935. Una reimpresión en 1997 por la White Lotus Press, de Bangkok, resulta muy accesible.

[11] El asunto no es baladí ya que el paso de naves chinas por estos territorios en la época de Zheng He, así como el comercio chino subsiguiente, sirve para reforzar en la actualidad la pretensión china de posesión de las islas de los disputados archipiélagos Paracel y Spratly.

[12] Este libro se encuentra disponible en red (en chino) en https://zh.wikisource.org/zh-hant/%E8%A5%BF%E6%B4%8B%E7%95%AA%E5%9C%8B%E8%AA%8C.

[13] A diferencia de la expedición de Magallanes-Elcano de la que solo quedan el Santo Niño de Cebú, y quizás restos de una de las cruces que plantó, las expediciones de Zheng He cuentan con más elementos museísticos. Por ejemplo, solo en la galería C. Y. Tong, situada en el primer piso del museo Marítimo de la Universidad de Comunicaciones de Shanghai, se preserva una hoja suelta del libro Tian Fei Jing 天妃經 (*Sutra de la Princesa Celestial*), que muestra el diseño de los barcos-tesoro. Se trata de un documento contemporáneo a las expediciones, publicado en 1420, es decir, después del quinto viaje. También el museo conserva un ejemplar del *Longjiang Chuanchang Zhi* 龍江船廠志 (*Historia de los astilleros de Longjiang*), escrito por Li Zhaoxiang 李昭祥 durante la dinastía Ming, en donde se señala que en un astillero sucursal del de Longjiang, llamado el Astillero Tesoro 寶船廠, se construían grandes barcos con cuatro mástiles, presentando un dibujo de dicho barco. El mismo museo exhibe también una tableta de madera encontrada en una excavación de 1936 en el templo Jinhai 靜海寺, en Nanjing, en donde se señala la escala de los barcos-tesoro de Zheng He.

Cabo Verde y la costa al sur de Brasil la expedición viajó por territorios explorados y cartografiados. A partir de entonces se entró en tierra ignota, pero al menos se iba siguiendo la costa. El frío, el hambre y la falta de un paso transoceánico aumentaron la incertidumbre de los marineros hasta que cruzaron el estrecho. Una vez en el Pacífico parece que el éxito del viaje les estaba asegurado y ya era solo cuestión de tiempo, pues, aunque al pasar por lugares desconocidos cualquier eventualidad fuera posible, Magallanes conocía cómo llegar a las islas Molucas, pues había participado en la toma portuguesa de Malaca en 1511. Pero la muerte de Magallanes y la huida de su siervo malayo, Enrique, dejaron a la expedición desorientada. Por ello, lo que podía haber sido un viaje de un par de semanas desde Cebú a las Molucas, se convirtió en un viaje errático de meses (del 1 de mayo al 7 de noviembre), que se fue enderezando con la ayuda de los moros que iban capturando[14], y que se iba solapando con la zona por la que un siglo antes se habían movido con facilidad y autoridad las flotas subsidiarias de Zheng He. Una vez cargada la nao *Victoria* y atravesado el rosario de islas de Indonesia, la narración del viaje pierde interés porque se hace por caminos previamente trazados, por lo que el resto del recorrido lo despacha Pigafetta en unos pocos párrafos, limitándose a explicar cómo se sorteó la vigilancia en territorio portugués.

En cualquier caso, a juzgar por la extensión del texto que Pigafetta dedica al área geográfica desde la isla de los Ladrones hasta la de Timor, esta es para él la más importante del libro, ya que le dedica más de dos terceras partes de toda la relación. Así el paso del estrecho de Magallanes era más bien el gran obstáculo a superar con éxito para alcanzar el verdadero objetivo de la expedición. En esta área geográfica Pigafetta nos describe primero la isla de los Ladrones, como un lugar aislado, con pequeña organización política, en donde se creen «los únicos habitantes del mundo, por lo que quedaron maravillados y sorprendidos al vernos» (Elcano *et alii.*: 227). Por el contrario, en el primer contacto que tienen días después con una pequeña isla filipina ya describen armas elaboradas, instrumentos de pesca y «embarcaciones parecidas a las que utilizamos nosotros» (Elcano *et alii.*: 231). Entran luego en contacto con el rey de la isla de Butuán, donde ya se puede apreciar una influencia china por los vasos de porcelana y velos de seda (aunque Pigafetta no diga que provengan de China). Por la buena aceptación que encuentran en la isla, Magallanes decide erigir una gran cruz en la cumbre de una montaña «como estandarte que le había confiado su emperador para plantarla allí donde pisase» (Elcano *et alii.*: 237-238).

Pasan después por delante de otras islas hasta que llegan el 7 de abril de 1521 a Cebú, donde entablan relación con otro de los reyes, ante el cual Magallanes se presenta como «capitán al servicio del rey más grande de la Tierra» (Elcano *et alt.*: 241). Tras superar las primeras suspicacias el rey de Cebú entabló buenas relaciones con los enviados de Magallanes a quienes agasajó con comida en platos de porcelana, y luego ofreció vasallaje al rey de España, tras un intercambio de regalos. Magallanes solía llevar sillones de terciopelo, bonetes rojos, vasos de vidrio dorados, etc., todo ello para reafirmar visualmente ante sus súbditos el estatus del rey local como nuevo vasallo del rey de España. Los españoles pudieron también observar en Cebú un mayor desarrollo social, especialmente comercial, por su sistema de pesas y medidas, acompañados de balanzas, así como de medidas de longitud y capacidad (Elcano *et alt.*: 247). Una nueva cruz plantó Magallanes, pero esta vez en el medio de la plaza del pueblo, para enterrar a dos muertos, tras haber recibido la autorización del rey Humabon. Como es conocido, el rey, la reina y varios cientos de sus súbditos se bautizaron. Fue cuando Pigafetta mostró a la reina una imagen de la Virgen con el Niño Jesús, por la que se interesó mucho. Aún plantaron una tercera cruz sobre las cenizas de la aldea Bulaia, que quemaron porque les habían desobedecido y eran idólatras (Elcano *et alt.*: 250 y 265). Sin embargo, lo que parecía que iba a ser un fácil inicio de evangelización y aceptación del rey de España se vino abajo –como es sabido– con la muerte de Magallanes en su lucha con el señor de Mactán, Cilapulapu. A partir de aquí ya no se plantaron más cruces en el resto del viaje.

Conforme la expedición iba al oriente de las islas, en concreto a la ciudad de Brunei, el nivel de civilización aumentaba, e incluso la influencia china de la corte de Beijing parecía estar presente a juzgar por la descripción de Pigafetta de la corte del sultán, que residía en un palacio rodeado de «una gran muralla de gruesos ladrillos,... [en cuyo interior se encuentra el rey], que tiene diez escribanos,... y que no sale nunca de su palacio, salvo para ir de caza» (Elcano *et alt.*: 272-273). Los españoles acceden

[14] Pigafetta dice que saliendo de Borneo el 29 de julio «retuvieron a bordo a dieciséis principales moros y a tres mujeres» (Elcano *et alii.*: 274); «a la salida de Mindanao en octubre capturaron un barco con jefes locales que sabían muy bien la posición de las Islas Maluco» (*Ibid.*: 280); poco después en Sarangani «a viva fuerza capturamos dos pilotos para que nos condujesen a las islas Maluco» (*Ibid.*: 281), etc.

al palacio en elefantes, a través de calles custodiadas por hombres armados, salones secuenciados, «tapizados con paños de seda, al fondo un salón más pequeño con el rey, con mujeres detrás». Y allí tuvieron la obligación de hacer tres complicadas reverencias ante su presencia y sufrir, además, la imposición de no poder hablar directamente con el rey, sino solo a través de terceros. Los españoles procedieron al ofrecimiento de regalos, etc., regresando a casa del gobernador en los elefantes. Allí hubo nuevo agasajo con escudillas de porcelana, en las que se les ofreció más de treinta platos diferentes (Elcano *et alt.*: 272).

Las narraciones del viaje de Magallanes-Elcano

Las principales narraciones conservadas del viaje también tienen sus propios avatares. La primera noticia del viaje fue publicada en Flandes en 1523 por el secretario de Carlos I, Maximiliano Transilvano, en su *De Moluccis Insulis*. Se trata de una narración en latín de primera mano, aunque basada en entrevistas a algunos de los sobrevivientes[15].

Como es bien conocido la crónica más importante y extensa es la de Antonio Pigafetta, escrita en italiano, pero que no se publicó en español hasta 1888[16]. Nosotros hemos utilizado la edición que hizo Calpe con ocasión del IV centenario del viaje, que incluía notas críticas, y una añadida división cronológica, casi día a día, para facilitar la lectura. Una de las razones de esta elección es práctica, pues dicha edición fue reimpresa en 1989 por las editoriales Miraguano y Polifemo, incluyendo además en un solo volumen el resto de las crónicas del viaje (Transilvano, Francisco Albo, Ginés de Mafra, etc.) acompañadas de breves pero ajustadas introducciones. El primer libro de la narración de Pigafetta va desde Sevilla al estrecho de Magallanes, el segundo desde la salida del estrecho a la muerte de Magallanes. El tercero desde la marcha precipitada de Cebú hasta la salida de las islas Molucas y el cuarto desde la salida de las Molucas, con la separación de las dos naves que quedaban, hasta la llegada a España.

A diferencia de las crónicas chinas anteriormente citadas, el protagonismo de la narración recae más en los marineros que en los descubrimientos, y cuando se habla de estos se pone énfasis en la relación entre los navegantes y su entorno geográfico. Por eso, en ellos las disputas internas, las rebeliones, la falta de comida y de agua, son tan importantes para construir el relato como los resultados obtenidos en el viaje. Además, cuando hay silencios, estos revelan algo como la relación entre las personas. Por ejemplo, Pigafetta habla continuamente de Magallanes en el primer y segundo libro, mientras que en el tercero y cuarto ignora a Elcano. A su vez, Pigafetta hace un trabajo antropológico y lingüístico, componiendo listas de palabras de las lenguas con las que entra en contacto. También ejecuta un trabajo cartográfico, especialmente de las islas Filipinas, de Indonesia y Molucas, de las que hace bocetos acertados de las islas. Describe la interacción política con los jefes locales, y –como Fei Xin– habla tanto de los lugares que ha visto como de aquellos de los que solo ha tenido noticia pero en los que no ha estado.

---

[15] Se conserva una traducción al castellano del siglo XVIII en la Real Academia de la Historia, colección Muñoz (tomo III, n.º 26, ff. 259-305v), que a su vez fue transcrita por Fernández de Navarrete en su *Colección de los Viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde el siglo XV*.

[16] Pigafetta, como caballero que era de la Orden de San Juan, dedicó esta relación al Gran Maestre de la Orden. La versión original se creía perdida y al principio solo se publicaron extractos que se tradujeron al francés y al inglés. El año 1800 marcó un momento decisivo, pues el bibliotecario del Colegio Ambrosiano, Carlo Amoretti, descubrió un ejemplar íntegro precisamente en la Biblioteca Ambrosiana de Milán. Lo publicó primero en un italiano legible y luego en francés. Esta última versión fue la utilizada por el historiador chileno José Toribio Medina para su traducción al español, que publicó en 1888, dentro de su *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*, vol. II, pp. 417-524, con el título de *Navegación y descubrimiento de la India Superior, hecha por, mí, Antonio Pigafetta, gentil-hombre vicentino, caballero de Rodas, dedicada al muy excelente y muy ilustre señor Felipe de Villers Liste-Adam, Gran Maestre de Rodas*. Esta traducción se puede consultar en red en Google Books. Un texto prácticamente idéntico al de Toribio Medina ha sido publicado recientemente por el Real Instituto Elcano, en 2016, el cual está también accesible en red. Lo prologa Antonio Lamo de Espinosa, y lleva por título el original italiano de *Primo Viaggio Intorno al Globo Terracqueo*. A su vez, existen dos traducciones más al español de la obra de Pigafetta, una con el título *Primer viaje en torno del globo*, publicada en Madrid por Calpe, en 1922. La traducción está hecha por Federico Ruiz Morcuende (1890-1948), un funcionario del Cuerpo de Archiveros del Estado, que en 1915 empezó a trabajar para la Biblioteca Nacional, que le nombró secretario en 1930. Su traducción va acompañada de muchas notas. Este texto también es accesible en red. Por último hay otra traducción titulada *Primer viaje alrededor del mundo*, también atribuida a Federico Ruiz Morcuende, pero con claras diferencias respecto a la edición de Calpe. Está publicada por Red Ediciones (Barcelona, 2012). Esta lista no agota naturalmente las numerosas ediciones de la relación de Pigafetta, pero resulta al menos chocante la proporción entre estas ediciones y la escasez de estudios sobre ellas.

Como ya se dijo, la gran diferencia es que las narraciones de los cronistas chinos hablan de modo sintético y global de la información recogida en los siete viajes, probablemente porque estaban sitos en rutas ya antes navegadas por ellos mismos, diseñando una especie de *mare nostrum*, al que se asoman diferentes culturas, bajo un código de relación aceptado, y garantizado por la hegemonía china. Pero, aunque la expansión marítima Ming se detuvo abruptamente tras la séptima expedición, la presencia china no desapareció de estos mares, adoptando formas alternativas y privadas, como también muestra la arqueología submarina. Es pues este mundo chino al que se asoma de manera marginal la expedición de Magallanes-Elcano, y a su vez es el único momento de los tres años de viaje en que realmente se entablan relaciones de encuentro con culturas con un cierto grado de desarrollo, o en que oye hablar de la Gran China como territorio próximo, y, de hecho, visible en los ajuares polinesios de las culturas con que trataron.

China en la narración de Pigafetta

El interrogante que deja la expedición de Magallanes-Elcano es su aparente desinterés por China o por el océano Índico, las zonas de mayor comercio del planeta entonces. Es cierto que tenían una única misión y era la de llegar a las islas de la Especiería, y que una vez alcanzado este objetivo estaban tan exhaustos que les era impensable interesarse por otros. Pero esta aparente falta de interés rompía la tradición de mercaderes y misioneros bajomedievales que, como Marco Polo o los franciscanos, habían alcanzado estos lugares durante la dinastía Yuan, tradición que alcanzó hasta los sueños de Colón. La explicación podría ser que el viaje de Magallanes-Elcano se sitúa más bien en la tradición de la Especiería, por la que, por ejemplo, el veneciano Niccolò Conti había transitado entre 1414 y 1439, en pleno apogeo de las expediciones de Zheng He, dejando una narración de su viaje[17]. Conti recorrió las mismas rutas de los barcos-tesoro, adentrándose por el golfo Pérsico y el mar Arábigo, cruzando el continente indio por tierra, visitando Bengala y Sumatra, llegando incluso a Java y pasando por Vietnam, para volver por Ceilán y Calicut. A su vuelta se encontró en la península del Sinaí con el viajero español Pedro Tafur, quien también escribió otro libro de sus viajes, mencionando en detalle el encuentro con Conti[18]. Pocos más relatos sobre la Gran China habían llegado a Europa antes de los viajes de Colón y Magallanes. No es pues de extrañar que, como señala Fernández-Armesto, la información en Europa referida a China es decir, «al mercado más abultado y rico, a la economía más próspera y al impero más poderoso, estaba anticuada» (2010: 226).

Pigafetta es un ejemplo no tanto de una información anticuada, sino de otra breve, legendaria, y «de oídas», ya que cuando su narración se encuentra al final, es decir, cuando la nao *Victoria* está a punto de abandonar el Sudeste Asiático para encaramarse hacia el cabo de Buena Esperanza, primero habla brevemente de Timor y luego dedica un capítulo a una zona por la que no van ya a pasar, la China, pero de la que durante el viaje ha oído grandes cosas como que su «rey, el rajá Santoa, es el más poderoso príncipe de la tierra». La sucinta descripción del imperio de la China que Pigafetta hace se basa en la información provista por los moros de Borneo que llevaban en las naves. Algunas cosas parecen ajustarse a la realidad, como el nombre de algunas ciudades, Namchin (en referencia a la antigua capital de Nanjing), o el del puerto de Guantan (es decir, Cantón en cantonés, Guangzhou en mandarín), o la descripción de la capital, Comlaha[19] y de la residencia del monarca, el rajá Santoja, «que no se deja ver por nadie». Dice también Pigafetta: «Alrededor de su palacio hay siete cercos de muralla, y en cada

[17] Es de interés fijarnos en Conti, ya que es un punto de unión importante en la estructura de la narración de Menzies, sin la cual su teoría se viene abajo. Conti volvió a Venecia en 1444, y acto seguido el humanista y arqueólogo Poggio Bracciolini le interrogó e hizo un sucinto informe de su viaje, que incluyó en el Libro IV de su *De varietate fortunae*. La parte del viaje por Oriente (en especial Java, Sumatra e India) se encuentra en las páginas 130-152 de la edición de Lutetiae Parisiorum, de 1723, accesible en Google Books. Pero en la narrativa de Poggio no parece encontrarse ninguna referencia a los barcos-tesoro.

[18] El libro tenía el título de *Andancas é viajes de Pero Tafur per diversas partes del mundo ávidos (1435-1439)*. Hemos consultado la edición de la Imprenta de Miguel Ginesta (Madrid 1874), accesible en Google Books, y en ella Tafur recoge toda la información que le da Conti sobre su estancia en la India y en la corte del Preste Juan, en las páginas 90-118. Pero tampoco el autor de este trabajo ha podido encontrar en ese texto información de los grandes barcos de 4 o 5 mástiles, que Menzies señala fueron notificados a Tafur por Conti.

[19] Sin duda se refiere a Beijing, convertida en capital en 1421. En la traducción de Ruiz Monterde aparece con el nombre de Combatu, quizás haciendo mejor eco del nombre que le dio Marco Polo de Cambalic, o Cambaluc. Sin embargo en la edición de Toribio Medina también aparece Comlaha.

uno de los espacios, entre cerco y cerco, diez mil hombres que montan su guardia... Cada una de las siete murallas tiene una puerta..., en el Palacio hay setenta y nueve salas, por las que solo circulan las mujeres que sirven al rey» (Elcano *et alt.*: 319-320). Si bien aquí hay un claro eco de la Ciudad Prohibida, el resto de la narración sobre China está lleno de leyendas increíbles. Para justificar sus descripciones y exculparse de las previsibles imprecisiones Pigafetta señala que todas esas cosas se las explicó un moro que aseguraba que las había visto. En otro lugar, al hablar de Borneo, lo único que menciona del comercio chino es que sus habitantes utilizan monedas chinas: «Los moros de este país tienen una moneda de bronce perforada, para ensartarla: en el anverso lleva cuatro letras, que son los cuatro caracteres del rey de la China; le llaman pici» (Elcano *et alt.*: 275).

Después de hablar de China hace un breve repaso de los territorios más al norte, supuestamente Corea y Japón, aunque los nombres arabizados que ofrece sea difícil de asociarlos a esos reinos tributarios de China. Igualmente, antes de adentrarse la expedición en la parte sur del océano Índico, Pigafetta describe de manera aún más somera los reinos que bordean la India, señalando de este país solo el sistema de castas. Tras mencionar el paso de la *Victoria* cerca de Mozambique, Asia ya queda fuera del texto.

Consideraciones finales

Comparar los viajes de Zheng He con el de Magallanes-Elcano puede parecer un poco arriesgado, ya que tuvieron lugar con un siglo de diferencia, y sobre todo porque son dos tipos de viaje muy diferentes, uno transitaba rutas conocidas que en su mayor parte seguían la costa, y el otro era de exploración de tierra ignota aventurándose por el mar abierto, pero aun así pensamos que algo puede aprenderse de dicha comparación, especialmente en la zona de Indonesia en que dichas navegaciones se superponen. En ambos casos su información habría pasado a mapas posteriores, y de ahí los estudios no solo para ver cómo los mapas europeos cambian a partir de 1523, sino para rastrear las huellas de Zheng He en las cartografías renacentistas. Los intentos de Menzies de justificar largos viajes exploratorios de Zheng He más allá de sus rutas comerciales y de prestigio fueron contestados en varias ocasiones. Por ejemplo, una accesible y autorizada crítica es la hecha por Finlay, quien dice que Menzies concluye la existencia de viajes de enormes distancias recorridas, increíbles en función del periodo de tiempo empleado y de las dificultades inherentes, en los que hubo además trabajos en minas, asentamiento de colonias, etc. Añadimos nosotros que esta crítica se entiende mejor tras la lectura atenta de la detallada narración de Pigafetta, que pone énfasis en la lucha contra los elementos naturales, la escasez, etc. Finlay concluye que el libro de Menzies se basa en un método en el que «no se distingue entre premisa y prueba, conjetura y confirmación, suposición extraña y hecho comprobado»[20]. No vamos a abordar ahora este asunto, tanto por su extensión, como porque a Menzies no le faltan seguidores[21].

Llegado a este punto queremos presentar la opinión de Folch por la que «para Zheng He las expediciones eran de encargo, de modo que –a diferencia de las de Colón o Vasco de Gama [podríamos nosotros añadir Magallanes]— no respondían a un impulso personal del jefe. Los eunucos iban a donde se les había asignado. Por eso, cuando dejaron de recibir órdenes, cesaron los viajes» (Folch, 2006: 173). Esta forma diversa de entender la navegación quizás sea la causa del diferente impacto cartográfico que ambos viajes tuvieron. Mientras que el descubrimiento del estrecho de Magallanes revolucionó la cartografía del Pacífico, es difícil decir lo mismo de los viajes de Zheng He. Por ejemplo, tomemos por una parte los dos mapas más conocidos previos a los viajes de Zheng He, el *Da Ming Hunyi Tu* 大明混一圖 (*Mapa compuesto del Imperio Ming*), que –aunque la copia que se conserva es difícil de datar– reflejaría la situación política de China hacia 1389, y el *Gangnido*, hecho en Corea en 1402 y basado en el anterior.

---

[20] Robert Finlay, «How Not to (Re)Write World History: Gavin Menzies and the Chinese Discovery of America» en *History Cooperative*, http://historycooperative.org/not-rewrite-world-history-gavin-menzies-chinese-discovery-america/.

[21] Por ejemplo, autores como Siu-Leung Lee (2012) se ocupan del misterio de cómo el mapa de Mateo Ricci de 1602, el *Kun yu wan guo quan tu* 坤輿萬國全圖 (*Gran mapa de los países de la Tierra)*, hecho en Beijing con la ayuda de cartógrafos chinos, y tradicionalmente aceptado como dependiente de los de Mercator (1595) y Ortelius (1570), sin embargo contiene en América o África muchos más nombres que los presentados por los dos mapas europeos, y a veces con descripciones geográficas más precisas. Esto supondría la consulta de otras fuentes, presumiblemente mapas Ming basados en experiencias directas, o al menos en la información de cartógrafos árabes. Lee llega incluso a decir que considerando «la ausencia o presencia de ciertas naciones en África, el mapa de Ricci es consistente con la datación de 1380 a 1460, en línea con el periodo de los viajes de Zheng He» (Lee, 2012: 328).

En ambos casos vemos que China aparece como tema central del mapa y totalmente desproporcionada (incluso en el segundo de ellos se interpreta que África y Europa aparecen en proporciones reducidas, a la vez que Corea lo hace de manera ampliada). Si además observamos el *Gujin xing shengzhi tu* 古今形勝之圖 (*Mapa configurando lo nuevo y lo antiguo*), hecho hacia 1570, es decir 170 años después de los anteriores, se puede decir que poco ha cambiado con respecto a los dos precedentes.

Es relevante mencionar este mapa ahora, ya que la única copia que se conserva de tan importante mapa está en el Archivo de Indias de Sevilla. Aun con todo, este mapa da mejores proporciones de China y Corea, y procura minimizar distorsiones, por lo que elimina la presencia de África y Europa. Por el contario, contemporáneo a este mapa habría otros más detallados, como el *Guanyu Tu* 廣與圖 (*Mapa de cuadrantes*), publicado en 1579, y hecho en más de 40 hojas cartográficas siguiendo métodos de escala, entre las que también se encuentra una hoja general con el mapa *Gujin Hua Yi Quyu Zong Yao Tu* 古今華夷區域總要圖 (*Mapa de lo nuevo y lo antiguo en China y otros países*), de diseño similar al del Archivo de Indias, es decir, representando la clásica imagen visual y esquemática de China. Por ello, como dice Colomar, esto «evidencia la existencia de dos tradiciones paralelas que conviven en la cartografía china: una científica basada en mediciones matemáticas relativamente precisas y otra descriptiva basada en datos culturales, a menudo cubierta de gran cantidad de notas textuales» (2016: 7). Pero, de hecho, el único informe cartográfico que parece haberse preservado de los viajes de Zheng He es el llamado mapa de *Mao Kun* 茅坤, que se refiere a una serie de hojas cartográficas de navegación publicadas en 1628, es decir, doscientos años después de los viajes de Zheng He, siguiendo el estilo de los portulanos con imágenes esquemáticas, visuales y descriptivas[22].

Otro modo de ver diferencias entre ambos viajes sería el considerar que el de Zheng He –como dice Dreyer (2007: 1-2)– estaría ajustado a lo que ahora se llamaría un viaje con proyección de poder (*power projection*), es decir, en el que se recorren espacios lejanos, pero ya conocidos, para de modo rápido y eficaz escenificar poderío político, económico, militar, así como para obtener información, y todo ello con propósitos de control o estabilidad regional. Son viajes de prestigio, que además buscan dejar rastro, particularmente, para el caso que nos ocupa, a través de las estelas conmemorativas como las mencionadas de Fujian y Ceilán, grabadas antes de la salida de la expedición de Nanjing. Por el contrario el viaje de Magallanes lo era claramente de exploración por rutas desconocidas, en donde si bien había intercambios (espejos, tijeras, etc.), los objetos visuales que atestiguaban relación a la corona española en un supuesto proceso de vasallaje adquirían la forma de grandes cruces. Se conservan en Cebú dos de los tres regalos que Magallanes hizo al Raja Humabon y a su mujer Hara Humamay con ocasión de su inmediato bautismo: la llamada Cruz de Magallanes y el Santo Niño, aunque tras la traición de que los españoles fueron objeto, se convirtieron en papel mojado, pues para los indígenas estaba claro que el significado de la cruz tenía connotaciones más políticas que religiosas. No es de extrañar que Transilvano al narrar la huida de los españoles de Cebú, diga que mientras alzaban velas «vieron venir muchos indios, y con gran furor e ímpetu hicieron mil pedazos una muy hermosa cruz de madera que en la ribera del mar los españoles habían puesto» (Elcano *et alii.*: 48).

Esto es lo que explica la diferencia del contenido de las narraciones. Los viajes de Zheng He producen auténticos libros de geografía humana, en donde se describe al otro con su poder, costumbres, economía y cultura. Por el contrario, en las crónicas de Pigafetta o Maximiliano Transilvano –además de informar de los elementos geográficos, antropológicos y económicos que se ven, o se oyen– los protagonistas de la narración son también los navegantes, personajes humanos con sus temores, ambiciones, codicias, fidelidades, heroísmo, etc., en duelo con la naturaleza. A su vez, si en ambos tipos de narraciones (la de Fei Xin y la de Pigafetta) comparamos la descripción de territorios que no se han visto directamente, pero de los que sí se han tenido noticias, vemos que el contenido es similar. Por ejemplo, Pigafetta hablando de Joló menciona que le contaron que era allí «en donde se pescan las perlas más bellas», tan bellas que el rey de Borneo tenía dos muy grandes porque se las había arrebatado a su suegro, el rey de Joló. Esto es lo único que transmite Pigafetta del reino de Joló, mientras que Fei Xin, junto a una información semejante, añade algunos detalles geográficos y antropológicos.

[22] Este mapa se encuentra dentro de la enciclopedia militar *Wubei Zhi* 武備志 (*Informe de preparativos militares*), y una copia del mismo se conserva en la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos. Para su consulta en red: https://www.loc.gov/resource/g7821rm.gct00058/?st=gallery. Aquí pueden verse 44 páginas reproducidas en alta resolución, correspondiendo las cuatro últimas a las famosas cartas estelares. La enciclopedia fue compilada por Mao Yuanyi 茅元儀 en 1621, y fue publicada en1628. El mapa al que nos referimos se llama Mao Kun, en honor del abuelo de Mao Yuanyi, en cuya biblioteca este habría encontrado el mapa.

Hay otra diferencia sustancial en la narración de Pigafetta y es el énfasis en explicar el porqué de las cosas y de las decisiones. Son cinco los barcos que salen de Sevilla, y a la vuelta hay que dar cuenta de cada uno de ellos, así como de cada uno de los marineros. Es cierto que a veces se reciben acríticamente o con cierta cautela historias legendarias inverosímiles (probablemente mal entendidas), pero siempre se busca la explicación humana a una decisión política. Todo ello en plena sintonía con el Renacimiento, que es lo que estaba haciendo de Europa un territorio en el que anidaba el sentido de persona y se sentaban las bases de la ciencia moderna. Por lo dicho, la narración de Pigafetta es parte de lo que llamamos literatura de los cronistas de Indias, en la que los autores, además de narrar la conquista y dar explicaciones detalladas de lo que se ve, manifiestan sus vivencias, experiencias, motivaciones y pensamientos, mientras que las de Fei Xin o Ma Huan nos dejan muchos interrogantes sin resolver, como la muerte de Zheng He, los naufragios que hubo, los problemas de avituallamiento para tantos miles de soldados y personal a bordo[23], las rivalidades entre los comandantes de las expediciones (que es de suponer las habría), etc.

Dentro de lo que podríamos llamar semejanzas, se podría observar una homogeneidad en los procedimientos de entablar relación con el otro en ambas expediciones. Unas veces la razón sería meramente natural, comercial, pero otras estaría condicionada por la existencia de tradiciones comunes que se trasmitieron a través de navegantes árabes y que manifestarían una vez más la milenaria conexión de dichos territorios. De hecho, al observar la retirada de las expediciones de Zheng He y el posterior asentamiento de los portugueses en el Índico, se intuye lo que autores como Santos han puesto de manifiesto, y es que los portugueses no solo fueron herederos de los chinos en el control de este océano, sino que se sintieron a sí mismos como seguidores de estos, estableciendo incluso prácticas similares de comercio y control, hasta el punto de que «ciertos acuerdos diplomáticos firmados por los estados asiáticos y el rey de Portugal son considerados como equivalentes en su indisolubilidad con los acuerdos firmados con el emperador chino» (Santos, 2005: 43). Pues bien, creemos que este modelo sirve también para explicar el caso español, aunque en menor medida, naturalmente.

Así pues, podríamos decir que tres serían los modelos en los que los españoles accedieron a este nuevo espacio y fueron allí recibidos. Por un lado, llama la atención la facilidad por la que algunos reinos aceptan, al menos aparentemente, el vasallaje al rey de Castilla. Podemos verlo en el caso del rey de Cebú, quien queda a la espera de nuevos viajes castellanos para reafirmar el sometimiento. Este fenómeno se repite en las alianzas con los reyes de Palawan o Brunei, que ofrecen en este caso una recepción extraordinariamente ceremoniosa. Cabría preguntarse hasta qué punto los viajes de Zheng He (en particular los realizados en las rutas subsidiarias) no habrían contribuido a ello mediante la consolidación de la costumbre de ir a China a presentar vasallaje al emperador. La pregunta no es descabellada si consideramos dos casos relevantes. El primero, el del reino de Brunei del que consta que durante la Dinastía Song del Norte (北宋) (960-1127) ya había enviado embajadas a China, pero el caso es que el propio sultán de Brunei Manarejiananai llegó a Nanjing en agosto de 1408 con una comitiva de 150 personas (Kurz, 2011: 29), es decir, durante el segundo de los viajes de Zheng He, fue a visitar la corte imperial. Tuvo la desgracia de que tras un mes de estancia en Nanjing falleció por enfermedad, siendo enterrado en China a tres kilómetros de la capital, en una tumba que aún se conserva. Un caso similar fue el del sultán de Joló, Paduka Pahala, quien fue en el año 1417 a Beijing, la nueva capital del imperio, con un cortejo de trescientas personas, también para rendir vasallaje al emperador, tal como fue narrado por Fei Xin (Hsin, 1996: 96-97). Pasado un mes, el soberano de Joló inició el regreso, pero falleció de camino en Dezhou (德州), provincia de Shandong (德州). El emperador Yongle le asignó allí mismo igualmente un lugar para ser enterrado con la dignidad de un rey, es decir, con estelas de piedra y esculturas humanas y de animales, que todavía se conservan[24]. ¿Eran vistos los españoles como los portugueses, es decir, como unos nuevos navegantes que venían a reemplazar costumbres y métodos chinos?

[23] Pero esto no quiere decir que no se conozca con un elevado grado de detalle la composición general de los barcos y la organización de estas armadas chinas. De hecho, ya el almirante, historiador chino y buen conocedor de la lengua española, Ta-san Din, publicó en Barcelona en 1965 con el profesor Olesa Muñido un libro sobre el poder naval chino, dando muchos detalles de los barcos-tesoro, en los que dice que había «encargados de compras», con lo que se indica que «el aprovisionamiento de las unidades se hacía no solo en sus lugares de armamento, sino también a lo largo de sus campañas» (Din y Olesa, 1965: 214).

[24] El episodio del viaje y de la muerte del sultán fue dramatizado en la película chino-filipina *Hari sa hari, lahi sa lahi* (1987).

Un segundo modelo, observable en lugares más alejados de las rutas chinas, aunque no fuera de ellas, es el de las Molucas. Si nos detenemos en el caso de la excelente recepción que el rey de Tidore hizo a los españoles, completada con la visita de otros reyes de islas de especias cercanas, como Terrenate, Machian, Gilolo, etc. Podríamos pensar más bien que ahora la razón de la buena acogida de los indígenas a los españoles no sería tanto la nominal de establecer una relación de vasallaje con España, sino la de asegurarse una relación comercial.

Un tercer caso sería el de la recepción que los españoles tuvieron en la isla de Guam, totalmente alejada de los circuitos chinos, en donde los indígenas se suben al barco para robar cualquier cosa al alcance de la mano. Ciertamente, este caso –por ser el primero con el que se encontraron– les empezaría dando una imagen distorsionada del nuevo territorio, que poco a poco irían corrigiendo.

Podríamos concluir diciendo que indirectamente las expediciones de Zheng He por rutas subsidiarias, así como la posterior continuación de la presencia del comercio privado chino en el Sudeste Asiático habrían ayudado a moldear un tipo de relaciones marítimas que explicarían el diferente modo en que la expedición de Magallanes-Elcano fue recibida en cada una de las islas o archipiélagos en que recalaba. Pero las cada vez más positivas experiencias de los españoles de estos primeros momentos podrían haberles convencido de la posibilidad de ambicionar en estos archipiélagos indonesios lo que los portugueses acababan de empezar a experimentar en las rutas de la India: la sustitución de China en el comercio intra-asiático.

Bibliografía

CHURCH, S. K. «The Colossal Ships of Zheng He: Image or Reality?». En SALMON, C. y PTAK, R. *Zheng He: Images & Perceptions*. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag 2005, pp. 155-176.

COLOMAR, M. A. «Ku Chin Hsing Sheng Chih Tu: Un mapa chino en la Europa del siglo XVI». En LEE Y. C. y CAÑO, J. L. (eds.). *Estudio del mapa Ku Chin Hsing Sheng Chih Tu*. Madrid: Ministerio de Educación Cultura y Deportes del Gobierno de España y Hsinchu: National Tsinghua Univesity 2016, pp. 1-12.

DIN T. S. y OLESA, F. *El poder naval chino. Desde sus orígenes hasta la caída de la Dinastía Ming*. Barcelona: Ariel 1965.

DREYER, E. L. *Zheng He. China and the Oceans in the Early Ming Dynasty, 1405-1433*. Nueva York: Pearson-Longman 2007.

DUYVENDAK, J. J. L. *Ma Huan re-examined*. Amsterdam: Uitgave van de N. V. Noord-Hollandsche Uitgeversmaatschappij 1933.

ELCANO, J. S.; PIGAFETTA, A.; TRANSILVANO, M.; Albo, F.; Mafra, G. *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Miraguano Ediciones y Polifemo Ediciones 2018.

FERNÁNDEZ-ARMESTO, F. *1492. El nacimiento de la modernidad.* Barcelona: Debate 2010.

FOLCH, D. «Els mars de Zheng He». En FOLCH, D. (ed). *Els Grans Viatges de Zheng He. Les expedicions maritimes de la Xina del segle XV*. Barcelona: Angle Editorial 2008, texto en castellano, pp. 169-179.

KURZ, J. L. *Boni in Chinese Sources: Translations of Relevant Texts from the Song to the Qing Dynasties*. Working Paper No. 4. Singapur: The Nalanda-Sriwijaya Centre, Institute of Southeast Asian Studies 2011.

LANG, S. «Winning the Historical Narrative: Zheng He Helps Beijing Claim the South China Sea». En *History´s Shadow*. 14 de diciembre de 2017.

LEE, S. L. «Zheng He's Voyages revealed by Matteo Ricci's World Map». En CHIA L. S. y CHURCH, S. K. (eds.). *Zheng He And The Afro-Asian World*. Malaca: Melaka Museums Corporation (PERZIM) 2012, pp. 306-334.

LEVATHES, L. *When China ruled the seas*. Nueva York: Simon & Schuster 1995.

MA, H. *Ying-ya Sheng-lan*. Traducido por J. V. G. Mills. Hakluyt Society 1970.

SANTOS, J. M. «La voix de la prophétie: informations portugaises de la 1e moitié du XIVe s. sur les voyages de Zheng He». En SALMON, C. y PTAK, R. *Zheng He: Images & Perceptions*. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag 2005, pp. 39-55.

WILKINSON, E. *Chinese History: A New Manual.* Cambridge: Harvard University Asia Center 2012.

VICTORIA

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

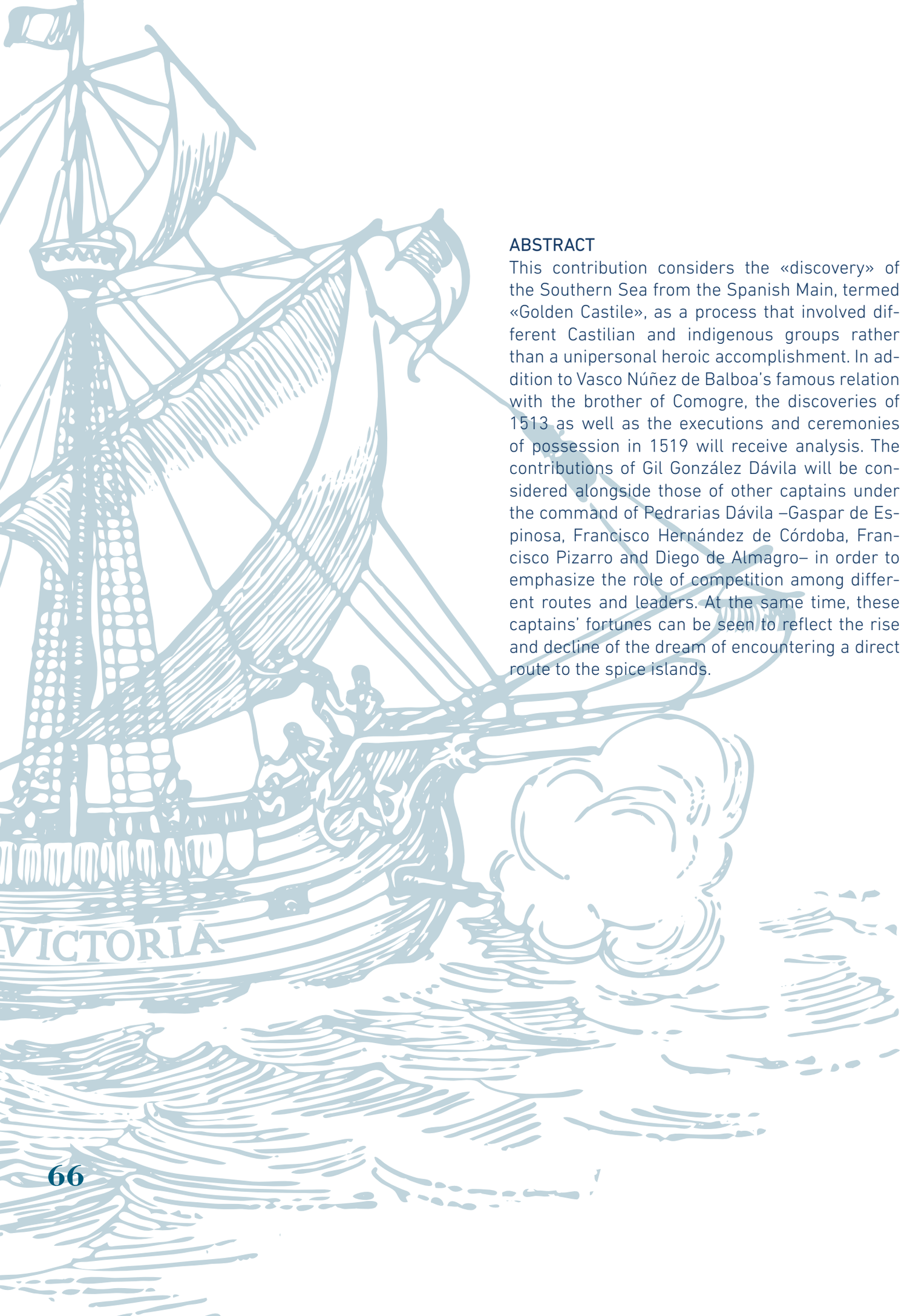
Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

El descubrimiento del Mar del Sur desde tierra firme c.1513-c.1525

BETHANY ARAM
Universidad Pablo de Olavide
Sevilla

RESUMEN

Esta aportación aborda el «descubrimiento» del mar del Sur desde tierra firme, denominada «Castilla del Oro», como un proceso que involucró a distintos grupos de castellanos e indígenas más que un logro heroico unipersonal. Además de la famosa relación de Vasco Núñez de Balboa con el hermano de Comogre, se hará hincapié tanto en el descubrimiento de 1513 como en el ajusticiamiento y la toma de posesión de 1519. Se valorará la aportación de Gil González Dávila, así como las de otros capitanes –Gaspar de Espinosa, Francisco Hernández de Córdoba, Francisco Pizarro y Diego de Almagro– bajo el mando de Pedrarias Dávila para subrayar el papel de la competencia entre distintas rutas y líderes. En la suerte de esos capitanes se observa asimismo el auge y caída del sueño de encontrarse en las puertas de la especiería.



ABSTRACT

This contribution considers the «discovery» of the Southern Sea from the Spanish Main, termed «Golden Castile», as a process that involved different Castilian and indigenous groups rather than a unipersonal heroic accomplishment. In addition to Vasco Núñez de Balboa's famous relation with the brother of Comogre, the discoveries of 1513 as well as the executions and ceremonies of possession in 1519 will receive analysis. The contributions of Gil González Dávila will be considered alongside those of other captains under the command of Pedrarias Dávila –Gaspar de Espinosa, Francisco Hernández de Córdoba, Francisco Pizarro and Diego de Almagro– in order to emphasize the role of competition among different routes and leaders. At the same time, these captains' fortunes can be seen to reflect the rise and decline of the dream of encountering a direct route to the spice islands.

El descubrimiento del Mar del Sur desde tierra firme c.1513- c.1525[1]

Esta aportación pretende contextualizar las capitulaciones de Valladolid y el desenlace del viaje de Magallanes-Elcano en relación con algunos de sus antecedentes inmediatos en tierra firme o Castilla del Oro. Se abordará el tema propuesto –el «descubrimiento» (o, por lo menos «avistamiento») del mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa en 1513– como parte de un proceso en que intervinieron distintos agentes y en que, evidentemente, el viaje de Magallanes-Elcano representó un acontecimiento extraordinario. En este sentido, el proceso del «descubrimiento» del mar del Sur adelantado en 1513 tendría desenlaces simultáneos y consecuencias directas en los años 1520. El descubrimiento del mar del Sur desde Castilla del Oro involucró a miles de indígenas y cientos de españoles, entre ellos, a Vasco Núñez de Balboa, Pedrarias Dávila, Gaspar de Espinosa, Gil González Dávila, Francisco Hernández de Córdoba, Diego de Almagro y Hernando Pizarro.

En torno al «descubrimiento» de tierra firme, la primacía indígena es evidente. Los europeos dependían de las poblaciones y especialmente de las mujeres indígenas para poder alimentarse y sobrevivir en el trópico, así como para poder desvelar o descubrir los «secretos de la tierra». Mientras que los comerciantes portugueses estaban llegando a la costa de China desde Goa y Malaca (en cuya conquista había participado el propio Magallanes), la misión de Balboa al mar del Sur permitió a los españoles continuar «descubriéndolo» durante otros veinte años más. En palabras del cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, «con verdad ninguno se puede llamar descubridor, sino continuadores del descubrimiento a que don Cristóbal Colón dio principio y fundamento»[2]. No se trata de restar protagonismo a otros descubridores ni de cuestionar sus méritos, sino de explorar las condiciones, así como las motivaciones, del despliegue extraordinario de esfuerzos humanos y materiales de que formaron parte.

La visión del descubrimiento como un proceso dinámico contradice hasta cierto punto la construcción y veneración del héroe descubridor. Este fenómeno, con su auge decimonónico, se ve favorecido por la muerte prematura o el martirio del héroe, como fue el caso de Vasco Núñez de Balboa y de Fernando de Magallanes. De ahí, el interés en situar a Vasco Núñez de Balboa y sus hazañas en el contexto del momento histórico.

La historiografía, impulsada por el cuarto y quinto centenarios, se ha volcado en la figura de Balboa. Entre los estudios conmemorativos publicados en 1913, se destacan las aportaciones de Ángel de Altolaguirre y Duvale y José Toribio Medina por el trabajo archivístico y la importante cantidad de documentos publicados. Los dos tomos de Medina, en particular, se presentaron con el título, *El Descubrimiento del Océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Hernando de Magallanes y sus Compañeros*[3]. De allí la conexión historiográfica entre Balboa y Magallanes en el «descubrimiento» planteado como un proceso.

Como no puede ser de otra manera, el quinto centenario de la primera vuelta al mundo sucede al del avistamiento del mar del Sur. De allí la cita obligatoria de las aportaciones publicadas en 2013, de expertos sobre aspectos del tema que nos atañe hoy tan destacados como Alfredo Castillero Calvo, Carmen Mena García y Omar Jaén Suárez[4]. La vinculación propuesta de esos hitos con la primera

[1] El presente trabajo se ha realizado en el marco del proyecto de investigación HAR2014-52260P financiado por el MINECO.

[2] FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia General y Natural de Indias*. Madrid: Atlas 1959, III: p. 130.

[3] MEDINA, J. Toribio. *El Descubrimiento del Océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Hernando de Magallanes y sus Compañeros.* Santiago de Chile: 1913-1914, I-II. ALTOLAGUIRRE Y DUVALE, A. de. *Vasco Núñez de Balboa*. Madrid: 1914.

[4] CORREA GOMERO, F.; MENA GARCÍA, M. del C. y SANZ HERMIDA, J. M. *Vasco Núñez de Balboa, descubridor del mar del sur: edición conmemorativa del V Centenario del descubrimiento del Océano Pacífico, 1513-2013*. Sevilla: Círculo Científico 2013.

globalización resulta clave para plantear la globalización como un proceso en lugar de una finalidad[5]. Esta distinción entre distintos conceptos o tipos de globalización, señalada por Bartolomé Yun Casalilla en el *I Congreso International ArtEmpire*[6], resulta imprescindible para fundamentar la búsqueda de las claves de la primera globalización en los siglos XV y XVI.

Balboa y Magallanes

Aparte de la sed del oro y el hambre de especias, tanto el descubrimiento del mar del Sur como la primera globalización fueron alimentados por la competición inter e intra-imperial. De ahí la pugna no solamente entre las coronas de Portugal y Castilla, sino la competencia entre los capitanes al servicio del mismo rey. Esta competencia, una de las claves de la primera globalización, resultó tan productiva como devastadora. Fomentada hasta cierto punto por la Corona de Castilla, las rivalidades entre capitanes empezaban con y se encausaban hacia su promoción en la corte.

El proyecto de Balboa, articulado desde Santa María la Antigua del Darién en su carta al rey Fernando el Católico del 20 de enero de 1513, hacía hincapié en el descubrimiento de cantidades inauditas del oro a orillas de otro mar. Pese a la pérdida de la carta original, se conserva una copia en la Colección Muñoz de la Real Academia de la Historia. Así Balboa tomó la pluma para comunicar al rey las noticias que le habían descubierto los indios de Comogre y especialmente el hermano del cacique, e informarle «de las cosas y grandes secretos de maravillosas riquezas que en esta tierra hay, de que Nuestro Señor a Vuestra Muy Real Alteza ha hecho Señor, y a mí me ha querido hacer sabedor y me las ha dejado descubrir primero que a otro ninguno». Antes de emprender el viaje, pedía 500 hombres para una expedición que prometía «descubrir cosas tan altas y adonde puede haber tanto oro y tanta riqueza con que se puede conquistar mucha parte del mundo»[7]. Balboa interpretó el descubrimiento de los secretos de la tierra con un sentido casi exegético y como una señal del favor divino hacía el Rey y su propia persona[8].

Pasados los meses de verano a los de las lluvias tropicales, los rumores del nombramiento de un nuevo gobernador llevaron a Balboa a precipitar la expedición prevista. Con guías proporcionados por el cacique Ponca, el 25 de septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa subió a una cima para contemplar el mar al sur de la costa de tierra firme. Según el acta del escribano Andrés de Valderrábano que después de su muerte pasó a poder del cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, Balboa, en compañía de 67 compañeros, se arrodilló en señal de agradecimiento y suplicó al Señor «con mucha devoción que les dexasse descubrir y ver los grandes secretos é riquezas que en aquella mar y costas avía y se esperaban...»[9].

Tras varios días de viaje por la selva, el 29 de septiembre, día de San Miguel, Balboa seleccionó a otros 27 españoles para acompañarle a las orillas del mar que había visto desde la cima. Fue el solemne y dramático rito de posesión conmemorado en la portada que Antonio Herrera y Tordesillas diseñó para el segundo tomo de su *Historia General*[10]. Los autos de posesión no excluían un cierto festejo, cuando los hombres protagonistas de los ritos performativos se llevaban el agua a la boca para confirmar que era del mar. Merece la pena destacar que Vasco Núñez de Balboa, Francisco Pizarro, Alonso Martín de Don Benito y Diego Albítez, entre otros, se encontraron con el mar que los indígenas habían señalado en el golfo que sería desde entonces el de San Miguel, y muy diferente al mar que se presentaría ante Magallanes y Elcano tras atravesar el estrecho de las Once Mil Vírgenes Mártires. El contraste permite recordar que el mar del Sur, como su nombre indica, se reveló todo menos pacífico desde el istmo de

---

[5] CASTILLERO CALVO, A. *El descubrimiento del Pacífico y los orígenes de la globalización*. Colombia: Editora Novo Art 2013. JAÉN SUÁREZ, O. *500 Años De La Cuenca Del Pacífico. Hacia Una Historia Global*. Madrid: Doce Calles 2016.

[6] *I Reunión Científica ArtEmpire. La Primera Globalización en una Arteria del Imperio, 1513-1671*, organizado por I. Hernández Mora, J. Díaz Ceballos, y B. Aram, en el Patronato Panamá Viejo y el Centro Cultural España-Panamá, Panamá, 20 -22 de abril de 2017.

[7] Real Academia de la Historia (RAH), Madrid, Colección Muñoz 9/4837 (Tomo 57), f. 276-288, Balboa al rey Fernando, 20 de enero de 1513. Publicado en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. F. *et al*. *Colección de los Viajes y Descubrimientos*. Madrid: Imprenta Real 1829, III: 382-383 y *Colección de Documentos Inéditos relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las antiguas posesiones Españoles de Ultramar.* Madrid: Real Academia de la Historia 1919, tomo 39: 238-263.

[8] Ibídem.

[9] FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia General y Natural de Indias*. III: 11-12.

[10] La intervención del cronista en el diseño de las planchas para las portadas de sus obras se puede ver en PÉREZ PASTOR, C. *Bibliografía Madrileña de los Siglos XVI y XVII*. Amsterdam: Gérard Th. Van Heusdan,1971, II: 8-13.

Panamá. La bravura del mar impidió a Vasco Núñez y a sus compañeros llegar en canoa a una isla en el mismo golfo de San Miguel donde los indígenas habían indicado que se pescaban perlas en grandes cantidades, y que por ello la denominaron isla de las Perlas. En el imaginario europeo, las perlas aproximaban a Asia a las nuevas tierras y mares, aún desconocidos.

Entretanto, el Rey, que había recibido distintas quejas sobre la actuación de Balboa y había nombrado gobernador y lugarteniente general a Pedrarias Dávila, un cortesano y destacado militar en la toma de Orán y de Bugía. Ahora bien, la distancia entre Castilla y Castilla del Oro implicaba un promedio de 11,5 meses para la llegada de las comunicaciones desde tierra firme a la Corte y un promedio de 7 meses en el sentido contrario.[11] Es decir que las noticias y respuestas a las mismas, cuando llegaban, lo hacían aproximadamente un año y medio después de los eventos. Y en menos tiempo se podía armar una flota o avanzar en el descubrimiento de un mar.

Meses después de que Pedrarias Dávila partiera de Cádiz al mando de 15 naves y con más de mil hombres y sus familiares, el rey Fernando supo que Vasco Núñez de Balboa ya había emprendido su proyectada misión hacia el mar del Sur, acompañado de 190 españoles y un contingente de aliados nativos. En consonancia con la misiva anterior de Balboa, el Rey interpretó la revelación del mar del Sur como evidencia del favor divino: «de que damos muchas gracias a Nuestro Señor, que paresce que milagrosamente nos quiere hazer merced de nos dar en nuestro tiempo cosas que tan encubiertas y perdidas estavan»[12].

Acto seguido el soberano nombró a Balboa adelantado del mar del Sur y gobernador de Panamá y Coiba, aunque bajo el mando de Pedrarias. Mientras llegaban estas provisiones y obraban su efecto, y ante la falta de respuesta sobre los procesos judiciales contra Balboa remitidos a la Corte, se armaron nuevas expediciones lideradas por otros capitanes[13]. De ahí las críticas de Balboa contra la conducta de esos capitanes en la carta que remitió al rey el 16 de enero de 1515. Uno de ellos, Gaspar de Morales, había llegado hasta las islas de las Perlas, hecho las paces con el cacique Terrarique y negociado un tributo que incluía la famosa Perla Peregrina. Balboa claramente consideraba que era él quien debía haber liderado la expedición, e informaba al rey que la celebrada perla debía pertenecer a la Corona[14].

A juicio del soberano, Balboa había ido demasiado lejos en sus acusaciones contra los otros capitanes y en las alegaciones contra su superior. De ahí el nuevo viraje en la respuesta real: «Que Su Alteza ha visto sus cartas y se ha maravillado mucho continuar tanto en el atrevimiento que tuvo de escrivir a Su Alteza cosas tan ynciertas como ha escrito y escrive. Y que así por esto como por las cosas y delitos que cometió al tiempo que se entremetió en usurpar la governación de aquella tierra, Su Alteza enbia a mandar a su lugarteniente general que haga lo que del sabrá»[15]. Por último, indicaba el secretario, «Que se escriva a Pedrarias que esta cédula real le dé después que le tenga a recabdo»[16]. Fernando el Católico falleció el 23 de enero de 1516, antes de ver ejecutadas sus órdenes.

Entre tanto, Pedrarias, tras consulta y de acuerdo con el obispo y los oficiales de Castilla del Oro, autorizó a Balboa a liderar una expedición, a construir barcos y a continuar con «el descubrimiento» del mar del Sur con unos 360 hombres, que incluían a otros inversores[17]. La expedición avanzó con muchas penalidades y tribulaciones: la madera de los barcos, acarreada desde Acla al mar del Sur, se corrompía, y de los primeros barcos «se hicieron todas las tablas de palo un pañal»[18]. Tras este primer intento fracasado, la compañía volvió a construir, nuevamente, dos barcos en las islas de las Perlas, con un segundo término concedido por Pedrarias. Se les iba acabando el plazo por el mes de marzo de 1518

---

[11] ARAM, B. «Distance and Misinformation in the Conquest of America». ANDRADE, T. y REGER, W. (eds.). *The Limits of Empire: European Imperial Formation in Early Modern World History. Essays in Honor of Geoffrey Parker*. Ashgate 2012, pp. 223 - 241.

[12] Ibídem.

[13] MENA GARCÍA, M. del C. *El oro del Darién: entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1509-1526)*. Sevilla: Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, Consejo Superior de Investigaciones Científicas 2011. ARAM, B. *Leyenda negra y leyendas doradas en la conquista de América : Pedrarias y Balboa*. Madrid: Marcial Pons Ediciones de Historia 2008.

[14] AGI, Patronato 26, R. 5, N. 5, Vasco Núñez de Balboa al rey Fernando, 16 de octubre de 1515.

[15] AGI, Patronato 26, R. 7, N. 2(a), Balboa al rey Fernando [extracto] incluyendo la respuesta del rey, 19 de diciembre de 1514.

[16] Ibídem. Analizado en ARAM, B. *Leyenda negra y leyendas doradas*. Pp. 117-123.

[17] AGI, Patronato 260, N.2, R.38, «Licencia y facultad a Vasco Nuñez para hacer los navios en la Mar del Sur», 2 de noviembre de 1516.

[18] ANDAGOYA, P. de. *Relación y documentos*. Madrid: Historia 16 1544, 1986, pp. 94-95.

cuando el joven Carlos –apenas jurado Rey en las Cortes de Valladolid y antes de recibir la noticia de su elección al Sacro Imperio Romano– autorizó otra expedición al mismo océano.

Las Capitulaciones de Valladolid firmadas el 22 de marzo de 1518 señalan, por un lado, la necesidad de respetar las estipulaciones del Tratado de Tordesillas para descubrir en «nuestra demarcación» y, por otra parte, las limitaciones de las concesiones a Faleiro y Magallanes con respecto a los otros descubrimientos en curso en el mar del Sur, especialmente desde tierra firme, el golfo de San Miguel y las islas de las Perlas. Concretamente, la Corona salvaguardaba su derecho de «mandar descubrir o dar licencia para ello por la vía del oeste por las partes de las yslas e Tierra Firme e a todas las otras partes que están descubiertas hacía la parte que quisiéremos para buscar el estrecho de aquellos mares... desde la Tierra Firme por el Mar del Sur que está descubierta desde la isla de San Miguel». En su segundo punto, las capitulaciones, redactadas por Juan Rodríguez de Fonseca con el secretario Francisco de los Cobos, hacían referencia no al «descubrimiento» de Balboa en particular, sino a distintas iniciativas descubridoras en marcha desde Tierra Firme. Se introdujo, además, la expectativa de descubrir un estrecho entre el Caribe o mar del Norte y el Pacífico o mar del Sur como un complemento idóneo y posible vía de competencia legítima con la otra expedición.

Así la Corona, tanto bajo Fernando como bajo Carlos, se reservó el derecho de autorizar los descubrimientos, incluso simultáneos, de distintos capitanes, así como de fomentar la competencia entre ellos. Fue esta presión la que impulsó a Balboa a precipitar su avistamiento del mar del Sur en 1513 y finalmente facilitó la continuación del mismo «descubrimiento» por otros capitanes.

Pedrarias, Gaspar de Espinosa y Gil González Dávila

Antes de la partida de la flota de Magallanes y Elcano de Sevilla el 10 de agosto de 1519, la situación en tierra firme se transformó nuevamente. En septiembre de 1518 el rey Carlos nombró a otro gobernador, Lope de Sosa, anteriormente de las islas Canarias, para Castilla del Oro. Los rumores del relevo de Pedrarias presionaron, primero, a Balboa y, después, al mismo Pedrarias, a proseguir el descubrimiento del mar del Sur.

Pese a sus desavenencias iniciales, Balboa llegó a confiar excesivamente en el favor de Pedrarias, como su suegro y aliado. De allí la farsa que planeó desde la isla de las Perlas, relatada por Gonzalo Fernández de Oviedo, Pascual de Andagoya y Pedrarias[19]: Balboa envió mensajeros a Acla para determinar si Pedrarias había sido reemplazado. Si fuera así, debían retornar al golfo de San Miguel con las noticias (falsas) de que Balboa había sido nombrado gobernador de toda la tierra. Descubierto el plan, Pedrarias llamó a Balboa y procedió a arrestarle conjuntamente con cuatro de sus compañeros para iniciar el proceso judicial correspondiente.

Con Balboa preso, la gente y compañía que había dejado en la isla de las Perlas enviaron cinco diputados a Acla para insistir en la necesidad de seguir con el «descubrimiento» y así intentar recuperar su inversión. Esos procuradores pidieron al gobernador nombrar sin demora otro capitán para proseguir la empresa mientras aún se podía navegar «sin riesgo e peligro» por la mar del Sur. Los procuradores declararon:

«Que es notorio como la dicha gente e compañía se han ocupado dos años poco más o menos en el hacer de los dichos navíos que por la dicha compañía se han hecho e se hace en la dicha Mar del Sur; e lo que nos ha costado a hacer e muchos trabajos, hambres, e necesidades que hemos padecido en nuestras personas; e así mismo de mucha suma de dineros que hemos gastado, así de nuestras haciendas como de muchas e grandes deudas que todos devemos sin aver avido provecho...»[20].

En resumen, los representantes de la compañía rogaron a Pedrarias y a su alcalde mayor, Gaspar de Espinosa, concluir el proceso contra Balboa y sus compañeros para poder seguir con la expedición. Para ellos apenas se había iniciado el «descubrimiento». A Pedrarias, se le acababa el mandato concedido por el rey Fernando aunque, por otra parte, no quería dejar de cumplir con sus instrucciones respecto a Balboa y al mar del Sur. Sin dilación, mandó ejecutar la sentencia contra Balboa y emprendió en persona la expedición para confirmar la «posesión» del mar del Sur y fundar el primer

[19] ACP, 145-7, «Lo que se respondió a los capítulos de Oviedo,» sin fecha, c. 1527, capítulo 26.

[20] ACP 115-57, f. 7-8v, «Sobre el proceso de Vasco Núñez de Balboa», 29 diciembre 1518, en ARAM, B. *Leyenda negra y leyendas doradas*. Pp. 344-345.

asentamiento europeo duradero a sus orillas, todo antes de que Lope de Sosa llegase al Darién, Hernán Cortés a Tenochtitlán o Magallanes al cabo de las Once Mil Vírgenes.

La ejecución de Balboa y sus compañeros fue el primer paso para confirmar la jurisdicción real sobre el mar del Sur. Acto seguido, Pedrarias partió para el mar del Sur que Balboa había reclamado en nombre del rey Fernando y de la reina Juana,[21] ya que su problemático historial y su traición final podrían suscitar dudas acerca de la validez de los actos realizados por el aventurero en nombre del rey. Lejos de renegar de los éxitos de Balboa, Pedrarias los consolidó en persona, «continuando la posesión que hasta aquí está tomada por las personas que en nombre de SS.AA. han venido a descubrir e han descubierto en esta Tierra Firme e reynos... e, si necesario es, tomando la posesión de nuevo»[22]. A continuación Pedrarias pasó a las islas de las Perlas para retomar posesión de los barcos construidos por la compañía en nombre del Rey, y nombrar al licenciado Gaspar de Espinosa para reemplazar a Balboa.

Espinosa esperaba a Pedrarias y a la compañía en un pueblo de pescadores en la costa del golfo de San Miguel llamado Panamá por su abundancia de pescado. El 15 de agosto de 1519, día de la Asunción de la Virgen, con Magallanes y Elcano a la espera de buen tiempo para zarpar desde Sanlúcar, Pedrarias y Espinosa trazaron y fundaron la ciudad de Nuestra Señora de la Asunción de Panamá. Los alicientes para los conquistadores reacios a asentarse incluían el primer repartimiento general de indios en Castilla del Oro, así como la concesión de sendas mercedes (pendientes de la confirmación real) a «los v[ecin]os e pobladores e descubridores de la dicha ciudad e costa de la dicha Mar del Sur».[23] Acto seguido, Espinosa podría proseguir el descubrimiento –de alimentos, en primera instancia– con 200 hombres.

Tras la muerte de Balboa, el Rey, al igual que sus compañeros en el mar del Sur, se preocupó por sus intereses económicos**.** Así, mandó al ubicuo Gonzalo Fernández de Oviedo a cobrar la supuesta fortuna de Balboa y sus compañeros ejecutados, otorgó cuatro partes del quinto procedente de las expediciones en curso en el mar del Sur a su chambelán Charles de Pompet, Monsieur de la Chaulx, y nombró a Gil González Dávila capitán para continuar el descubrimiento iniciado por Balboa. Como criado de la casa real de Castilla, Pedrarias era muy consciente de no conocer al nuevo rey, aun si su propia familia había estado más alineada con el partido pro-borgoñón de Felipe el Hermoso que con el de Fernando de Aragón, pecado expiado mediante el servicio ejemplar y ejemplarizante. Había solicitado su relevo para ir a conocer al nuevo monarca, asegurar la confirmación de los privilegios que había concedido a los vecinos de Panamá, y, finalmente, reunirse con su esposa, doña Isabel de Bobadilla, quien había regresado a Castilla el año anterior. Sin embargo, el fallecimiento del nuevo gobernador, Lope de Sosa, apenas entrado en el puerto del Darién, cambió esos planes.

El Mar del Sur se revelaba tan vasto que requería descubrirse por múltiples vías y mediante diversos capitanes. La llegada de Gil González Dávila con provisiones reales para continuar la empresa con los navíos construidos en el mar del Sur requirió un esfuerzo de moderación y mediación por parte del gobernador. Para evitar perjuicio a los inversores y participantes en la expedición, Pedrarias insistió en que los barcos se vendiesen en pública almoneda antes de ponerlos a disposición de Gil González. El nombramiento real de Gil González señalaba el creciente interés en la especiería y su «descubrimiento» que Magallanes había inspirado en el rey Carlos, así como el deseo del oro impulsado por Colón y Balboa. La relación de las especias con la navegación oceánica contaba con una antigua tradición entre los duques de Borgoña, quienes adornaban sus mesas con especieros en forma de navío –los famosos *nefs* de oro y de plata–, especialmente para los banquetes de la Orden del Toisón de Oro.[24] Si el rey de Portugal pretendía monopolizar el comercio de las especias con Europa, Carlos cobraba cada vez mayor conciencia del impacto que el acceso directo a la especiería podía tener en la hacienda real. El sueño de acceder a las fuentes de la especiería –es decir las Molucas y la India–, alimentado por los beneficios económicos del viaje de Magallanes-Elcano, tuvo sus repercusiones en la búsqueda de un estrecho en el mar del Sur. La intención de Carlos V desde 1521 fue reconducir el lucrativo comercio a Panamá y a continuación, a La Coruña, donde proyectaba una Casa de la Contratación de la Especiería.

---

[21] FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia General y Natural de las Indias,* III. Pp, 212-214.

[22] AGI, Patronato 26, R. 13, N.1, «Testimonio de abto de posessión que el governador Pedrarias Dávila tomó en nombre de Sus Altezas en la costa del Sur», 27 de enero de 1519. También en ALTOLAGUIRRE. *Vasco Núñez de Balboa,* doc. 67. P. 180.

[23] ACP 145-7, «Descargo de los capítulos imputados por Fernández de Oviedo», Capítulo 42.

[24] ARAM, B. «Taste Transformed: Sugar and Spice at the Sixteenth-Century Hispano-Burgundian Court». ARAM, B. y YUN-CASALILLA, B. (eds.). *Global Goods and the Spanish Empire, 1492-1824: Circulation, Resistance and Diversity*. Palgrave Macmillan 2014, p. 119-136.

En relación con ese proyecto, el Emperador no dejaba de insistir en la necesidad de «descubrir la especiería por el Mar del Sur»[25].

Gil González había explorado el río de San Juan en el Caribe y había convencido al Rey de la necesidad de buscar su supuesto desaguadero en el mar del Sur. Tras examinar las provisiones de Gil González, Pedrarias informó al rey: **«**En començando el capitán Gil González a descubrir en la mesma Mar del Sur con la armada de V. Alteza, dexaré de descubrir al poniente, que es por donde ella ha de yr, e bolveré a descubrir al levante, donde tengo noticia de grandes cosas. Y, pues, lo que he descubierto e fecho es por mandamiento de V. Alteza, entiendo llevarlo adelante hasta que V. Magestad mande otra cosa**»**[26].

Hasta entonces Gaspar de Espinosa había precedido a Gil González por la misma costa hacía el poniente[27]. Posteriormente, Espinosa fue premiado con un escudo de armas en reconocimiento de su descubrimiento de unas 550 leguas (3.000 km) de costa[28]. Las armas concedidas a Espinosa en 1524 celebraron el viaje «que hicisteis en la dicha Mar del Sur y descubristeis fasta cuatro cientos leguas de costa la vía del poniente», incluida «la boca de un estrecho por la dicha Mar del Sur que se cree que pasa a la del Norte» y ocho leguas «de costa que hera todo de cocos como los que ay en Calicud». Los cocos parecían señalar la cercanía de la India. El escudo concedido a Espinosa representaba cuatro carabelas en señal –según el privilegio– de la expectativa de encontrar la especiería.[29]

La creencia en la posibilidad de alcanzar la especiería por un paso natural y navegable entre el mar del Norte y el mar del Sur aún persistía después del viaje de Magallanes-Elcano. Una vez frustrada la expedición de Gil González, el Rey insistió en que el gobernador mandara volver a explorar la zona donde sus navíos no habían podido pasar «por las grandes corrientes que salen de la mar del norte a la del sur» y recalcó la importancia «del descubrimiento del dicho estrecho... así para el propósito de la contratación de la especería como para que de una mar a otra se navegue y sepan los secretos que en aquellas partes ay»[30]. Pedrarias no dudaría en mandar al capitán Francisco Hernández para explorar la región y fundar un pueblo, denominado Bruselas, en honor al Rey y sus cortesanos, en lo que muy pronto llamaría «el estrecho dudoso»[31].

Especias y estrechos

El 10 de abril de 1525 Pedrarias escribió una famosa misiva para informar al Rey de los descubrimientos en curso en la búsqueda del estrecho y del oro en el mar del Sur hacia el poniente y el levante. Relataba los avances de Francisco Hernández de Córdoba en Nicaragua, por un lado, y los de Francisco Pizarro, Diego de Almagro y Hernando de Luque en la costa del Perú por otro. La carta tuvo tres encarnaciones. Primera, la que el Emperador recibió en la Corte de Toledo, donde probablemente fue leída. Segunda, la «copia» (aparentemente «de oídas», con ciertos reajustes) que el embajador Francesco de Contarini envió a Venecia[32]. Tercera, finalmente, tras su lectura en la corte, la carta sirvió como base para una serie de versos impresos que fueron publicados en Venecia en 1525[33].

---

[25] AGI, Panamá 233, tomo I, fol. 282, Los regentes a Pedrarias, 6 septiembre 1521 en ÁLVAREZ RUBIANO. *Pedrarias Dávila*. Pp. 528-531.

[26] AGI, Patronato 26, R.5, N.14, Pedrarias al emperador Carlos, 7 de octubre de 1520.

[27] AGI, Panamá 233, L. 1, f. 345-345v, El rey Carlos al duque de Sessa, 20 de febrero de 1524.

[28] AGI, Panamá 233, L.1, f. 393-394v, El rey Carlos al licenciado Gaspar de Espinosa, 5 de marzo de 1524 También en CODOIN I, tomo 40 (1883), 155-160.

[29] AGI, Panamá 233, L. 1. f.393-394v, Don Carlos al licenciado Gaspar de Espinosa, 5 marzo 1524 en CODOIN I tomo 40. 1883, pp. 155-160

[30] AGI, Panamá, leg. 233, tomo I, fol. 367v El rey Carlos a Pedrarias Davila, 16 abril 1524, Burgos, en ÁLVAREZ RUBIANO. *Pedrarias Dávila*. P. 549.

[31] AGI, Patronato 28, R. 18, núm. 1 Pedrarias [hológrafo] al Emperador, 10 abril 1525, Panamá, en ÁLVAREZ RUBIANO. *Pedrarias Dávila*. Pp. 555-558; RAH, Colección Muñoz, tomo 77, fols. 146-149v.

[32] SANUTO, M. *I diarii dall' autografo Marciano ital. cl. VII codd. CDXIX-CDLXXVII.* Venecia: 1879-1903, vol. XXXIX, col. 59-62. «Una lettera, hauta de India, la copia sara qui avanti posta, copiosa de nove de li». Se agradece a Geoffrey Parker la identificación de esta versión de la carta, que representa el eslabón perdido entre el documento conservado en el AGI y su transformación en los versos impresos en Venecia.

[33] *Lettere de Pietro Arias Capitano generale della conquista del paese del Mar occeano scripte alla Maesta Cesarea della Cipta di Panamá* (Venecia, 1525). Para una crítica de la difusión de las noticias de Nicaragua, «demás de los traslados que emba-

En lo referente a Francisco Hernández, Pedrarias informó no solamente de la fundación de ciudades y la promesa de oro, sino también del supuesto bautismo de cuatrocientos mil nativos y una serie de conversiones milagrosas que rivalizaban con las que Gil González Dávila había patrocinado[34]. Aquellas hazañas en Nicaragua, junto con las esperanzas depositadas en la expedición a Perú, causaron sensación tanto en Italia como en Castilla. Muy lejos de copiar, trasladar o traducir literalmente la carta de Pedrarias, Contarini claramente se inspiró en ella para reordenar sus elementos, omitir algunos, ajustar otros e insertar algunos nuevos. La exploración del mar del Sur fue traducida y presentada (hasta cierto punto engañosamente), primero, a Hernández de Córdoba por las «lenguas» indígenas que le acompañaron[35], y luego a Pedrarias por Hernández de Córdoba, Sebastián de Benalcázar y otros emisarios. A continuación Pedrarias tradujo la información al Emperador en el ejercicio de su cargo de gobernador, sumando la defensa de su desempeño del mismo. Desde la Corte del Emperador en Toledo, Contarini reelaboró las noticias para el Dux y el Consejo de los Diez en Venecia, donde se versificaron para impresión en un formato que facilitaba su difusión tanto por escrito como oralmente.

Cabe recordar que la circulación de cada versión de la misiva estimulaba su reproducción oral. A todas luces Contarini conocía la carta de Pedrarias no en la versión manuscrita conservada hoy en el Archivo General de Indias, sino «de oídas». Al igual que Pedrarias, Contarini se había basado en distintas fuentes además de en su propia experiencia para incluir detalles ajenos a la carta original sobre la topografía de cada zona, su flora y fauna, poblaciones indígenas, pesca y montería, disponibilidad de «pan de la tierra» y otros alimentos, fundaciones emprendidas e iglesias levantadas. Es muy posible esas relaciones complementarias circulasen por la corte en el mismo momento firmadas por el tesorero de tierra firme Alonso de la Puente, mencionado por Pedrarias y llamado «el tesorero de la Porta» en la carta de Contarini. El capitán Gabriel de Rojas, aunque ausente de la carta de Pedrarias, aparecía en la de Contarini como Graviel de Risas y, en una segunda referencia, Graviel de Rous. La inserción de nuevos personajes y datos, así como una extraña fecha para la redacción, probablemente indican que Contarini escuchó distintas noticias de tierra firme de las que circulaban por la Corte y que presentó al Dux, con mayor autoridad, en la forma de la «copia» de una carta que el gobernador de Castilla del Oro enviaba desde Panamá. Aunque nos consta que algún miembro del Consejo de Indias, como Pedro Mártir de Anglería, o incluso un cronista posterior como Antonio de Herrera, tuvieron acceso a los mismos informes dirigidos al Emperador, resulta difícil imaginar que semejante privilegio se extendiera al representante de otro estado. De allí la desaparición de la información más sensible sobre los conflictos armados resultantes de la competencia entre los castellanos, al igual que las denuncias de Pedrarias por parte de Gil González y Gonzalo Fernández de Oviedo que motivaron que el gobernador solicitase un juez imparcial y licencia para responder a las acusaciones en persona ante el Emperador.

El rumbo de los descubrimientos podía preocupar no solamente al rey de Portugal, sino también al Consejo de Venecia, cuyos ciudadanos aún gestionaban el comercio de las especias en el Mediterráneo. Pedrarias informó al Emperador de que, con la intención de remediar «los daños» causados por Gil González, había ordenado a Francisco Hernández que pacificase y colonizase Nicaragua[36]:

«El qual me ha respondido haziendome saber la parte donde está, y las grandes ciudades y poblaciones que ha hallado, y que ha descubierto otra mar dulce [el lago de Managua] adelante de la otra [el lago de Nicaragua], y la riqueza de la tierra, y tanbién me escrivió como brevemente me enbiaría una caravela con la razón de lo que havía hecho, y con todo el mas oro que pudiese para que a Vuestra Magestad se comencase a haser algund servicio de los muchos que deseamos hazer»[37].

En lugar de la carabela esperada, a Pedrarias le llegaron nuevas de la sublevación de Hernández de Córdoba. Entre los 24 cargos recogidos en el proceso posterior, se destacaba la alegación de que Hernández de Córdoba «siempre ha dicho y publicado qu[e] él pacificó y pobló estas partes a su costa e lo escrivió

---

jadores y extranjeros por el mundo enviaron de la copia de sus cartas,» ver FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia General y Natural de las Indias,* IV. P. 391.

[34] AGI, Patronato 28, R. 18, N. 1, Pedrarias Dávila al emperador Carlos, 10 de abril de 1525.

[35] Constan los nombres de dos «lenguas» (Lucas y Luis Manes) en el Archivo de los Condes de Puñonrostro 90-3b, Traslado de los actos en la Isla de Chira, 16.3.1526, y en el Archivo General de Indias, Justicia 294, fol. 810-812v, Testimonio de Diego Sánchez, «escribano publico e del consejo desta cibdad de León», 8.2.1536.

[36] ACP, B-10b y B-10j, Pedrarias al emperador Carlos y a doña Isabel de Bobadilla, 4 de julio de 1524.

[37] ACP, B-10b, Pedrarias al emperador Carlos, 4 de julio de 1524.

ansi a Su Magestad», sin reconocer superior[38]. La necesidad de acudir a Nicaragua, donde posteriormente fue nombrado gobernador, obligó a Pedrarias a salirse de una compañía en la que había compartido los gastos y futuros beneficios del «descubrimiento» del Perú con Pizarro, Almagro y Luque[39].

En sus instrucciones al sucesor de Pedrarias en Castilla del Oro en 1526, la Corona volvió a insistir en la importancia de alcanzar la especiería por Castilla del Oro:

«como acá se vos dixo de palabra, uno de los mas principales medios por donde parece que puede conseguirse el trato y comercio del especería que cae dentro de los limites de nuestra demarcación es trayéndolo y navegándolo por la mar del Sur por ser tan breve navegación para las nuestras islas de Maluco y las otras partes donde lo ay...»[40].

Tras la decepción del «estrecho dudoso» en Nicaragua, surgió la idea de conducir el mismo comercio a través de Panamá y Nombre de Dios y las órdenes de estudiar las posibilidades sobre el terreno, «como la grandeza del negocio lo requiere», y sin dilación, pues ya había armadas encaminadas hacia las islas de Maluco y el mar del Sur comandadas por frey García de Loaysa y Sebastián Caboto[41].

No obstante las aspiraciones de reconducir la especiería, la ausencia de un estrecho natural de mar a mar y el coste del comercio terrestre entre Panamá y Nombre de Dios, aconsejaban buscar otra ruta. Desde 1532 a 1534 la Emperatriz y el Emperador pidieron al juez de residencia, el licenciado Antonio de la Gama, así como al gobernador Francisco de Barrionuevo, que estudiasen la posibilidad de establecer una ruta trans-ístmica que aprovechase el río Chagres. En palabras de la Emperatriz, la idea era identificar un pasaje más directo por donde «abierto este camino podria pasar por el la especieria»[42]. Tras recibir el informe favorable de La Gasca, el Emperador insistió en averiguar «que forma e horden se podría dar para abrir la dicha tierra e para que abierta se junte la mar del sur en el dicho rio [de Chagres] de manera que aya navegación e que dificultad tierna asi por el menguante de la mar como por la altura de la tierra e que costa de dineros e onbres seran menester e en que que tento tiempo se podrá faser...»[43]. En efecto, se proponía algo parecido a la construcción del canal de Panamá. Así, en la primera globalización se forjaron sueños con encarnaciones posteriores y consideraciones geo-estratégicas aún vigentes en la actualidad[44].

El obispo de Panamá, fray Tomás de Berlanga, no podía dejar de aportar sus propias recomendaciones para el tránsito trans-ístmico en 1535: «e que este paso ymagino yo que es la cumbre del mundo porque puesto que en el mirando a la parte del norte se vee la mitad de él y mirando al sur se vee la otra mitad», no sin señalar que «esta cunbre es tan dificultosa de encunbrar que cuesta muchas haziendas y muchas vidas de hombres». Pese a las dificultades, aún por descubrir, con la apertura de la ruta Berlanga prometía al Rey que «v.mt. será señor de un tan gran mundo como el que en esta Mar del Sur se descubre y espera se descubrirá y tenerlo todo como debajo de llave y entren y salgan por contado»[45].

Tras el «avistamiento» de Balboa, la primera vuelta al mundo parecía confirmar la viabilidad y potenciaba el interés de alcanzar la especiería por el istmo. Sin duda, el descubrimiento conllevaba un proceso al que se sumaron las aportaciones de Balboa y Magallanes, así como las de sus compañeros y sucesores. Muchos de ellos, al igual que Balboa y Magallanes, dejaron sus vidas por el camino.

Las experiencias de Balboa, Magallanes y sus compañeros demuestran que las aspiraciones de los descubridores del mar del Sur y de la Corona de Castilla fueron mucho más allá del mero interés en la extracción de metales preciosos, aunque estos, por supuesto, no dejaban de importar. La circunnavegación

---

[38] ACP, 90-4c, Traslado de una sentencia de Pedrarias Dávila y del licenciado Diego de Molina, alcalde mayor, contra el capitán Francisco Hernández, 6.7.1526.

[39] Citado en LOCKHART, J. *The Men of Cajamarca*. Austin: University of Texas Press 1972, p. 72. ACP, B-10c, Pedrarias a Antonio del Castillo, 30 de agosto de 1525. ACP, B-10k, «Fenecimiento de cuenta que se otorgó entre Pedrarias, don Hernando de Luque, Diego de Almagro y Francisco Pizarro», 16 de septiembre de 1525.

[40] (AGI, Panamá 233, L. 2, f. 147-147v, El rey, Instrucciones a Pedro de los Ríos, lugarteniente general y gobernador de Tierra Firme, 3 de mayo de 1526, citado en ARAM, B. «Una arteria del imperio entre occidente y oriente. Propuestas para canalizar la investigación interdisciplinar». *Canto Rodado* 10. 2015, pp. 149-161.

[41] AGI Panamá 233, L. 2, f. 147-147v, El rey, Instrucciónes a Pedro de los Ríos, lugarteniente general y governador de Tierra Firme, 3 mayo 1526, Sevilla.

[42] AGI, Patronato 193, R.18, f. 8, Cédula de la Reina al lic. Antonio de la Gama, juez de residencia, 12 marzo 1532.

[43] AGI, Patronato, 193,R.18, f. 35, Borrador de una cédula del Emperador a Francisco de Barrionuevo, 21 enero 1534.

[44] Hispanic Society of America, Nueva York, Altamira 9/I/7, Fray Antonio, obispo de Verapaz, a Mateo Vázquez, recibido en Madrid el 2.7.1587. Véase también ARAM, B. «Una arteria del imperio entre occidente y oriente». Pp. 155-157.

[45] AGI, Patronato 194, R.27(a), Fray Tomás de Berlanga a Su Magt., 22 febrero de 1535.

del planeta hizo concebibles nuevas posibilidades comerciales. En relación con este proyecto, el Emperador no dejaba de insistir en la necesidad de «descubrir la especiería por el Mar del Sur»[46]. Sería la continuación y culminación del proceso impulsado por Balboa y por Magallanes. Avances extraordinarios, sin duda, en la globalización, cuyos costes competían en magnitud con sus consecuencias.

Bibliografía citada

Fuentes de archivo

Archivo de los Condes de Puñonrostro (ACP). B-10, 90, 115, 145.
Archivo General de Indias (AGI). Justicia 294; Panamá 233; Patronato Real 26, 28, 34,194,260.
Hispanic Society of America. Nueva York, Altamira 9.
Real Academia de la Historia (RAH). Colección Muñoz 9/4837 (Tomo 57).

Fuentes impresas

ANDAGOYA, P. de. *Relación y documentos*. Madrid: Historia 16, 1542, 1986.

Colección de Documentos Inéditos relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las antiguas posesiones Españoles de Ultramar (CODOIN). Serie I, 1864-1884, tomo 39.

Colección de los Viajes y Descubrimientos. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero 1842. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín *et al*., (eds.). Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero 1842, III.

DÁVILA, P. *Lettere de Pietro Arias Capitano generale della conquista del paese del Mar occeano scripte alla Maesta Cesarea della Cipta di Panamá*. Venecia: 1525.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia General y Natural de Indias*. Madrid: Atlas 1959. Tomos I-IV.

SANUTO, M. *I diarii dall' autografo Marciano ital. cl. VII codd. CDXIX-CDLXXVII.* Venecia: 1879-1903.

Estudios

ALTOLAGUIRRE Y DUVALE, A. de. *Vasco Núñez de Balboa*. Madrid: 1914.

ÁLVAREZ RUBIANO, P. *Pedrarias Dávila: Contribución al Estudio de la Figura del 'gran justador', Gobernador de Castilla del Oro y Nicaragua.* Madrid: CSIC 1944.

ARAM, B. «Distance and Misinformation in the Conquest of America.» En ANDRADE, T. y REGER, William (eds.). *The Limits of Empire: European Imperial Formation in Early Modern World History. Essays in Honor of Geoffrey Parker*. Ashgate 2012, pp. 223 - 241.

-*Leyenda negra y leyendas doradas en la conquista de América: Pedrarias y Balboa*. Madrid: Marcial Pons Ediciones de Historia 2008.

- «Una arteria del imperio entre occidente y oriente. Propuestas para canalizar la investigación interdisciplinar». *Canto Rodado* 10. 2015, pp. 149-161.

CASTILLERO CALVO, A. *El descubrimiento del Pacífico y los orígenes de la globalización*. Colombia: Editora Novo Art 2013.

CORREA GOMERO, Feliciano; MENA GARCÍA, Carmen y SANZ HERMIDA, José María. *Vasco Núñez de Balboa, descubridor del mar del sur: edición conmemorativa del V Centenario del descubrimiento del Océano Pacífico, 1513-2013*. Sevilla: Círculo Científico 2013.

JAÉN SUÁREZ, O. *500 años de la Cuenca del Pacífico. Hacia una historia global.* Madrid: Doce Calles 2016.

LOCKHART, J. *The Men of Cajamarca.* Austin: University of Texas Press 1972.

MEDINA, J. Toribio. *El Descubrimiento del Océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Hernando de Magallanes y sus Compañeros.* Santiago de Chile: 1913-1914, I-II.

MENA GARCÍA, M. del C. *El oro del Darién: entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1509-1526)*. Sevilla, Madrid: Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces; Consejo Superior de Investigaciones Científicas 2011.

PÉREZ PASTOR, C. *Bibliografía Madrileña de los siglos XVI y XVII*. Ámsterdam: Gérard Th. Van Heusdan 1971, II.

[46] AGI Panamá 233, tomo I, fol. 282, Los regentes a Pedrarias, 6 septiembre 1521 en ÁLVAREZ RUBIANO. *Pedrarias Dávila*. Pp. 528-531.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

Magallanes, de Sevilla a Valladolid

JUAN GIL FERNÁNDEZ
Real Academia Española

RESUMEN

La rápida aprobación del descubrimiento que propusieron al rey Carlos I Magallanes y Faleiro en 1518 se debió a dos factores: 1) el apoyo prestado por la colonia portuguesa residente en Sevilla, donde vivía un descendiente de los Braganza, don Jorge de Portugal, alcaide de los alcázares y las atarazanas: no cabe olvidar que Magallanes se casó en esa ciudad con la hija de un criado de don Jorge, Diogo Barbosa; 2) la intervención de los mercaderes burgaleses, que desde un primer momento celebraron jubilosamente la oportunidad que se les ofrecía de abrir para la Corona de España una nueva ruta a la Especiería. A estas bazas se unió, evidentemente, el prestigio personal de Magallanes, que impresionó muy favorablemente al rey y a sus consejeros. Aquí se abordan con amplitud los dos temas citados, analizando con particular detalles los acontecimientos previos a la capitulación: los pasos dados por los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla y el viaje que hicieron Magallanes y Faleiro en 1518 a la corte, a la sazón residente en Valladolid.

ABSTRACT

The quick approval of the discovery proposed to King Charles I by Magellan and Faleiro in 1518 was due to two factors: 1) the support given by the Portuguese colony living in Seville, where a descendent of the Braganza, don Jorge de Portugal, was warder of the *Alcázares* and the *Atarazanas*: in this sense it cannot be forgotten that Magellan married in this city the daughter of a servant of don Jorge called Diogo Barbosa; 2) the contribution of the Burgos merchants, who from the very beginning merrily celebrated the opportunity to open for the Spanish Crown a new route to the islands of the Species. Obviously, It must be added to these advantages Magellan's personal prestige, that impressed very much the king and his counselors. The text broadly deals with these circumstances, studying with special detail the events previous to the *capitulación*: the steps given by the officers of the *Casa de la Contratación*, and Magellan and Faleiro's trip to the Court, then in Valladolid, in 1518.

Magallanes, de Sevilla a Valladolid[1]

«Despedido del rey de Portugal»[2], Magallanes llegó a Sevilla el 20 de octubre de 1517. Con anterioridad, él y Rui Faleiro habían concertado, al separarse el uno del otro, que volverían a reunirse precisamente en Sevilla. ¿De qué apoyos disponían los portugueses en esta ciudad para citarse en ella en vez de acudir directamente a la corte a presentar al rey su proyecto? Dos poderosas razones explican su conducta. En primer lugar, la existencia de una poderosa colonia lusa en Sevilla, agrupada en torno a don Jorge de Portugal, el futuro conde de Gelves. En segundo término, la propia importancia de la ciudad, que se había erigido en capital de un mundo nuevo que, cada vez, ampliaba más y más sus tierras y sus orillas.

Los oficiales de la Casa de la Contratación. Juan de Aranda

En 1503 se había fundado en Sevilla la Casa de la Contratación, destinada a ser el centro administrativo del comercio con el Nuevo Mundo. En 1517 su cúspide funcionarial se componía de tres oficiales. Eran estos un canónigo cántabro, Sancho de Matienzo, que había llevado desde los primeros tiempos la tesorería; un vasco, Juan Martínez de Recalde, que estaba a cargo de la contaduría, y un burgalés, Juan de Aranda, que desempeñaba el cargo de factor.

Nada más natural que Magallanes quisiese tantear la disposición de ánimo de estos tres personajes, que tanto peso podrían tener en la aprobación de la empresa y, que, en caso de obtener esta la sanción del rey, indefectiblemente se habrían de encargar del despacho de la armada. Tras haber conocido a todos ellos, el portugués, como confesó él mismo, «no falló ninguno tan aparejado para se informar de lo que [Magallanes y Faleiro] querían como a Juan de Aranda»[3]. No obstante, surgió un inconveniente grave: en el transcurso de aquellas conversaciones, Magallanes se percató bien pronto de que ni Aranda ni los otros dos oficiales de la Casa de la Contratación tenían poderes suficientes para tomar asiento con una persona que, como él, se disponía a descubrir nuevos mares y nuevas tierras. De ahí procedió su recelosa cautela a exponer abiertamente su plan a Aranda. Por otra parte, lo convenido había sido esperar a Rui Faleiro en Sevilla antes de partir para la corte, de modo que permaneció en aquella ciudad algunos días más.

No le faltaron en ella ni distracciones ni agasajos, pues en los pocos meses que le faltaban al año para terminar contrajo matrimonio con Beatriz Barbosa, hija del portugués Duarte Barbosa, comendador de la orden de Santiago y teniente de alcaide de los alcázares y atarazanas.

Este Juan de Aranda, con quien Magallanes hizo al parecer tan buenas migas, estaba emparentado con mercaderes burgaleses tan conocidos como Juan de Castro, Juan de Astudillo y Diego López Gallo[4]. El 30 de noviembre de 1516 había sido nombrado factor de la Casa de la Contratación por renuncia

---

[1] Una vez redactado este trabajo, leí el artículo de Demetrio Ramos sobre el mismo asunto («Magallanes en Valladolid: la capitulación»), incorporado al espléndido volumen, dirigido por A. Teixeira da Mota, *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio luso-espanhol de História Ultramarina*. Lisboa: Junta de Investigaçoes Científicas do Ultramar – Centro de Estudos de Cartografia Antiga 1975, pp. 181-241. Hago constar en nota los puntos en que concuerdan y discrepan sus apreciaciones y las mías.

[2] Así dijo el propio Magallanes en la información hecha en la Casa de la Contratación ante el doctor Juan de la Gama el 6 de noviembre de 1518 (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 3r). Según el Visconde de Lagoa (*Fernão de Magalhãis (a sua vida e a sua viagem)*. Lisboa: 1938, I, pp. 167ss.), Magallanes trató ya desde Portugal con el cardenal Cisneros, iniciándose los contactos en 1516; se basa esta hipótesis en una falsa información de Francisco López de Gómara (*La historia general de las Indias y Nuevo Mundo*. Zaragoza: 1555, cap. XCI, f. 40v).

[3] Información citada (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 3r).

[4] En efecto, estos comerciantes le hicieron en 1527 un préstamo de dinero, que el factor pagó con una parte de su salario (200 ducados anuales), como se desprende de la cédula dada por el rey en Valladolid el 17 de abril de 1527 (AGI, Contratación, 5784, libro I, f. 49r).

del comendador Ochoa de Isasaga, con un salario anual de 100.000 mrs[5]. Acababa, pues, de llegar él también a Sevilla. Como mandaba la endogamia imperante en aquella sociedad de castas, Aranda contrajo matrimonio con una mujer de la aristocracia conversa hispalense, Ana Pérez, nieta del poderoso mercader Manuel Cisbón[6].

El nombramiento de Aranda no parece que fuese del agrado de los otros dos oficiales, pues estos se negaron a permitir que el nuevo factor viviera en la Casa de la Contratación, tal y como había hecho su predecesor. Las protestas del perjudicado no tardaron en llegar a la corte[7], no sé con qué éxito. Lo que sí está claro es una cosa: que quien se hiciese amigo de Aranda se convertía automáticamente en enemigo de Recalde. En consecuencia, su aproximación al factor le granjeó a Magallanes la inquina del contador, que no perdió ocasión de ponerle trabas en su camino; dentro de un orden, claro está, pues Recalde, como servidor de la Corona, tampoco podía desobedecer las órdenes del rey.

Mas tampoco da la impresión de que Recalde y Matienzo fuesen uña y carne. El 19 de octubre de 1518 el rey tuvo que intervenir para que el canónigo diese al contador la llave de una nave de las atarazanas, siempre que esta estuviese vacía, para que Recalde pudiese guardar en ella aparejos de navíos y otros pertrechos[8]: una buena prueba del genio vivo de Matienzo, que, a cuanto parece, no se fiaba mucho de su colega.

La conexión burgalesa

Tal y como hemos dicho, Magallanes no se abrió del todo al factor ni le dio cuenta cumplida de su proyecto, aunque sí alardeó de sus conocimientos cosmográficos: él «sabía mucho de las cosas del altura e... avía descubierto mucha tierra»[9]. Sin embargo, fue tan grande el interés que despertaron en Aranda los servicios que el recién llegado podía prestar a la Corona –y, de paso, a su propia promoción–, que despachó un enviado a Portugal a fin de recabar información sobre la condición y calidad real del navegante. La repuesta no pudo ser más satisfactoria, pues dieron fe de la valía de Magallanes dos mercaderes residentes en Lisboa: Covarrubias y Diego de Haro[10]. Salta a la vista, por sus nombres, que se trataba de dos comerciantes de Burgos, sin duda amigos de Aranda; pero todavía nos interesa más saber que, previamente, tanto el uno como el otro «tenían conosçimiento» del portugués[11]. Por tanto, es lícito suponer que fue Magallanes quien sugirió sus nombres al factor; y, en consecuencia, cabe presumir que, cuando Magallanes se presentó ante Aranda, también él llevaba alguna carta de

---

5 AGI, Contratación, 5784, libro I, f. 27r-27v.

6 Cf. GIL, J. *Los conversos y la Inquisición sevillana. Ensayo de prosopografía*. Sevilla: 2001, III, p. 518.

7 Por esta razón, el 27 de agosto de 1517 Juan de Aranda compareció en la plaza de San Francisco ante el alcalde ordinario de Sevilla, Francisco Pérez de Tamayo, a fin de hacer una probanza y enviarla cerrada y sellada al rey. Como los testigos que quería presentar eran personas muy ocupadas, pidió permiso para poder tomarles él el juramento y recibir sus declaraciones ante el escribano Gómez Álvarez de Aguilera, permiso que le fue concedido. Los testigos presentados por Aranda fueron Diego Méndez, el héroe del cuarto viaje colombino, que tenía entonces 40 años de edad; el mercader Juan de Ortega de la Peña, de 30 años, un viejo amigo de Aranda, y tres burgaleses, también -¡cómo no!- mercaderes: Juan Arroyo, de 35 años; Andrés de Vega, de 40 años y Bernardino del Castillo, de más de 40 años. Todos ellos atestiguaron que el factor Ochoa de Isasaga había vivido en la Casa de la Contratación, y que otro tanto había hecho su sucesor Pedro de Isasaga, hasta que se fue de Sevilla; y que, en cambio, nunca habían visto morar en ella a Sancho de Matienzo y Juan López de Recalde, pues los dos tenían su vivienda en las calles de Francos y de Castro respectivamente, donde residían. Los únicos que manifestaron conocer desde hacía mucho tiempo a Aranda fueron Juan de Ortega (16 años) y Bernardino del Castillo (8 años); los otros testigos acababan de conocerlo: Méndez hacía ocho meses, Arroyo hacía cinco y Vega hacía seis. La probanza se encuentra en AGI, Patronato, 251, r. 8. Ahora bien, también Ochoa de Isasaga tuvo problemas al principio, pues residió en una casa que pertenecía a los alcázares y Diego Barbosa le exigió el alquiler de la misma, hasta que el rey, por cédula del 12 de junio de 1512, incorporó dicha casa a la Casa de la Contratación, eximiendo por ende al factor del pago de alquiler (AGI, Indiferente, 418, libro 3, f. 313v); la vivienda, contigua a la Casa de la Contratación, estaba en los alcázares viejos.

8 AGI, Panamá, 233, libro I, f. 203v-203r.

9 Así dijo Juan de Aranda en la información citada (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 8v), y así volvió a decir fray Bartolomé de las Casas (*Historia de las Indias*, II 101 [*BAE* 96, p. 416 a]): «Un hombre marinero o, al menos, sabía mucho de la mar».

10 Según escribió después Aranda, «yo les ayudé [a Magallanes y Faleiro] en hazer relación de lo que yo sabía de la abilidad de sus personas e del sentimiento que de su venida abía en Portogal» (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 22r).

11 Así consta por la declaración de Magallanes en la información citada: «Juan de Aranda dixo a este testigo que avía escripto a Covarruvias, mercader, y a Diego de Faro, mercader, que residían en Lisboa, que tenían conosçimiento d'este testigo» (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 6v). La misma conclusión sacó de este texto capital Demetrio Ramos («Magallanes en Valladolid: la capitulación», p. 203).

recomendación para el factor de parte de Covarrubias y de Haro. Huelga decir que este último era hermano de Cristóbal de Haro, el importantísimo mercader burgalés que tan gran relevancia habría de tener en el descubrimiento de la Especiería[12]. Y en este punto cabe empalmar esta noticia con la información que nos ofrece otra fuente.

En efecto, según refiere Maximiliano Transilvano, «Haro había estado mucho tiempo tratando sus mercaderías en Portugal en la cibdad de Lisbona, y había enviado muchas veces sus factores e criados a aquellas partes orientales en las armadas del rey de Portugal, e había tenido contratación con los pueblos de los sinas [chinos], y sabido y sido avisado por sus factores de los secretos y cosas de aquellas tierras de las partes orientales»[13].

Era muy lógico este interés por la especiería, pues a comienzos del siglo XVI, con la subida de Manuel I al trono portugués, no solo Haro, sino otros mercaderes de Burgos habían invertido grandes sumas de dinero en el comercio con la India. En septiembre de 1537, con motivo de los pleitos que Cristóbal de Haro puso a la Corona tras la firma del tratado de Zaragoza por lucro cesante, se revisó para encarecer sus pérdidas la contaduría de las grandes compañías burgalesas en aquellos primeros años del quinientos, a fin de averiguar las ganancias que habían conseguido en las «armadas a Calicut». Eran estas la sociedad de Juan de Castro y Juan de Astudillo, que adujo dos grandes libros de caja, correspondientes a los años 1511-1512, 1513-1515; la de Diego López Gallo y compañía, que había comerciado en Lisboa de 1512 a 1513, y la de Francisco de Covarrubias, que lo había hecho de 1513 a 1514.

Gracias a esta consulta, se pudo comprobar que, «en las armadas que se hizieron para Calicud en los años de quinientos e nueve fasta quinientos e quatorze años, poco más o menos,... en unas armaçones se ganó e interesó a razón de 217%, e en otras a razón de 198%, e en otras 150%, e en otras 125%, e en otras 100%; e esto es de los que esperaron el retorno de la armaçón, porque los que no las esperaron no ganaron tanto, porque tomaron pimienta en pago»[14].

Como bien puede comprenderse, eran estos mercaderes los primeros interesados en abrir para la Corona de Castilla el tráfico de la especiería, una vez que a Cristóbal de Haro se le había cerrado el negocio en Portugal por un giro inesperado en la política de don Manuel. Por otra parte, Haro había promovido ya la exploración de la costa de la América meridional, sin duda en búsqueda de un paso a la India: así lo atestigua una famosa noticia –la *Copia der Newen Zeytung auss Pressillg Landt*–, en la que se da cuenta de un viaje realizado en 1514 al Nuevo Mundo y financiado por don Nuno [Manuel], Cristóbal de Haro y otros armadores: un navegante, el más ilustre de los pilotos portugueses[15], había llegado en aquel periplo a un promontorio picudo situado a 40º S, al que puso un nombre de buen agüero (cabo de Buena Esperanza), encontrando en aquella tierra, situada a no más de 600 millas de Malaca, noticias de hombres de barba rubia que venían a mercadear a su costa: supuestamente, mercaderes chinos.

El busilis del negocio, en definitiva, se había incubado en Lisboa al socaire de los mercaderes burgaleses, cuando esos hombres de mente tan sagaz como despierta se dieron cuenta de la excelente oportunidad que les podía brindar el paso a España de Magallanes y Faleiro. Pues bien, en ese mismo año de 1517 volvió a España Cristóbal de Haro, también «descontento del dicho rey de Portugal por cierta injusticia que d'él rescibió» en 1515. Maximiliano Transilvano, secretario privado de Carlos I, emparejó los dos viajes como si ambos tuvieran la misma causa y obedecieran a un mismo propósito: «Estos Fernando de Magallaes, capitán, y Cristóbal de Haro, mercader, se vinieron a la corte de nuestro emperador y rey de España, determinados de demostrar a Su Magestad segúnd lo que ellos alcanzaban, y para le decir y hacer saber y dar aviso que Malaca se creía estar en los términos de la partición de

---

[12] Sobre Haro escribió un imaginativo capítulo Charles McKew Parr (*Magallanes. Un noble capitán*, Madrid, 1955, p. 225ss.). Y no menos fantástica es la escena en la que describe cómo Fonseca confió al burgalés en Sevilla la llegada de Magallanes a España, contratado secretamente en Portugal por Diego Barbosa, su asesor náutico (*ibidem*, p. 256ss.).

[13] Así dice una traducción coetánea conservada en un manuscrito de la Real Academia de la Historia, publicado por M. Fernández de Navarrete en su *Colección de viajes y descubrimientos* (*BAE* 76, p. 560 b). El texto latino, menos locuaz e imaginativo, corre así: «Christophorus Haro, frater soceri mei, qui ex Vlyssipone, quam uulgo Lisbonam uocant, per multos annos in Oriente illo et tandem cum Sinarum populis mercaturam fecerat, ita ut earum rerum magnum usum haberet» (*De Moluccis insulis*, Colonia, 1523, f. Aiij^{r}).

[14] AGI, Patronato 35, r. 9, ff. 146r-146v.

[15] Con buenas razones, el conde de Lagoa rechazó que ese piloto hubiese sido Juan de Lisboa (*Fernão de Magalhãis (a sua vida e a sua viagem)*, I, p. 37), aunque en él volvió a pensar R. Laguarda Trías (*El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512*. Lisboa: 1973, pp. 152ss.).

Castilla»[16]. Quizá sea exagerada esta presentación de los hechos, que hace corresponsables del triunfo de la expedición a Magallanes y a Haro: no cabe olvidar que Maximiliano Transilvano estaba casado con una sobrina de Haro, por lo que le interesaba engrandecer la participación de su tío político en la empresa. Lo que no se puede negar es que, a pesar de las reticencias de Magallanes, el proyecto de la especiería contó desde el principio con el apoyo decidido de los mercaderes burgaleses; y así lo atestigua el propio relato de Magallanes, a pesar de estar entrecortado y lleno de oportunos silencios.

No es de extrañar, por ende, que las respuestas de Covarrubias y Haro no hiciesen sino encandilar más a Aranda, que por su cuenta, y sin decir nada a Magallanes (eso es lo que afirmó el portugués, y no hay razones para no prestarle crédito), decidió escribir él mismo al gran canciller de Carlos I, Jean Sauvage, «docto hombre en derechos»[17], una carta en la que le daba cuenta de la llegada del navegante a Sevilla, ponía por las nubes su calidad y suficiencia y le encarecía la magnitud de su empresa. La elección de tal destinatario –y no del antaño todopoderoso Conchillos– se explica porque Carlos I había confiado a Sauvage la gobernación de las Indias, si bien el flamenco no empezó a a tomar las riendas de los asuntos del Nuevo Mundo hasta noviembre de 1517[18]. El ingenio del factor madrugaba, cuando había que buscar mercedes, con tanta habilidad como presteza.

Reunión de los socios en Sevilla. El viaje a Valladolid

Mes y medio después que su socio, esto es, a mitad de diciembre de 1517, el bachiller Rui Faleiro llegó a su vez a Sevilla, como se había convenido, en compañía de su hermano Francisco[19] y, tal vez, de su mujer, Eva Afonso. La reunión de los dos compañeros no fue lo que se dice un reencuentro feliz. Los primeros pasos que había dado Magallanes con Aranda irritaron a Faleiro, porque este, a fuer de hombre neurótico y, por ende, muy desconfiado, era partidario de mantener en secreto el plan hasta su presentación oficial al rey. A Faleiro, además, lo escoció vivamente el excesivo protagonismo que había tomado por su cuenta y riesgo Magallanes: las negociaciones previas le hicieron sentirse postergado por el simple hecho de que, hasta entonces, no se hubiese hablado de su persona. A pique estuvo de romperse la compañía entre ambos socios y, si se produjo una reconciliación, fue gracias a la oportuna intervención de amigos comunes: Diego Barbosa, el suegro de Magallanes, y el bachiller Rui Lopes, criado y factor de don Jorge de Portugal[20]. En este nuevo concierto, ambos socios convinieron en «ser iguales e, que lo que supiese el uno, así de Portugal como de Castilla, tocante a su negoçiación, lo comunicase con el otro dende a seys oras e que, si alguno d'ellos con su honra se quisiese bolver a Portugal, que lo pudiese fazer sin perjuicio de su compañía, con tanto que, determinando, dentro de las dichas seys oras se lo fiziese saber»[21]. Sobre este acuerdo, que conocemos gracias a Faleiro, calló Magallanes. Su silencio al respecto indica que ya se estaban comenzando a resquebrajar una confianza y una amistad que, probablemente, se habían fundado solo sobre la base del interés común. E incluso, como vemos, se barajaba la posibilidad de que uno de los socios volviese a Portugal, doblegado por la

---

[16] *Ibidem* = «Ferdinandus Magellanus Portugallensis et Christophorus Haro... Caesari ostenderent nondum quidem satis compertum utrum Malaccha Castellanorum finibus aut Portugallensium contineretur, propterea quod hactenus nulla certa longitudinum ratio inueniri potuisset, satis tamen constare Sinum Magnum et Sinarum populos ad Castellanorum nauigationem pertinere, hoc item haberi longe certissimum, insulas quas Moluccas uocant, in quibus aromata omnia gignerentur et unde in Malacham adueherentur, in Occidente Castellanorum contineri» (*De Moluccis insulis*, *ibidem*). Dio crédito a la narración de Maximiliano Transilvano H. Harrisse (*Bibliotheca Americana vetustissima*, reimpr. Madrid: 1968, I, p. 226), llamando al burgalés Christovam de Haro. Sobre Haro escribió excelentes páginas Rolando A. Laguarda Trías en el libro anteriormente citado (*El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512*).

[17] Así lo calificó fray Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, II, 99 (*BAE* 96, p. 410 a).

[18] Cf. GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, M. *Bartolomé de las Casas*. Sevilla: 1960, II, pp. 54ss. y, sobre todo, 59ss. y 90ss.

[19] Así consta de la información de la que hablaremos después y de una petición elevada en 1531 por Francisco Faleiro al Consejo de Indias: «Digo que ha catorce años que yo vine del reino de Portugal, juntamente con Rui Faleiro, mi hermano, para servir a Vuestra Magestad en el descobrimiento de la Especiería» (TORIBIO MEDINA, José. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos*. Santiago de Chile: 1920, doc. N.º C, p. 278). La petición debería de estar adjunta a AGI, Indiferente, 737, nº 15, f.

[20] Así lo afirmó Rui Faleiro en la información citada (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 6v): «D'este asiento fue medianero el alcaide Diego Barvosa e el bachiller Ruy López, criado e fator del señor don Jorge de Portugal».

[21] Consta el acuerdo por la declaración de Rui Faleiro (AGI, Patronato, 34, r. 3, ff. 6r-6v). Según Denucé, este acuerdo se tomó antes de separarse en Portugal Magallanes y Faleiro. Lo mismo aceptó precipitamente el Visconde de Lagoa (*Fernão de Magalhãis*, I, p. 180), aun confesando que el tal contrato le era «completamente desconhecido» (al asiento real se refirió *ibidem*, I, p. 183).

insistencia del monarca luso. Mas el hecho fue que ninguno de los dos compañeros cedió a las presiones de don Manuel.

El tiempo acuciaba, por lo que convenía ponerse en marcha. El 18 de noviembre de 1517 el nuevo monarca, Carlos I, había hecho una entrada triunfal en Valladolid, donde habría de ser jurado rey el 7 de febrero de 1518. Castilla en pleno acudió a la llamada. Todos los grandes, deseosos de ver confirmados sus privilegios así como de obtener nuevas mercedes, rivalizaron por asistir a la jura y a las cortes. Al solemne acto asistió la nobleza andaluza y, muy en primer lugar, el duque de Arcos, don Rodrigo Ponce de León[22]. Por tanto, es muy comprensible que el 20 de enero de 1518[23], sin esperar la respuesta del gran canciller, tal y como quería y pretendía el factor, Magallanes y Rui Faleiro partiesen de Sevilla en compañía del hermano de Rui, Francisco Faleiro. Los portugueses se unieron al séquito de la duquesa de Arcos, doña María Téllez Girón, hija del conde de Ureña[24], que, por razones que ignoramos, no había acompañado a su marido[25]. Dieron un tinte exótico a la comitiva dos esclavos: Enrique de Malaca, que tenía entonces unos 25 años, y una mujer de Sumatra[26]; es muy probable que también se incorporara a ella el paje de Magallanes, el fiel Cristóbal Rebelo. Aranda pretendió que hiciesen el viaje todos juntos, pero Faleiro se negó en redondo: ellos querían ir por Escalona (un lugar donde, muy probablemente, la duquesa se disponía a hacer una parada), mientras que Aranda proyectaba tomar la ruta de la Plata. Al separarse, Aranda les hizo un insistente ruego; que unos y otros se volviesen a juntar en Medina. Y, así, se despidieron, dirigiéndose cada cual por una vía diferente al mismo destino: Valladolid.

Apenas Aranda había andado tres leguas, cuando le llegó el recadero de un mercader asentado en Sevilla, Juan Fernández de Castro, para traerle una cédula regia en respuesta a la que él había enviado al gran canciller: en ella el monarca le agradecía al factor la información dada y le instaba a acudir a la corte en compañía de Magallanes[27]. Otra vez vemos funcionar a la perfección a la piña mercantil, pues Castro era otro burgalés afincado en Sevilla; y puedo añadir que fue tal la amistad que unió a Aranda con Castro, que, en aquel tiempo en que los matrimonios se concertaban normalmente por el interés de los padres, una hija suya, Juana, se casó con un hijo de Juan, Fernando de Castro[28]: la boda selló la unión comercial de las dos familias.

Las raposerías de Juan de Aranda

Llegado que fue a Medina del Campo, el factor puso la feliz nueva en conocimiento de Magallanes, mandándole una copia de la carta del rey y comunicándole en una misiva aparte que los esperaría en aquella ciudad.

El mensajero de Aranda alcanzó a los portugueses en el puerto de Herradón (provincia de Ávila)[29], de suerte que, al fin y a la postre, se produjo el tan esperado encuentro en Medina. Los portugueses se alojaron en la misma posada que el factor, que, muy obsequioso, les «fizo honra»[30]. De allí salieron los

---

22 Da estas noticias VITAL, Lorenzo. *Relación del primer viaje de Carlos V a España (1517-1518)*. Madrid: 1958, cap. LXXVI (p. 313) y LXXVII (p. 317). Cf. asimismo FORONDA, Manuel de. *Estancia y viajes del emperador Carlos V desde el día de su nacimiento hasta el de su muerte*. Madrid: 1914, p. 116. El duque acompañó al rey al mercado de Valladolid el 11 de febrero (VITAL, L. *Ibidem*, cap. LXXI [pp. 274 y 276]) y participó en la justa que se celebró el 16 de febrero (*ibidem*, cap. LXXIII [p. 288]).

23 Dio la fecha Magallanes: «Se partieron... a la corte a veynte de enero que pasó d'este año en qu'estamos [1518] e fueron por el camino de Toledo» (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 3v).

24 Según el Visconde de Lagoa (*Fernão de Magalhãis*, I, p. 183), la señora era doña Beatriz Pacheco, que fue, efectivamente, la esposa del primer duque de Cádiz, don Rodrigo Ponce de León, pero no la del primer duque de Arcos (cf. SÁNCHEZ SAUS, Rafael. *Linajes sevillanos medievales*. Sevilla: 1991, p. 236 n. 78 y p. 237 n. 110, respectivamente).

25 Así lo afirmó Aranda en la información citada: «Se fueron con la duquesa d'Arcos la vía d'Escalona» (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 9r). Piensa D. Ramos («Magallanes en Valladolid», p. 208, n. 75) que la ruta del viaje se debió a que, al retorno de Flandes, Lope Conchillos se había instalado en Toledo. La alusión a Escalona –la parada obligatoria– parece excluir esa posibilidad.

26 La presencia de Enrique de Malaca y la esclava de Sumatra en Valladolid está atestiguada por López de Gómara (*La historia general de las Indias y Nuevo Mundo*, cap. XCI, f. 40v).

27 Nuestro informador es Juan de Aranda: «Estando tres leguas de aquí [Sevilla], enbió a este que depone Juan Fernández de Castro un mensajero con una çédula de Su Alteza» (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 9r).

28 Cf. GIL, J. *Los conversos y la Inquisición sevillana. Ensayo de prosopografía*. Sevilla: 2001, III, p. 518 y 481, respectivamente.

29 El dato lo dieron en la información citada tanto Magallanes («Juan de Aranda enbió un mensajero con la dicha carta que lo alcançó al puerto de Herradón, con otra carta del dicho Juan de Aranda en que les fazía saber que los esperava en Medina») como Faleiro («llegando al puerto de Herradón les llegó un mensajero del dicho Juan de Aranda» [AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 4r y 6v, respectivamente]).

30 Son palabras de Rui Faleiro en la información citada (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 6v).

viajeros en paz y compañía hacia Valladolid. En el camino iban todos conversando muy contentos y animados por la cédula del rey, cuyo prometedor contenido les hacía paladear ya las mieles del triunfo. La euforia que mostraban Magallanes y Faleiro fue aprovechada entonces por Aranda, que, antes de llegar a Puente de Duero y tras haber alardeado de su influencia en la corte por los muchos amigos que tenía en ella, creyó llegado el momento de plantear sus exigencias; y, así, les dijo: «Ya no estaréis quexosos de lo que tengo escripto al gran chançiller; antes por ello e por lo que yo faré en dezir a Su Alteza la información que de vos tengo de Portugal, me devríades de dar parte del bien que Dios vos fiziese»[31].

Rui Faleiro, siempre cauteloso, solicitó discutir el asunto a solas con Magallanes; en este aparte, Francisco Faleiro, informado de lo que se ventilaba, se mostró partidario de rechazar la petición con un rotundo no[32]. A pesar de esta opinión adversa, Magallanes y Rui Faleiro no juzgaron conveniente contrariar los deseos de un hombre que siempre los había favorecido, por lo que consintieron en otorgar a Aranda la décima parte de las ganancias que les pudieran corresponder a ellos de la futura armada. Entonces el factor, aparentemente indignado, rechazó la oferta: sus servicios merecían no menos que la octava parte, aunque, se la diesen o no, él no dejaría de cumplir con las obligaciones que le incumbían como servidor del rey y factor de la Casa de la Contratación. En aquel momento, Magallanes tomó la iniciativa y prometió a Aranda,

> «que, de lo que oviesen de Su Alteza armándolos, que le darían el otava[33] parte de aquello que ellos oviesen de aver; e que, si ellos armasen a su costa, que no le darían nada, con tal condición que, armando ellos sin que los armase Su Alteza, él armase con ellos dos mill ducados e que, a respeto de lo que armase, oviese su parte de lo mueble que se oviese de la dicha armada, pero no de la herencia de la tierra que se descubriese, aviendo ellos respeto a la buena voluntad con que se movió a escrevir a Su Alteza e así ofreçerles dineros aquí e allá, si los oviesen menester»[34].

De nuevo Rui Faleiro volvió a manifestar a Magallanes su enojo porque, antes de hacer tal ofrecimiento en público no lo hubiese consultado en privado, mas también él acabó por ceder; como confesó a su hermano Francisco: la ayuda del factor podría ser decisiva ante la corte. Probablemente influyeron en su conformidad, como sospechó Magallanes, los préstamos que Aranda le había hecho; el burgalés sabía bien cómo ganarse la voluntad del más terco adversario: más de 1.500 ducados se había gastado, aseguró más tarde al Consejo de Indias[35], en acudir a Valladolid en 1518 y a Barcelona en 1519: una bonita suma de dinero.

Mas el factor quiso tensar todavía más la negociación, reclamando el quinto y no el ochavo. Como Rui Faleiro se negase en redondo a consentir en ello, Aranda exclamó, aparentemente enfadado: «Pues no me queréys otorgar el quinto por lo que tengo de trabajar en este negoçio, no quiero nada». Era el último farol.

Pero volvamos a examinar con detenimiento las palabras pronunciadas por Magallanes. De ellas se desprende, en efecto, que si Carlos I renunciaba a financiar la expedición, los portugueses estaban dispuestos a aprestar las naves por su cuenta, lo que quiere decir, en definitiva, que contaban ya con armadores decididos a llevar a cabo la empresa: el viaje, por tanto, se iba a realizar de una manera o de otra. Y esta noticia parece casar a la perfección con lo que nos cuenta Maximiliano Transilvano: que «Cristóbal de Haro se profirió de armar a su propia costa y de sus amigos las naos que para el armada de aquel viaje fuesen menester, diciendo al emperador que no querían que Su Magestad gastase cosa alguna más de les conceder y dar licencia para que pudiesen hacer el armada e ir con sus poderes reales»[36]. «Cristóbal de Haro… y sus amigos»: otra vez nos salen al paso los burgaleses, entre los que

---

[31] Así dijo Magallanes en la información citada (AGI, Patronato, 34, r. 3 f. 4r).

[32] Como afirmó Rui Faleiro en la información citada, «dieron parte de la plática a Francisco Faleyro, hermano d'este testigo que iva allí, el qual dezía que era bien que no le diesen nada» (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 7r). Según D. Ramos («Magallanes en Valladolid», p. 211, n. 80), su testimonio es importante «pues en ningún otro lugar se nos habla de que Francisco Faleiro acompañara a su hermano y a Magallanes en este viaje a Valladolid»; mas del futuro cosmógrafo se habla otra vez en la misma declaración un poco más abajo.

[33] *Escrito* otavo.

[34] Según Magallanes, la propuesta partió de él y de Faleiro (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 4r); según Faleiro, de Magallanes: «Respondió el dicho Fernando de Magallanes que le plazía de le dar el ochavo, de qu'este testigo recibió enojo» (*ibidem*, 7r).

[35] AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 26r. En el mismo memorial especificó Aranda los dispendios: «Gasté mucho de mi hazienda, así en informarme de la bida y avilidad de sus personas y en benir a la Corte con ellos como en otras muchas buenas obras que les hize, prestándoles dineros y gastando con ellos allá [en Sevilla] y acá [en la Corte] largamente»; y en otro escrito volvió a aludir a «las buenas obras que les hize en prestarles mis dineros» (*ibidem*, f. 29r).

[36] *Relación* (p. 561 b) = «Obtulit Magellanus se iturum, Christophorus autem impensis suis et suorum classem instructurum, dummodo auctoritate et auspiciis Caesaris nauigare liceret» (*De Moluccis insulis*, ff. Aiii^{v}-A4^{r}).

se encontraba Aranda. En la conversación mantenida antes de llegar a Puente de Duero, por consiguiente, estaban ya más o menos pergeñadas las partes alícuotas de dinero que habría de aportar cada socio a la futura compañía; la octava parte que habría de tener Aranda se corresponde con 2.000 ducados, luego parece que el capital social de la compañía se cifraba en 16.000 ducados (6 millones de maravedíes)[37]. Esta cantidad se ajusta bien a la cifra moderada que, en un principio, pensaba gastar Magallanes: 5.000 pesos de oro; una suma que, con razón, los oficiales de la Casa de la Contratación consideraron ilusoria[38].Y todavía los capítulos de peticiones que los portugueses presentaron al monarca se dividieron en dos partes: la primera, en el supuesto de que el rey financiese la expedición; y la segunda, «si no fuere servido Vuestra Alteza de armar a su costa y fuere servido que nosotros vayamos en este descubrimiento a nuestra costa y despensas»[39].

Al fin y a la postre, en el despacho de la armada acabó interviniendo el dinero privado. El rey, muy apretado «a causa de los grandes gastos que agora de presente se han ofreçido», ordenó a Fonseca el 10 de marzo de 1519 que buscase personas para poner en la armada mercaderías de rescate en cuantía de 4.000 ducados; y este se concertó con mercaderes a condición de que se les pagase «sueldo a libra propiamente... así en rescate como en todas las otras cosas que sean en beneficio del armazón, según lo que cada uno oviere puesto, así en la armazón e gastos d'ella como en lo de las dichas mercadurías»[40]. Huelga dar el nombre de estos mercaderes: Cristóbal de Haro y sus socios. Y no deja de ser significativo que, cuando Antonio de Brito hizo prisioneros a los españoles de la *Trinidad* en Tidore e interrogó por separado a su capitán, Gonzalo Gómez de Espinosa, y su maestre, Juan Bautista, sobre quién había enviado la armada al Maluco, estos declarasen en su respuesta que los armadores habían sido el obispo de Burgos y Cristóbal de Haro. «Esto me lo descubrieron amedrentados», añadió Brito, «porque siempre dijeron y dicen que la había armado el rey de Castilla»[41]. Hasta tal punto el protagonismo de Fonseca y Haro había quedado grabado en la memoria de Espinosa y Juan Bautista, si bien también pudo ocurrir que Brito oyese solo lo que quería oír, o bien los declarantes diesen una versión edulcorada de los hechos, pensando que correrían mejor suerte y les sería impuesta una pena más leve si decían que la empresa había sido organizada por particulares y no por Carlos I. Pero el hecho es que corrió el rumor de que aquella armada había sido financiada por los mercaderes, y este rumor fue aprovechado en 1529, de manera torticera, por el fiscal Villalobos para oponerse a que se pagase su sueldo a Domingo de Barruti, muerto en el famoso viaje, tal y como reclamaban sus herederos: «La dicha armada se hazía por armadores, presonas privadas contribuyentes en ella, y los sueldos que de ella se oviesen de pagar avía de ser de lo que de la dicha armada proçediese»[42].

Magallanes y Faleiro en Valladolid

Corría ya el día de Carnestolendas (que en aquel año cayó en el 17 de febrero), cuando Aranda partió para Valladolid[43], mientras que Magallanes y Faleiro se quedaron en Puente de Duero. De allí los por-

---

37 Estos detalles nos son conocidos por la declaración de Magallanes (AGI, Patronato, 34, r. 3 f. 4r).

38 Así lo hicieron constar en carta, firmada también por Aranda el 16 de agosto de 1518: «Pero porque solamente nos dize [Magallanes] que gastemos y paguemos el coste de los çinco navíos de los çinco mill pesos de horo que teníamos en esta Casa, y ansimesmo nos manda que paguemos todas las cosas que llevó a cargo de conprar el capitán Artieta en Vizcaya del dicho dinero de los dichos çinco mill pesos, y crehemos que no abrá abasto en ellos, y no nos manda de dónde ayamos de proveer la demasía que más costaren, y ansimismo las cosas que començamos a conprar y a probeher para la dicha armazón que conbiene, segunt el tiempo, suplicamos a Vuestra Alteza que nos mande escrevir si gastaremos d'este otro dinero que agora es venido, que son xxviiU y tantos pesos, como a Vuestra Alteza tenemos escrito» (AGI, Patronato, 251, r. 9, 2.ª; en «26 de agosto» la fechó erróneamente MEDINA, J. T. *El descubrimiento del Pacífico*, doc. XIV, p. 21).

39 AGI, Patronato, 34, r. 7.

40 AGI, Indiferente, 420, libro 8, ff. 38r-38v. Haro aseguró haber puesto en la armada 1.617.781 mrs. (AGI, Patronato, 35, r. 9, f. 3r).

41 «Eles me disseram que os homens que armaram eran o bispo de Burgos e Cristóvão de Arão [do Aram, en la carta del 6 de mayo]; e isto me descobriram amedrentados, porque sempre disseram, e dizem, que el-rei de Castela a armara» (carta del 11 de febrero de 1523 en GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: 2007, p. 173).

42 AGI, Patronato, 35, r. 4. Villalobos presentó este alegato en Madrid el 11 de noviembre de 1529.

43 Fija el día de manera taxativa la declaración de Rui Faleiro: «El dicho Juan de Aranda se partió a Valladolid, que era el día de Carrastollendas» (AGI, Patronato, 34, r. 3 f. 7v). Entre el 17 de febrero y el 20 de febrero fechó la entrevista con el canciller Sauvage M. Giménez Fernández (*Bartolomé de las Casas*, II, p. 109, n. 355); en el 20 o 21 de febrero dató el inicio de la negociación D. Ramos («Magallanes en Valladolid», p. 222).

tugueses fueron a Simancas, donde permanecieron tres días[44]. Qué motivo los retuvo tanto tiempo en Puente de Duero y en Simancas, es un enigma, máxime estando la corte tan cerca[45]. De Simancas marcharon a Valladolid. Allí les salió a recibir Aranda, que los llevó a su posada, donde comieron y durmieron aquella noche. Vivía el factor en casa de Diego López de Castro, otro renombrado mercader burgalés: de nuevo el capital tejía afanoso su tela de araña en torno de los portugueses. Al día siguiente, sin embargo, a pesar de los ruegos de Aranda, Magallanes y Faleiro se trasladaron a otro albergue[46]: una manera de preservar su independencia. En aquellos días de tensión mucho debió de ayudar a Magallanes un fraile seráfico natural o residente en Aranda de Duero; solo así se comprende que, en su testamento, hecho el 24 de agosto de 1519, el navegante hiciese una manda monetaria al «monesterio de Sant Françisco de la villa de Aranda de Duero»[47].

Se siguieron a continuación las audiencias con el gran canciller Sauvage, con el cardenal Adriano de Utrecht y con Fonseca –entonces conoció el clérigo Casas a Magallanes[48]–, en las que se acordó que los portugueses presentasen al rey los capítulos de sus peticiones. El 23 de febrero, cuando ya estaba tomado el concierto, si bien el rey no lo había firmado todavía, Magallanes y Faleiro se presentaron con sus papeles bajo el brazo en la vivienda de Aranda: la casa de Diego López de Castro. Al recibirlos, Juan de Aranda, dando por hecho el triunfo de los portugueses, volvió a insistir en sus peticiones, diciéndoles «que, si le querían satisfacer algo por el trabajo que avía resçibido e ayuda que les avía dado, que se lo ternía en merçed»[49]. No por un azar, claro está, se encontraba allí presente un escribano, Diego González de Santiago, quien les mostró una escritura, ya redactada, por la que se obligaban por escrito a darle la octava parte que antes le habían prometido de palabra. Aranda les pidió que firmaran el compromiso y Magallanes y Faleiro, sintiéndose cogidos, así lo hicieron, muy contra la voluntad de Francisco Faleiro. Así reza el documento en su parte dispositiva:

> «Sepan quantos esta pública escriptura de obligaçión vieren cómo nos, Ruy Falero, vezino de Cuvillán, que es en el reyno de Portogal, e Fernando de Magallanes, vezino de la çibdad del Puerto en el dicho Reyno, otorgamos e conosçemos por esta carta e dezimos que, por quanto entre nosotros está conçertado de la una parte, e vos, Juan de Aranda, fator del rey, nuestro señor, e vezino de la çibdad de Burgos en la Casa de la Contratación de las Indias de la çibdad de Sevilla, de la otra, que todo el provecho e interese que oviéremos del descubrimiento de las tierras e islas que, plaziendo a Nuestro Señor, hemos de descubrir e de hallar en las tierras e límites e comarcaçiones del rey don Carlos, nuestro señor, que vos ayáys la ochava parte, e que vos daremos de todo el interese e provecho que d'ello nos suçeda en dineros o en patrimonio o en renta o en ofiçio o en otra qualquier cosa que sea de qualquier cantidad o calidad, sin vos fazer falta alguna e sin sacar ni eçebtar cosa alguna de todo lo que oviéremos... E yo, el dicho Juan de Aranda, que presente estoy, otorgo e conozco que açebto la escriptura e la loo e apruevo e he por buena e la reçibo e açebto esta escriptura, en quanto me es útil e provechosa, e prometo d'estar por ella e de la guardar e conplir segund e de la manera e forma que en ella se contiene»[50].

Fueron testigos Benito de Madrigal, criado de Pero Zapata de Cárdenas, vecino de Madrigal; Juan de San Martín, criado de Diego López de Castro, vecino de Burgos, y Antonio de Torres, criado de Juan de Aranda. Aranda, muy orgulloso, mostró después aquella obligación –un verdadero triunfo de la astucia

---

[44] Así consta por el dicho de Magallanes (AGI, Patronato, 34, r. 3 f. 4v). Puente de Duero y Aranda eran pueblecitos de 60 y 210 casas, respectivamente, en tiempo de don Pascual Madoz, Madrid, 1849, XIII, p. 259 a; XIV, pp. 401-02.

[45] D. Ramos («Magallanes en Valladolid», pp. 215-16) apunta tres posibles motivos: los efectos de la peste que brotó a fines de diciembre (la epidemia, sin embargo, había pasado), la dificultad de hallar alojamiento de Valladolid (mas al menos un alojamiento estaba asegurado: la casa de Diego López de Castro) o el temor a un atentado por parte del embajador de Portugal (un miedo que, como sabemos por el testimonio de Las Casas, no se desvaneció después de los tres días de demora en Simancas).

[46] Así afirmó Magallanes (AGI, Patronato, 34, r. 3 f. 4v).

[47] «El otro terçio [del diezmo] lo aya el monesterio de Sant Françisco de la villa de Aranda de Duero, para ayuda de la cabstra del dicho monesterio» (AGI, Patronato, 36, r. 2, f. 31r).

[48] CASAS, Bartolomé de las. *Historia de las Indias*, II 101 (*BAE* 96, p. 415 b): «Yo me hallé aquel día y hora en la cámara del gran chanciller, cuando lo trujo [a Magallanes] el obispo [Fonseca]»; cf. GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, M. *Bartolomé de las Casas*, II, p. 109.

[49] Son palabras de Magallanes (AGI, Patronato, 34, r. 3 ff. 4v-5r).

[50] AGI, Patronato, 34, r. 3, ff. 19r-19v el original; una copia en ff. 10r-13r.

y de la perseverancia– a sus parientes en Burgos[51]; entre ellos se encontraba –tampoco es una sorpresa– Cristóbal de Haro.

Mas todavía en aquel momento el factor volvió a tramar ardides, esta vez, según dijo después, para velar por los intereses de la Corona. Una sucinta información a la que respondió no menos escuetamente Magallanes nos da la clave de sus tejemanejes[52]. Los portugueses pensaban pedir en el borrador de su capitulación la décima parte de las ganancias del viaje, mas su idea inicial chocó con la oposición frontal del burgalés. Así se explica en el interrogatorio, sin duda propuesto por el propio Aranda en defensa de sus intereses[53], y en las lacónicas contestaciones, impresas aquí en cursiva, que dio Magallanes en Barcelona el 19 de abril de 1519 en presencia del obispo de Burgos y de García de Padilla[54]. He aquí las preguntas que nos interesan:

> «Yten si ha memoria y es verdad que después de benidos ellos dos y el dicho Juan de Aranda a la corte de Su Alteza, quando se platicava entre ellos dos sobre el partido que avían de demandar a Su Alteza por hazer este descubrimiento, les dezía sienpre Juan de Aranda que demandaban mucho, y por su causa bolvieron a demandar mucho menos de lo que tenían determinado de demandar. Que es verdad.
>
> Yten si se le acuerda que después d'esto vinieron él y Ruy Falero a su posada con unos capítulos de las cosas que demandavan a Su Alteza que les concediese, y entre otras cosas demandavan que les diese de diez uno [la décima parte] de lo que rentase todo lo que se descubriese. Que es verdad.
>
> Yten si el dicho Iohan de Aranda les dixo entonçes que demandavan mucho, y les persuadió con muchas razones a que no demandasen tanto. Y por su inportunaçión y por lo que él les dixo binieron a no demandar más de beynte uno [la veintena parte][55]. Y entonçes el dicho Juan de Aranda les tomó la escritura de los capítulos que ellos traýan y los tresladó de su letra, mudando lo que demandaban de diez uno [la décima parte] en que no demandaban más de veynte uno; y aquellos mismos dieron al reberendísimo señor obispo de Burgos y al señor chançeller, que Dios aya. Que es verdad.
>
> Yten si después que Su Alteza les concidió lo que demandaban, biendo que tan liberalmente Su Alteza se lo abía concedido, baxaban enojados del dicho Juan de Aranda porque les había hecho pedir tan poco y porque le abían creýdo, y dezían que, si no oviera sido por él, que su partido se hiziera más aventajado, porque demandaran más a Su Alteza y que se lo conçediera. Que es verdad».

Las capitulaciones

Por tanto, fue Juan de Aranda quien escribió de su puño y letra los capítulos presentados al rey, capítulos que, sin hacer alusión expresa a Magallanes y Faleiro, se conservan en otro transcendental documento del Archivo de Indias. En el segundo capítulo, efectivamente, se pide al rey «el veintavo de todo» el provecho e interés de lo que se descubriese, y no la décima parte[56]. Magallanes y Faleiro se

---

51 Así dijo Rui Faleiro en su declaración (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 8r).

52 AGI, Patronato, 34, r. 3, ff. 16r-16v. A continuación viene la confirmación autógrafa de Magallanes: «En Barçelona, a XIX de abril de DXIX años en presencia del señor obispo de Burgos y de don García de Padilla hizo juramento Fernando Magallanes y a los capítulos arriba contenidos respondió lo que está escrito en las márjenes de mi letra; y que en todo se refiere al dicho que dixo en Sevilla en presencia del dotor de la Gama. Fernam de Magalhaes. Francisco de los Covos». Con ello concuerda la afirmación del propio Aranda: «Por mi industria y razones con que les persuadí los atraxe a que no demandasen más que de veynte uno, como pareçe por las capitulaçiones que ante vuestro real Consejo presentaron, que es de mi letra» (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 22r).

53 A él se refirió Aranda en uno de sus escritos: «La informatión de derecho que presenté» (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 29r); el «dicho de Magallanes», como prueba de su buen comportamiento para con la Corona, lo citó en el memorial en el que respondió a los cargos del licenciado Prado (*ibidem*, f. 35v).

54 El licenciado García de Padilla fue nombrado consejero por Carlos V en abril de 1516; según Las Casas (*Historia de las Indias*, II 103 (*BAE* 96, p. 420 a]), fue «persona muy eminente, letrado y caballero y del rey muy estimado» (sobre este personaje, cf. GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, M. *Bartolomé de las Casas*. Sevilla: 1953, I, p. 240, n. 637; II, p. 39, 46, etc.).

55 Según Denucé, seguido por el Visconde de Lagoa (*Fernão de Magalhãis*, I, p. 187), Aranda exigió la veintena parte de las ganancias con la condición de que la Corona española sufragase los gastos del viaje. Parece que Denucé confundió la petición del factor durante el viaje a Valladolid con la rebaja que hizo del porcentaje solicitado por los portugueses.

56 AGI, Patronato, 34, r. 7.

lamentaron en público de haber perdido cinco millones de renta por haber hecho caso al burgalés[57]. Curiosamente, sin embargo, entre bastidores las cosas sucedieron de manera algo diferente. Bien merece que examinemos con algún detenimiento ese documento, pues es de capital importancia.

La propuesta de capitulación a la que aludimos fue revisada y discutida por dos personajes de la corte, que hicieron, como era usual entonces, anotaciones al margen del documento para expresar su parecer de la manera más rápida y económica posible[58]. Estos dos consejeros se distinguen perfectamente por su letra. Uno de ellos, de mano pausada, sopesó los argumentos, sin llegar a proponer una resolución. El otro, de pluma nerviosa y rápida, tomó las primeras decisiones, no siempre concordantes con las cláusulas de la capitulación final. En principio, no parece descabellado identificar a uno de estos firmantes con el obispo de Burgos[59]. Sin embargo, en consultas hechas por el Consejo de Indias en 1530 y 1531 y respondidas desde Bruselas, aparecen apuntes de letra muy semejante, si no idéntica, a la que figura en nuestra capitulación, usando el mismo latiguillo de *fiat*[60]; y en 1531 Juan Rodríguez de Fonseca había pasado a mejor vida. Por tanto, distinguiré las dos manos con siglas: X^1, la mano pausada, y X^2, la mano nerviosa, la que sigue escribiendo en 1531.

Las anotaciones de X^2, escritas a vuelapluma, están puestas también un tanto a voleo, de modo que, a veces, la tarea de descifrarlas se parece a la solución de un rompecabezas. Comentemos las respuestas de los dos consejeros, tal y como aparecen en los márgenes del manuscrito. El parecer de X^1 se transcribe en cursiva; el dictamen de X^2, en negrita.

Como ya se ha dicho, en ese momento todavía no se había decidido si la armada iba a ser despachada por el rey o por una compañía privada, pues en los capítulos entregados al Consejo se contemplan los dos supuestos. Más por donde habrían de ir los tiros lo indican de manera tajante las respuestas de los consejeros reales. Mientras que se discuten por extenso las propuestas hechas en el primer caso, no merecen siquiera contestación las proposiciones presentadas en nombre de una compañía particular. Pero veamos ya cómo se regateó en el curso de la negociación.

En el segundo capítulo habían pedido los portugueses el título de almirante, la gobernación de las tierras descubiertas para ellos y para sus herederos y el veinteavo de las rentas. El más legalista X^1 se opuso tajantemente a esta solicitud: *En este capítulo se ha de ver la quantidad. Y en lo del título de almirantes hay difficultad por los previllejos del almirante. En la jurisdiçión de juro es contra leys del Reyno, y por esperiençia se ha visto ser muy dañosa al rey tener el almirante la jurisdiçión de juro en las Indias.* Los pleitos colombinos, todavía en curso, habían escarmentado a la Corona. X^2, todavía más tajante, enmendó la plana a los portugueses: *La governaçión por sus vidas y con título de adelantados y la treyntena,* sin tratar de endulzar la pérdida del título y de la transmisión hereditaria con una subida de las rentas. Mas después X^2 remitió en su dureza, admitiendo la transmisión del título de gobernador por una vida: *La governaçión quede en un hijo y la treyntena*. Incluso esa concesión la tuvo que ampliar X^2, subiendo el treinteavo inicial a un vigesimoquinceavo. Así se explica que escribiese un poco más abajo *XXV,* es decir, «la vigésima quinta parte», y que tachase tanto la frase «La governaçión por sus vidas… y la treyntena» como «y la treyntena» después de «la gobernación quede en un hijo». También quedó testada la frase *que se saque el capítulo del almirante*: ya no tenía razón de ser.

Mas la partida no estaba aún terminada. Ante la terca insistencia de los portugueses, X^2 tuvo que ceder todavía más: *Que en lo de la governaçión plaze a Su Alteza de la dar a ellos y a sus hijos, con quede a Su Alteza la suprema, y s[eyen]do sus hijos naturales y casados*. A esta merced incalculable añadió X^2 un requisito más, que hoy se lee en la misma página descabalado de su sitio natural: *en estos reynos y* ábiles *y suffiçientes para ello,* frase que se ha de añadir, evidentemente, a la condición de «seyendo sus hijos naturales y casados». Durante estos forcejeos siguió vigente de momento la concesión del vigesimoquinceavo,

---

[57] Así lo escribió Juan de Aranda en AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 22r.

[58] Por regla general, no se distinguen las dos manos: eso es lo que ocurre en las transcripciones que se editan en obras clásicas como la de José Toribio Medina (*Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipó 1518-1818*. Santiago de Chile: 1888, I, pp. 5-8) o la del Visconde de Lagoa (*Fernão de Magalhãis*, I, pp. 193-96).

[59] En la mano de Fonseca pensó D. Ramos («Magallanes en Valladolid», p. 234). En un principio yo también barajé la posibilidad de identificar a los dos consejeros con Fonseca y García de Padilla; pero la letra de Fonseca no se parece a la de X^2.

[60] Así en 1530: AGI, Indiferente, 737, n. 5 («fiat», «fiat», «fiat»); en 1531: *ibidem*, n. 13 («fiat»); n. 14 («fiat, pues dizen que es tal persona); n. 15 («fiat conforme a este parescer», «fiat»; «fiat los xxxU», «fiat», etc.); en 1532: *ibidem*, n. 21 («fiat»); en 1533: *ibidem*, n. 26 («fiat»).

pues al margen del capítulo cuarto X^2 volvió a hablar, como veremos, de ese porcentaje. Más tarde, sin embargo, el obispo recapacitó, concluyendo que se habían hecho demasiadas concesiones a los portugueses; fue entonces cuando decidió aceptar a secas «la veintena» que estos le proponían[61].

En el tercer capítulo Magallanes y Faleiro habían solicitado licencia para llevar anualmente en cada armada el valor de 1.000 ducados para vender y emplear allá en lo que quisieren y volverlo a traer a los reinos de Carlos I, pagando al Rey «de veinte, uno», con exención de los demás derechos vigentes o futuros. Otra vez X^1 hizo notar su desacuerdo: *En esto de los derechos es de ver el retorno acá, porque habría descuento en lo del almoxarifadgo. Parece desygual este capítulo, porque ofrezcen* [*sic*] *la veintena, y en otro que adelante se sigue piden ellos el quinto d'esta misma calidad*. Mas X^2 aceptó la propuesta, introduciendo en ella una pequeña modificación: *Los mill ducados se entiende para adelante y no por el viaje* [es decir, la navegación que iba a emprender Magallanes]. *Que se prouea que la espeçiería que venga sea franca de almoxarifazgo y otros derechos. Y que se ponga así por quenta y se diga a los contadores*. Después se tachó la última frase «Y que se ponga... contadores». Y así se escribió en la capitulación[62].

En el cuarto capítulo Magallanes y Faleiro habían hecho una petición insólita, quizá inspirada, como insinuó Demetrio Ramos[63], en modelos portugueses. En el caso de que se descubriesen más de seis islas, solicitaban licencia para poder escoger ellos, después de haber elegido seis islas el rey, las dos islas que a ellos mejor les pareciese entre las restantes, en las que ellos habrían de ejercer el señorío y tener el disfrute de las rentas y el monopolio del comercio, sin obligación de pagar al Rey más del 10% de las rentas, «y esto, de juro» para ellos y sus herederos. X^1 anotó lacónicamente: *Consulta*. X^2 volvió a acceder a la solicitud de los portugueses, aunque rebajando muy considerablemente sus pretensiones: *D'estas dos yslas que así señalaren lleven la veyntena parte, como en los otros la treyntena.* Tachó, en efecto, «veyntena» y «treyntena», sustituyendo «veintena» por «quinzena» y «treyntena» por «XXV». En la capitulación definitiva se les concedió «la quinzena parte»[64].

En el quinto capítulo habían reclamado Magallanes y Faleiro el quinto de las ganancias obtenidas en la primera armada, sacado previamente el coste de la misma, así como licencia para cargar en cada nao que volviere 100 quintales de las mercaderías que se llevasen para el rey. El legalista X^1 objetó: *En este capítulo, para ser ygual con el de arriba, vastaría la veyntena, o que paguen el quinto al rey*. X^2, más flexible, dictaminó: *Fiat por una vez. Que si les dan los mill ducados, no piden los C quintales.* Y solo el quinto se les concedió en la capitulación[65].

En el séptimo capítulo habían prometido los portugueses mostrar las ganancias y riquezas de la especiería. *Que declaren*, fue el lacónico comentario del obispo. Tampoco plantearon problemas el octavo y noveno capítulo, que solo procuraban garantías legales de que se ejecutaría lo convenido: *Fiat*, escribió en el primero X^2, y *Fiat lo que se les otorgare,* en el segundo.

---

61 Así quedó expresado en la capitulación definitiva: «Que de todo el provecho e interese que de todas las tales tierras e islas que así descubriéredes, así de renta como de derechos como otra qualquier cosa que a nos se siguiere en qualquier manera, sacadas primero todas costas que en ello se hizieren, ayáys e llevéys la veintena parte con el título de nuestros adelantados e gobernadores de las dichas tierras e islas vosotros e vuestros hijos y herederos de juro para siempre jamás, con que sea para nos e para los reyes que después de nos vinieren la suprema, e seyendo vuestros hijos y herederos naturales de nuestros reynos e casados en ellos, e con que la dicha governaçión e título de adelantado, después de vuestros días, quede en un hijo e heredero» (AGI, Patronato, 34, r. 1, f. 2r).

62 Capítulo cuarto: «Asimesmo vos hazemos merçed e vos damos liçençia e facultad para que, de aquí adelante, en cada un año podáys llevar e llevéis e enviar e enbiéys a las dichas islas e tierras que así descubriéredes, en nuestras naos o en las que vosotros quisiérdes, el valor de mill ducados de primer costo, empleados en las partes e cosas que mejor vos estoviere a vuestra costa, los quales podáys allá vender e emplear {e} en lo que a vosotros pareçiere e quisiéredes e tornarlos a traer de retorno a estos reynos, pagando a nos de derechos el veintavo d'ello, sin que seáys obligados a pagar otros derechos algunos de los acostunbrados ni otros que de nuevo se inpusieren; pero entiéndese esto después que vengáis d'este primer viage, e no en tanto que en él estoviéredes» (AGI, Patronato, 34, r. 1, f. 2r).

63 «Magallanes en Valladolid», p. 235.

64 Capítulo quinto: «Otrosí, por vos hazer más merçed es nuestra voluntad que, de las dichas islas que así descubriéredes, si pasaren de seys, aviéndose primero escogido para nos las seys, de las otras que restaren podáys vosotros señalar dos d'ellas, de las quales ayáys e llevéis la quinzena parte de todo el provecho e interese de renta e derechos que nos d'ellas hoviéremos limpio, sacadas las costas que se hizieren» (AGI, Patronato, 34, r. 1, f. 2r).

65 Capítulo sexto: «Yten queremos e es nuestra merçed y voluntad, acatando los gastos y trabajos que en el viaje se vos ofreçen, de vos hazer merçed , y por la presente vos la hazemos, que, de todo lo que de la buelta que d'esta priera armada e por esta vez se hoviere de interese limpio para nos de las cosas que de allá truxéredes, hayáys y llevéis el quinto, sacadas todas las costas que en la dicha armada se hizieren» (AGI, Patronato, 34, r. 1, f. 2v).

Dos capítulos –el primero y el sexto– tenían un punto en común: que, antes de proceder a su concesión, era preciso realizar una demarcación clara de las áreas por donde deberían hacerse los futuros descubrimientos. En efecto, en el primer capítulo exigían los portugueses ejercer el monopolio de la ruta comercial durante diez años, siempre que ellos, u otras personas en su nombre, pudieran atender al apresto y despacho de las futuras armadas. Era una petición vaga en exceso. Como anotó X^1, *En este capítulo es menester, para ser respondido, señalar la derrota, porque se ha acostunbrado a descubrir por diversas derrotas*. En el sexto capítulo se pidió el veintavo de todo el provecho de las tierras o islas que pudiese descubrir alguna nao del rey o de otras personas en los dichos diez años. X^1 apuntó: *En este es menester señalar también los límites*; X^2 señaló: *Que se junte con el primer capítulo, por que, sabida la limytación, se pueda responder*.

Por fin se llegó a un acuerdo, que redactó X^2 en el último folio de la propuesta: *Que se entiende el capítulo de los límites que se han de dar que Su Alteza puede dar liçençia por las yslas e todas las partes qu'están descubiertas hazia la parte que quisyeren; e sy desde la mar del Sur de la isla de San Mygel quisyeren yr a descubrir, lo puedan hazer, y todos los de tierra firme puedan navegar e descubrir; y, por el camino que agora fueren, dentro de los dichos años no pueda ninguno descubrir; y sy Su Alteza quisyere enbiar, sean primero requeridos, para que, sy ellos lo quisyeren hazer, lo hagan conforme al capítulo.* Se establecen, si bien se observa, las mismas condiciones que se habrían de poner en el primer capítulo del asiento definitivo[66].

Las capitulaciones constituyeron un verdadero triunfo: fuera por el apoyo de los mercaderes burgaleses, por el respaldo del *lobby* portugués en Sevilla, por la valía de los navegantes o, como parece más verosímil, por las tres causas a la vez, el hecho es que se firmó el concierto el 22 de marzo de 1518, en un espacio de tiempo sorprendentemente corto. Su negociación, sin embargo, no fue un camino de rosas, como pretendió hacernos creer el factor. Fonseca, un viejo zorro curtido en mil tratos y acuerdos, era un hueso duro de roer; y si al final fue aceptada la mayor parte de las exigencias de Magallanes y Faleiro, ello se debió sin duda a que el obispo y los demás consejeros hubieron de pensar que, incluso de triunfar los portugueses en aquella empresa de descomunal envergadura, el tiempo y la razón de estado se encargarían de recortar o anular la enormidad de los privilegios concedidos en 1519: ¿no se habían conculcado contra toda justicia los términos del asiento hecho en 1492 con Cristóbal Colón? Pues bien, ya estaba sentado el precedente a seguir. Y así se hizo, cuando los parientes de Magallanes pleitearon por su herencia con la Corona.

Últimos coletazos del acuerdo con Aranda

Las mañas de Aranda habían sido de todo menos éticas, pues, prevaricando, había abusado de su cargo en perjuicio ajeno y provecho propio. Bien lejos estaba de sospechar el factor que aquella obligación se llegaría a hacer pública. Mas así sucedió, muy probablemente a causa de una denuncia de Juan López de Recalde; es lo que parece indicar el propio Aranda cuando escribió: «El contador intentó de acusarme porque yo hize esta contratación y açeté esta parte que ellos de su voluntad me dieron»[67].

La incriminación tuvo consecuencias. El 25 de junio de 1519 Fonseca, como presidente del Consejo de Indias y en presencia de los demás miembros del mismo (García de Padilla, el licenciado Zapata y Pedro Mártir de Anglería), reunido en Barcelona, hizo saber al factor que había llegado a conocimiento del rey el concierto que había tomado «sin tener para ello liçençia ni facultad de Su Alteza ni lo podiendo ni deviendo hazer» y que ya se habían hecho las averiguaciones pertinentes; pero como estas habían sido realizadas fuera de juicio plenario, el Consejo no podía dictar sentencia a no ser que Aranda diera por buena la información tomada y reconociera por verdadera la obligación; en caso contrario, si el

[66] «Entiéndese que, si nos quisiéremos mandar descubrir o dar liçençia para ello a otras personas por la vía del Hueste por las partes de las yslas e tierra firme o todas las otras partes que están descubiertas hazia la parte que quisiéremos para buscar el estrecho de aquellos mares, lo podamos mandar hazer o dar liçençia para que otras personas lo hagan; e si desde la tierra firme por el mar del Sur, que está descubierta desde la isla de San Miguel, quisieren ir a descubrir, lo puedan hazer; e asimismo, si el governador e la gente que agora por nuestro mandado está o estuviere de aquí adelante en la dicha tierra firme o otros nuestros subdictos e vasallos qui<si>eren descubrir más que el dicho nuestro governador e vasallos e otras qualesquier personas que nos fuéremos servidos que lo hagan por aquella parte, lo puedan hazer sin embargo de lo susodicho e de qualquier capítulo e clábsula d'esta capitulaçión; pero también queremos que, si vosotros por alguna d'estas dichas partes quisiéredes descubrir, que lo podáys hazer, no siendo en lo que está descubierto e hallado» (AGI, Patronato, 34, r. 1, f. 1v).

[67] AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 22r.

factor quisiera pleitear, el obispo indicaría al fiscal real, Juan de Villalobos, que procediera a ponerle una demanda[68].

El fiscal, representado en este caso por el licenciado Prado, apretó bien al factor: «Jhoan de Aranda cometió delito porque, siendo fator, no avía de pedir ni reçebir dádivas e promesas e, por averlo fecho, incurrió en pena de perdimiento de la dicha ochava parte e de perdimiento del dicho offiçio de factor, demás e allende de otras penas», que deberían aplicarse a la cámara y fisco del rey[69]. Acorralado, se defendió con cinismo Aranda, alegando que no había cometido ninguna ilegalidad al hacer un contrato privado y que no había dificultado ni encarecido los términos de la capitulación; al revés, afirmó, «es notorio que yo no intervine en el quánto[70] abían de aver de Vuestra Alteza los dichos portugueses, sino en trabajar que de lo que pedían y querían se concertasen por mucho menos de lo que ellos tenían determinado de aver»[71]. En esa coyuntura es cuando el factor presentó aquel interrogatorio al que ya nos hemos referido, al que contestó Magallanes reconociendo escuetamente la veracidad de cuanto se le preguntaba.

El 5 de agosto el licenciado Prado pidió que Magallanes y Faleiro declarasen en este juicio «antes que se partan al viaje que van a descubrir, porque de la tardança podría nasçer inconveniente que se irán a hazer su viaje, que es tan longico, que podrían morir en él o no volver, e así no podrían ser resçibidos sus dichos e deposiciones»[72]. El mismo día, el Consejo de las Indias remitió el proceso al Consejo del Reino. Y aquí se acaban nuestras noticias sobre el pleito, aunque Aranda, considerándose «imbentor y primera causa» del viaje de Magallanes, solicitó recibir en galardón el cargo hereditario de factor de la contratación de la especiería con un aumento del 3% en el sueldo, amén de tener licencia para tratar en ella 500 ducados anuales libres de todos derechos[73]. Descaro, en verdad, no le faltaba al burgalés, si bien el pez grande se comió al chico: en el puesto de factor de la Casa de la Contratación de la Especiería fue nombrado Cristóbal de Haro.

A raíz de esta denuncia estalló sin tapujos la solapada enemistad que Aranda había mantenido con Recalde, a quien acusó de cobrar ilegalmente «derechos a todos los maestres de navíos e pasajeros y tratantes así de los registros que llevan como de las liçençias que se dan para traer las mercaderías y provisiones a esta çibdad para cargar para las dichas Yndias»[74]. Dispuesto a perder a su rival, Aranda convenció a Matienzo de la necesidad de acudir ante un teólogo para consultarlo sobre la licitud de tal conducta. El fraile, por supuesto, declaró que esas exacciones injustas contravenían todas las leyes. El canónigo, empero, receloso tal vez de las intenciones últimas del factor, no se atrevió a presentar una denuncia contra su colega, alegando que no le constaba de manera fehaciente la comisión de tales desmanes y fechorías. Así fue como el contador y el factor se tuvieron que contentar con soportarse mutuamente. Los dos irreconciliables enemigos fallecieron casi al mismo tiempo: Recalde murió en 1532, Aranda en 1536[75].

El comportamiento de Aranda dejó mucho que desear; mas hay que reconocer que, sin su apoyo inicial y, sobre todo, sin el concurso decisivo de los grandes mercaderes burgaleses, la empresa de Magallanes se hubiese diferido todavía más; y es de presumir que, tal vez, con esas dilaciones el gran viaje hubiese acabado por malograrse. Por otra parte, el apoyo de este consorcio permitió al navegante negociar desde una posición muy ventajosa con la Corona, a la que impuso un pie forzado. Ello, en definitiva, redundó también en pro del proyecto.

---

[68] AGI, Patronato, 34, r. 3, ff. 27r-27v.

[69] AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 30r.

[70] Una errata («quinto») echa a perder el sentido de este pasaje en la transcripción de J. T. Medina (*Colección de documentos*, I, p. 33).

[71] AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 21r.

[72] AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 37r.

[73] AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 38r.

[74] Ya en un alegato elevado al Consejo de Indias Aranda había escrito que, de no poder él aceptar el acuerdo con Magallanes y Faleiro, «seguir se ía que tanpoco abría él podido tener trato en las Yndias, como ha tenido después que es contador» (AGI, Patronato, 34, r. 3, f. 22r).

[75] Sustituyó a Recalde Diego de Zárate, a Aranda Diego Caballero (AGI, Contratación, 5784, libro I, f. 61v y 65v-66r, respectivamente): la cuota vasca y la cuota mercantil-conversa. Pero el 9 de julio de 1532 el Consejo de Indias propuso para reemplazar a Recalde a nombres muy ilustres, como Cristóbal de Haro, don Álvaro de Bazán o Simón de Alcazaba; sirvió su puesto interinamente el cómitre sevillano Luis Fernández de Alfaro (AGI, Indiferente, 737, n. 25).

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

Fernando de Magallanes y Portugal

JOSÉ MANUEL GARCÍA
Gabinete de Estudos Olisiponenses
Academia Portuguesa da Historia
Academia de Marinha

RESUMEN

Fernando de Magallanes es uno de los descubridores portugueses más conocidos por haber concebido una expedición que debería alcanzar las Molucas, pero que acabó por hacerse célebre debido a haber realizado la primera circunnavegación de la Tierra. La importancia de esta figura histórica nos llevó a esclarecer algunas de las cuestiones más relevantes referentes a aspectos de su vida y viajes relacionados con Portugal y con sus áreas de expansión antes de 1517, año en que salió para España. Y en ese sentido elucidamos situaciones que han sido objeto de controversia como son: su lugar de nacimiento; la circunstancia de haber ido a las Molucas en 1512, de modo que al llegar a las Filipinas en 1521 acabó por ser el primer hombre en dar una vuelta al mundo de forma indirecta; y las circunstancias en que concibió en Lisboa entre 1516 y 1517 su proyecto de ir a las Molucas por una ruta occidental. La clarificación de algunas de estas problemáticas permite comprender mejor la ejecución del grandioso viaje que realizó a partir de 1519.

Presentamos también unas breves consideraciones sobre la posible matriz de los retratos más antiguos que se conocen de Fernando de Magallanes y que permiten preservar la memoria visual de un hombre que por su fama alcanzó la inmortalidad.

ABSTRACT

Ferdinand Magellan is one of the most well-known Portuguese discoverers for having conceived a trip that should go to the Moluccas but that ended up being notable when having realized the first circumnavigation of the Earth. The importance of this historical figure led us to clarify some of the most important issues that involve aspects of his life and travel related to Portugal and the areas of his expansion before 1517, the year he went to Spain. It is in this sense that we elucidate situations that have been the subject of controversy: his birthplace; the circumstance of having gone to the Moluccas in 1512, reason why when arriving at the Philippines in 1521 ended up being the first man to have given a return to the world in an indirect way; and the circumstances in which it conceived in Lisbon between 1516 and 1517 its project to go to the Moluccas by a Western route. The clarification of some of these problems allows a better understanding of the execution of the great journey that he made from 1519.

We also present brief considerations on the possible matrix of the oldest portraits known of Ferdinand Magellan and allow us to preserve the visual memory of a man who has become immortal.

Fernando de Magallanes y Portugal

Fernando de Magallanes es uno de los portugueses más notables de la Historia y por ello importa esclarecer lo mejor posible algunos aspectos de su vida y sus viajes relacionados con Portugal y con las áreas de su expansión, antes de su salida para España en octubre de 1517. Por tal motivo trataremos de abordar aquí algunas cuestiones que todavía no han sido suficientemente elucidadas, en la expectativa de clarificarlas y así poder contribuir a su más adecuado conocimiento.

Comencemos por constatar el hecho de que Fernando de Magallanes concibió y dirigió un viaje al servicio de Carlos V con el objetivo de ir a las Molucas por una nueva ruta occidental, pero que acabó por hacerse célebre debido al hecho de que en el curso de su realización se hizo la primera circunnavegación de la Tierra, lo que se concretó de dos maneras:

La primera fue realizada de una forma indirecta por el propio Fernando de Magallanes y tuvo lugar en 1521. En efecto, él fue el primero en dar una vuelta entera a la esfera del mundo en dos etapas, pues en ese año concluyó la segunda al llegar por una vía occidental a las Filipinas después de haber salido de Sevilla en 1519. Pues hay que considerar que ya había hecho la primera de esas etapas cuando en 1512 llegó por una vía oriental a las Molucas después de salir de Lisboa en 1505. Esta circunnavegación se desprende del hecho de que las referidas islas estaban situadas en idénticas longitudes[1].

La segunda manera de completar la circunnavegación a la que nos estamos refiriendo es la más conocida y fue efectuada de una forma directa y seguida por la *Victoria*, la nave de la armada de Fernando de Magallanes que, ya después de la muerte de este capitán mayor en 1521 y bajo el mando de Juan Sebastián Elcano, regresó el 6 de septiembre de 1522 a Sanlúcar de Barrameda, de donde había partido casi tres años antes. Este hecho épico ocurrió después de haber concluido la parte más difícil y original del viaje concebido y dirigido por Fernando de Magallanes hasta la fecha de su muerte, la cual consistió en el descubrimiento de las siguientes regiones hasta entonces desconocidas para los europeos: el territorio al sur del río de la Plata, el estrecho de Magallanes, parte de la costa de Chile, todo el océano Pacífico y las Filipinas.

Es importante subrayar que el viaje de Fernando de Magallanes fue la conclusión de lo esencial del ciclo de los descubrimientos marítimos cuyos primeros esfuerzos se habían iniciado un siglo antes en Portugal, en 1419-1421[2].

Reflexionando sobre la actividad de los grandes descubridores que marcaron el fin de la Edad Media y el inicio de la Edad Moderna, comprobamos que dos de ellos (Fernando de Magallanes y Cristóbal Colón) fueron navegantes formados en Portugal que protagonizaron proyectos concebidos por ellos por iniciativa propia, pero llevados a cabo en el ámbito de las realizaciones de la Corona castellana. De hecho, el primero consiguió llegar a Asia en 1521 al poner rumbo a occidente con el apoyo del rey de Castilla Carlos I (más conocido como emperador Carlos V), objetivo que el segundo había pretendido alcanzar, pero sin conseguirlo, pues en 1492 descubrió para los Reyes Católicos América, aunque

---

[1] Esta idea de que Fernando de Magallanes fue el primer hombre en dar una vuelta a la Tierra ya fue defendida entre otros autores por VELOSO, Queirós. *Fernão de Magalhães: a vida e a viagem.* Lisboa: Edições Ocidente 1941, p. 95-96 («pode legitimamente afirmar-se que o grande navegador deu a volta ao mundo»). MORISON, Samuel Eliot. *The european discovery of America: the southern voyages, a. D. 1492-1616.* Nueva York: Oxford University Press 1974, p. 317 («The fact that Magellan sailed with Abreu as far as Ambon and Banda justifies us in naming him as the first person of any race to circumnavegate the globe»). También nosotros defendemos y divulgamos esta idea en *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Editorial Presença 2007, y la desarrollamos más recientemente en *Fernão de Magalhães: Lisboa e o início da mundialização.* Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa 2018 (con traducción inglesa).

[2] Sobre este asunto, véase concretamente lo que escribimos en «Lisboa: a cidade dos Descobrimentos». *Rossio: estudos de Lisboa*, n.º 7. Lisboa: diciembre de 2016, p. 23-43. Publicación digital - http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/DOCS/Publicacoes/publicacoes-digitais/Revista_Rossio/rossio_estudos_de_lisboa_n7.pdf.

pensando haber llegado a Asia. Tales iniciativas diferían de las empresas descubridoras poniendo rumbo a oriente en las que destacaron nombres como Diogo Cão, Bartolomeu Dias, Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral, Diogo Lopes de Sequeira y António de Abreu, que las llevaron a cabo en el ámbito de las iniciativas concebidas y dirigidas por los monarcas portugueses.

Tanto Cristóbal Colón como Fernando de Magallanes actuaron movidos por la ambición personal de enriquecerse y alcanzar poder a través de la búsqueda de vías lucrativas para llegar a las especias orientales, lo que llevó al primero al establecimiento de un meridiano divisorio de las iniciativas y los dominios de portugueses y castellanos determinado para América en 1494 por el Tratado de Tordesillas, mientras condujo al segundo a que en 1529 se trazase un semimeridiano (vulgarmente denominado antimeridiano) completando lo estipulado en aquel tratado y establecido en Asia por el Tratado de Zaragoza.

En la vida de Fernando de Magallanes hay tres cuestiones relevantes que aquí no vamos a analizar, por estar ya estudiadas, mas con todo no dejamos de enunciarlas rápidamente al considerar que seguirán siendo frecuente objeto de una divulgación equivocada, que debe ser corregida. Tales cuestiones se refieren a los siguientes hechos:

1) Fernando de Magallanes nunca pensó en dar una vuelta al mundo completa. Este objetivo, que vulgarmente le es atribuido, no existió, pues, además de que no hay ninguna fuente que aluda a que hubiera querido hacerlo, podemos comprobar que no lo podía llevar a cabo, por no estar autorizado para ello por Carlos V, no siendo creíble que de alguna forma pretendiese desobedecer las instrucciones que le impusiera su soberano. Recordemos que Fernando de Magallanes recibió repetidamente órdenes de Carlos V para que no pasase por el hemisferio oriental portugués. Por tal motivo nunca hubiera podido dar, o pensar en dar, la vuelta completa a la esfera del globo, pues para hacerlo habría de regresar por el área portuguesa del mundo, que le estaba prohibido atravesar, ya que no podía salir de la mitad española, la única por donde podía navegar. El hecho de que Fernando de Magallanes pudiese ir a las Molucas, en Asia, era consecuencia de que Carlos V consideraba que tales islas estaban dentro del área de sus dominios y no de los del rey de Portugal, de acuerdo con lo que el navegante le expuso y pretendía probar. De esa forma se cumpliría lo estipulado en el Tratado de Tordesillas, pero Fernando de Magallanes no podría regresar a España por una ruta oriental exclusiva de los portugueses y así completar una vuelta completa al mundo. Tal situación, con todo, y enfatizamos este punto, no impide reconocer que Fernando de Magallanes sabría que, cuando llegase a las Molucas por esa vía occidental que quería inaugurar habría dado una media vuelta al mundo que completaría la otra media que había dado por oriente cuando llegó a esas islas en 1512, después de haber viajado a la India en 1505 viniendo de Lisboa por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Es en ese sentido en el que aquí constatamos el hecho de que Fernando de Magallanes había recurrido, además de a un planisferio, a un globo para mostrar su teoría a Carlos V. Tal hecho prueba que tenía la idea de dar una vuelta al mundo, pues de acuerdo con su cálculo de las distancias acabaría por circunnavegar el mundo, aunque siempre de forma indirecta. Posteriormente se comprobaría que sus cálculos de las dimensiones de la esfera terrestre estaban equivocados en apenas el 2% de los 360 grados de esa esfera, pues había estimado que el llamado antimeridiano resultante del Tratado de Tordesillas pasaría a 2º 30' a oriente de las Molucas, cuando en realidad las islas estaban a 5 grados al oeste del referido meridiano, que se sitúa a 132º 32'[3].
2) Fernando de Magallanes no propuso a D. Manuel dar una vuelta al mundo o ir a las Molucas por occidente. En efecto, el monarca portugués ni siquiera podía pensar en tales posibilidades, ya que sabía perfectamente que semejantes intenciones no eran aceptables para los españoles, pues estos de ninguna manera autorizarían ningún viaje al servicio de Portugal pasando por las regiones occidentales del hemisferio que les pertenecían y dominaban celosamente en exclusividad, de acuerdo con lo estipulado en el Tratado de Tordesillas. D. Manuel consideraba que las Molucas eran suyas, no tanto porque sus descubridores hubieran llegado primero en 1512, sino porque pensaba que estaban en su parte oriental del mundo, donde podía viajar por una vía cuyo monopolio detentaba.
3) Fernando de Magallanes, al llegar a las Filipinas y antes de morir el 27 de abril de 1521, tuvo conciencia de estar en el hemisferio portugués, reconociendo así que había fracasado en su misión, ya

[3] *Le voyage de Magellan (1519-1522): la relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*. Edición de Xavier de Castro, 2ª edición. París: Chandaigne 2010, p. 23.

que las Molucas no estaban en la parte española. Tal situación es referida por los cronistas portugueses, así como también se desprenden de las indicaciones técnicas rigurosamente registradas en el diario de Francisco Albo. El hecho también se deduce de la interpretación del tipo de conducta que Fernando de Magallanes adoptó al instalarse en las Filipinas, sin ir a las Molucas, como se le había ordenado, prefiriendo permanecer 10° más al norte de estas islas que sabía estaban en una latitud ecuatorial[4].

Después de estas breves consideraciones que aclaran puntos importantes para un mejor entendimiento de la historia de Fernando de Magallanes, vamos enseguida a centrarnos en las problemáticas que envuelven los temas relativos a la vida de Fernando de Magallanes mientras estuvo en Portugal y en su área de expansión, los cuales han sido objeto de controversia e inciden en las siguientes situaciones que pretendemos elucidar: su nacimiento en Oporto; su ida a las Molucas en 1511-1512, y la concepción en Lisboa entre 1516 e 1517 de su proyecto de ir a las Molucas por una vía occidental.

El nacimiento de Fernando de Magallanes en Oporto

Una de las cuestiones más debatidas en la biografía de Fernando de Magallanes es la de establecer el lugar de su nacimiento. Estamos ante un asunto que consideramos puede ser aclarado por los testimonios existentes. Estos muestran que fue natural de Oporto, y en ese sentido evocamos y enfatizamos, entre otras, las palabras escritas por Fernando Oliveira al registrar que era «Fernão de Magalhães natural da cidade do Porto».

Vale la pena ponderar estas y las otras informaciones que Fernando Oliveira formuló sobre Fernando de Magallanes en la obra que escribiera sobre el navegante. Semejante trabajo corresponde a una versión retocada en 1570 de una obra que había escrito inicialmente en torno a 1536, cuando estuvo en contacto con João de Barros, por entonces maestro de sus hijos. Tal cosa resulta de haber tenido João de Barros por entonces el original de la obra de que se sirvió para preparar su texto sobre Fernando de Magallanes, que se deduce era el libro que había escrito Gonzalo Gómez de Espinosa y que el famoso cronista le retiró después de su llegada a Lisboa el 24 de julio de 1526. João de Barros mostró en 1536 el referido libro a Fernando Oliveira, que lo usó en la preparación de la obra que tradujo, adaptó y simplificó, enriqueciéndola con una introducción y unas observaciones, y a la que dio el título de *Viagem de Magalhães na demanda de Maluco por el-rei de Castela*, refiriendo que en ella presentaba el «Viagem de Fernão de Magalhães escrita por um homem [Gonzalo Gómez de Espinosa] que fou en su companhia»[5].

En 1536 apenas habían pasado quince años desde la muerte de Fernando de Magallanes, por lo que Fernando Oliveira estaba bien posicionado para proporcionar informaciones relevantes, actualizadas y bien fundamentadas que aclarasen cuestiones esenciales relativas a la biografía del gran navegante sobre el cual había decidido escribir. De entre tales contribuciones subrayamos las concernientes tanto al lugar de su nacimiento como a su participación en la armada de António de Abreu que en 1512 descubrió las Molucas. Tales informaciones provienen de la pluma de Fernando Oliveira y se encuentran en el siguiente pasaje que es uno de los más importantes para el estudio de la vida del descubridor:

> «Antre os portugueses que descobriram Maluco foi um chamado Fernão de Magalhães, natural da cidade do Porto, em Portugal. Este era da geração dos Magalhães, gente honrada e nobre, e era criado del-rei em foro de moço da câmara, e homem entendido na arte da navegação e cosmografia, em especial pelo que aprendeu de um seu parente chamado Gonçalo de Oliveira, em cuja companhia foi ter àquela terra, do qual entendeu a verdade do sítio daquelas terras, porque era Gonçalo de Oliveira mui sabido nesta faculdade»[6].

---

[4] Este asunto fue tratado particularmente por TRIAS, Rolando A. Laguarda. «Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes y del primer viage de circunnavegación», in *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do 2º coloquio luso-espanhol de história ultramarina. Actas*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar 1975, p. 172-173, y en *Le voyage de Magellan,* p. 408.

[5] Manuscrito que se conserva en la Biblioteca de la Universidad de Leiden. Ms. Voss. Lat. F. 41. El texto que aquí nos interesa fue publicado por primera vez por JONG, Marcus de. *Un roteiro inédito da circum-navegação de Fernão de Magalhães*. Coimbra: Facultade de Letras-Publicações do Instituto Alemão da Universidade de Coimbra 1937. Y después en otras ocasiones, particularmente por GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Editorial Presença 2007, p. 195-209.

[6] GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães,* p. 197.

Al escribir estas líneas, Fernando Oliveira pretendía afirmar la importancia de la experiencia asiática y náutica de Fernando de Magallanes como factor que le permitió realizar una empresa tan arrojada como fue su famoso viaje. En efecto, fue la práctica de la navegación y los estudios náuticos los que contribuyeron decisivamente a que Fernando de Magallanes fuera capaz de atreverse a presentar un proyecto tan audaz pero creíble a Carlos V, consiguiendo convencerle de la localización de las Molucas y de la forma de llegar allí, induciéndole así a apoyar la muy costosa y arriesgada propuesta que le hizo.

Comencemos por resaltar la información proporcionada por Fernando Oliveira sobre el lugar de nacimiento de Fernando de Magallanes, al declarar de forma perentoria e inequívoca ser «Fernão de Magalhães natural da cidade do Porto, em Portugal». Estamos ante una afirmación expresada con toda firmeza y de forma asertiva por el ilustre autor que aquí seguimos y constituye una contribución esencial para afirmar con toda credibilidad la identificación de la localidad de su nacimiento. Al formular de una manera tan segura aquella declaración sobre los orígenes de Fernando de Magallanes hay que considerar la circunstancia de que Fernando Oliveira para registrarla tuvo que estar bien amparado en sólidas informaciones que lo llevaran a asentarla, pues no es admisible hacer tal declaración sin fuertes fundamentos para adelantarla, ni se ve cómo podría mentir, inventar o caer en una especulación gratuita y sin sentido ni provecho alguno.

La confianza que nos merece el texto citado de Fernando Oliveira, para, como él, avalar como verdadero el hecho de que Fernando de Magallanes había nacido en Oporto, se ve plenamente corroborada por los datos que a continuación presentamos y que sirven también para reforzar su afirmación, subrayada por dos veces, de que Fernando de Magallanes fue uno de los portugueses que en 1512 descubrieron las Molucas.

Respecto a la realidad de haber nacido en Oporto, importa resaltar otra información que descubrimos y que en el mismo sentido revela que Fernando Oliveira no fue el único autor del siglo xvi en atribuirle esa naturaleza. Tal hecho lo afirmó también en 1549 el doctor João de Barros de forma independiente de la anterior y apenas veintiocho años después de la muerte de Fernando de Magallanes.

El doctor João de Barros, homónimo del famoso cronista, era un «cidadão do Porto» de gran autoridad que concluyó en 1549 una obra que había comenzado a preparar en torno a 1530 y permaneció en un manuscrito cuyo contenido sigue inédito con el título de *Libro das antiguidades e cousas notaueis de antre Douro e Minho, e de outras m[ui]tas de España e Portugal. Por Ioão de barros. Composto no an[n]o de 1549*[7]. En el f. 50 de este manuscrito se hace una alusión a Fernando de Magallanes para destacarlo en el marco del elogio hecho a los hombres de Oporto considerados como *muito espertos na arte do mar*. Tal hecho se ejemplifica en la afirmación categórica relativa a Oporto hecha por el doctor João de Barros al registrar: *e dali foi natural o Magalhães, que achou outro caminho para a Índia, que foi homem habilíssimo*. Estas palabras están integradas en la siguiente frase: *Os homens desta cidade são pola mor parte muito espertos na arte do marear e se fazem ali grandes naus, e navios, e dali foi natural o Magalhães que achou outro caminho pera a* Índia*, que foi homem habilíssimo*.

En nuestra opinión, las afirmaciones citadas acaban de una vez por todas con las vacilaciones sobre la naturaleza de Fernando de Magallanes, pues estamos ante un texto tan claro como explícito y riguroso donde se evidencia la afirmación segura y antigua de que Fernando de Magallanes era de Oporto. Este hecho no suscitó ninguna duda al doctor João de Barros, como tampoco a Fernando Oliveira, autores ambos que, además de ser coetáneos del navegante, son dignos de toda credibilidad.

Siendo Fernando de Magallanes persona muy bien conocida en Oporto es natural que el doctor João de Barros se refiera a él de una manera elogiosa al indicar no solo que era de esa ciudad, sino también que era *homem habilíssimo*.

La referencia a la obra del doctor João de Barros, afirmando que Fernando de Magallanes había nacido en Oporto, fue recogida en enero de 1621 por Manuel Severim de Faria en una obra todavía inédita que indica ser el *Décimo oitavo tomo das obras do senhor Manuel Severim de Faria, chantre e cónego de Évora*[8]. Es en su f. 79 donde, al comenzar a tratar de Fernando de Magallanes, aquel justamente famoso y acreditado erudito afirma que Oporto fue la ciudad donde nació el navegante: *nasceu Fernão*

[7] Biblioteca Nacional de Portugal, Cod 216. Puede consultarse en: http://purl.pt/26460.

[8] Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Casa de Cadaval, n.º 8. Puede consultarse en: http://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4603893.

de Magalhães na cidade do Porto. Este autor añadió también la referencia correcta de que Fernando de Magallanes era «*filho de Rui de Magalhães, alcaide-mor de Aveiro, e de Aldonça de Mesquita*», datos verdaderos que no habían sido registrados por el doctor João de Barros y que revelan que Manuel Severim de Faria estaba bien informado sobre el personaje.

Más allá de los testimonios que acabamos de analizar sobre la naturaleza portuense de Fernando de Magallanes se han de resaltar otras indicaciones igualmente concluyentes de esa realidad, las cuales fueron expresadas por el propio navegante, por lo que se han de destacar como modo de reforzar la noción ya establecida de su nacimiento en Oporto. Tales testimonios nos parecen suficientes para estar seguros del esclarecimiento de su origen avalando la plena credibilidad que merecen las informaciones de los textos de los autores citados.

La mención más contundente, proporcionada por Fernando de Magallanes en el sentido de afirmar su naturaleza portuense, fue formulada en una escritura, bien conocida por otra parte, datada el 23 de febrero de 1518 en Valladolid, en la cual afirmó que era *vizinho da cidade do Porto*. Nos limitaremos a señalar la idea de que Fernando de Magallanes no vivía en Portugal desde octubre de 1517 y que incluso antes de este año no hay pruebas documentales de que hubiera vivido en Oporto quizás a partir de los años finales de su juventud. Por tal motivo puede deducirse con seguridad que su declaración de ser *vizinho* se refería a que era «natural» de Oporto y no habitante de la ciudad. Tal noción, que es común en Castilla, tiene su plena definición no solo en las ordenanzas del reino sino también en el texto del propio fuero nuevo de Oporto, datado precisamente el año de 1517, en el cual se puede leer que «pera se saber quais serão as pessoas que são havidas por vizinhos de algum lugar pera gouvirem [gozarem] da liberdade dele declaramos que: vizinho se entenda de algum lugar o que for dele natural»[9]. Se comprueba, por tanto, que el requisito aplicable a Fernando de Magallanes para ser considerado *vizinho* de Oporto era el de ser «dele natural».

Además de esta declaración de ser *vizinho* de Oporto, Fernando de Magallanes nos dejó claras señales de su vinculación con la ciudad y con Vila Nova de Gaia (donde tuvo una propiedad), las cuales se encuentran en documentos preparados en Sevilla y que han sido bien estudiados[10]. También resaltamos la referencia contenida en un documento datado el 19 de marzo de 1519, donde se registra que los padres de Fernando de Magallanes eran, como él, *vizinhos* de Oporto: «yo, el comendador Fernando de Magallaes, capitán de Sus Altezas, fijo legítimo de Rodrigo de Magallaes e de Alda de la Mezquita, su muger, vezinos que fueron de la çibdad del Puerto de Portugal, defuntos»[11]. Esta alusión a la circunstancia de que los padres de Fernando de Magallanes habían sido *vizinhos* de Oporto revela que ellos, al igual que el hijo, también habían nacido y vivido allí. Aún más, en un documento de 1482 se dice que Rui de Magalhães era *cavaleiro*, debiendo subrayarse este tratamiento dado al padre de Fernando de Magallanes[12].

Finalmente, hemos de llamar la atención sobre el testamento otorgado por Fernando de Magallanes en Sevilla el 24 de agosto de 1519, donde se comprueba que sus únicas referencias a Portugal son las de sus vinculaciones con Oporto, ya sean las dos personas ligadas a la ciudad –su hermana Isabel de Magallanes y su paje Cristóbal Revelo, que viviría con él hasta su muerte en Mactán–, ya sea una donación al «Mosteiro de São Domingos das Donas da Cidade do Porto de Portugal»[13].

Pese a saberse por tanto que Fernando de Magallanes y sus padres eran de Oporto, tal realidad no obsta para que se reconozca el hecho de que los orígenes familiares de los Magalhães se encontraban en la zona de Ponte da Barca, donde sabemos que tuvo parientes.

Señalemos solo de paso la necesidad de refutar la muy difundida pero falsa idea de que Fernando de Magallanes hubiera nacido en Sabrosa, pues ya está sobradamente probado de forma definitiva

---

[9] *O foral do Porto. 1517-2017.* Oporto: Câmara Municipal do Porto 2017, p. 89.

[10] GIL, Juan. *El exilio portugués en Sevilla: de los Braganza a Magallanes.* Sevilla: Fundación Cajasol 2009.

[11] *Idem, ibidem*, p. 328, nota 46.

[12] TAVEIRA, António. *Fernão de Magalhães «o do estreito» de Santa Maria da Sé do Porto.* 2.ª edición, Oporto: Edición de autor 2011, p. 54. Hubo otros «cavaleiros» de Oporto mencionados expresamente en obras bien documentadas sobre la ciudad como son las de COSTA, Adelaide Lopes Pereira Millan da. *Vereação e vereadores: o governo do Porto em finais do século XV.* Oporto: Câmara Municipal do Porto 1993, BRITO, Pedro de. *Patriciado urbano quinhentista: as famílias dominantes do Porto, 1500-1580*. Oporto: Câmara Municipal do Porto 1996.

[13] GIL, Juan. *El exilio portugués en Sevilla*, p. 427-428.

que tal alegación apenas si está basada en documentación forjada a finales del siglo XVIII, por lo que no nos parece necesario repetir aquí lo que ya fue solventemente elucidado por muchos otros autores[14].

La llegada de Fernando de Magallanes a las Molucas en 1511-1512

El texto de Fernando Oliveira ya citado nos permite interpretar correctamente otra cuestión de la biografía de Fernando de Magallanes que también ha dado origen a alguna controversia: la circunstancia de haber llegado a las Molucas en 1512. El establecimiento de este hecho es relevante, ya sea por permitirnos una aproximación a la amplitud de los conocimientos geográficos y náuticos que tenía Fernando de Magallanes antes de 1519, ya sea porque nos lleva a concluir que al llegar a las Filipinas en 1521 por una vía occidental acabara por dar la primera vuelta a la esfera terrestre, bien que de forma indirecta, como ya dijimos, ya que en 1512 había llegado por una vía oriental a longitudes semejantes en las Molucas.

Fernando de Magallanes inició su primera estadía en Asia en 1505, cuando fue de Lisboa a la India, y la culminó en 1512, cuando participó en el descubrimiento de las Molucas. Durante esta última acción fue también uno de los descubridores europeos del océano Pacífico, porque aquellas islas están situadas en ese océano. Este hecho ocurrió antes de que en 1513 Vasco Núnez de Balboa hubiera declarado oficialmente en Panamá el descubrimiento de ese nuevo océano, porque, al contrario de los portugueses, que en 1512 no se apercibieron en oriente de estar ante un nuevo mar, el español, en occidente, tuvo la conciencia de estar ante un nuevo océano, al que dio el nombre de «mar del Sur». Es esta actitud la que le otorga así el mérito de la proclamación de tal descubrimiento.

El viaje de Fernando de Magallanes a las Molucas surgió como consecuencia de su participación en la conquista de Malaca en 1511, ciudad donde ya había estado en 1509, cuando los portugueses llegaron allí por primera vez.

Fernando de Magallanes fue uno de los doscientos veinte portugueses enviados a las Molucas por Alfonso de Albuquerque bajo el mando de António de Abreu, los cuales recorrieron el muy extenso cordón de islas que constituyen Indonesia, llegando a las islas de Buru, Ambon, Seram y Banda, que se hallan entre las islas del sur de las Molucas.

El viaje de descubrimiento de esta parte del mundo se inició en Malaca en torno al 5 de noviembre de 1511 y terminó con el regreso de la expedición tal vez en septiembre de 1512[15]. La participación de Fernando de Magallanes en ese viaje se asienta en referencias registradas de forma explícita por autores coetáneos como Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, Fernão Lopes de Castanheda y Fernando Oliveira, sin que exista ninguna mención expresa que niegue su llegada a las Molucas. Hay otras alegaciones con referencias a la llegada de Fernando de Magallanes a las Molucas, pero por ser más tardías y menos claras me parece innecesario considerarlas aquí.

Con objeto de fundamentar debidamente la idea de que Fernando de Magallanes llegó a las Molucas en 1512 es necesario retomar observaciones ya apuntadas más arriba y que son decisivas para el asunto que nos concierne. Nos referimos a la afirmación contundente hecha por dos veces en torno a 1536 por Fernando Oliveira:

> «Antre os portugueses que descobriram Maluco foi um chamado Fernão de Magalhães (...) que aprendeu de um seu parente chamado Gonçalo de Oliveira, em cuja companhia foi ter àquela terra, do qual entendeu a verdade do sítio daquelas terras, porque era Gonçalo de Oliveira mui sabido nesta faculdade».

Para avanzar esta afirmación su autor tenía que estar provisto de informaciones bien fundamentadas, igual que lo estaba para afirmar correctamente que Fernando de Magallanes era natural de Oporto.

---

[14] A mero título de ejemplo podemos mencionar, entre los trabajos que trataron exhaustivamente de este asunto, los que fueron publicados por LAGOA, Visconde de Lagoa. *Fernão de Magalhães: a sua vida e a sua viagem.* Volumen 1. Lisboa: Seara Nova 1938, p. 88-97. VELOSO, Queirós. *Fernão de Magalhães: a vida e a viagem.* Lisboa: Editorial Império 1941, p. 12-14; *Le voyage de Magellan (1519-1522): la relation d´Antonio Pigafetta et autres témoignages*, edição de Xavier de Castro, 2.ª edición. París: Chandeigne 2010, p. 312-314, y BARROS, Amândio. *O homem que navegou o mundo: em busca das origens de Magalhães.* Braga: AL – Publicações 2015, p. 36-46.

[15] Sobre este viaje cf. lo que escribimos en *A viagem de Fernão de Magalhães*, p. 38-48.

Pensamos así que sus dos aseveraciones son verdaderas y se apoyan mutuamente, permitiéndonos confiar plenamente en su declaración, tanto más cuando el caso de las Molucas también ha encontrado confirmación en los otros dos autores citados más atrás.

El piloto Gonçalo de Oliveira fue, conjuntamente con Luís Botim e Francisco Rodrigues, uno de los responsables portugueses de la navegación de la armada de tres navíos mandados en 1512 por António de Abreu, habiendo viajado inicialmente como piloto en aquel cuyo capitán era Francisco Serrão. Hay que resaltar que su nombre es muy poco conocido, pues se le identifica únicamente por las alusiones a su participación en este viaje.

Debemos señalar en este contexto que el propio Fernando de Magallanes, en su memorial de septiembre de 1519, en el que explicaba su visión del mundo subyacente al proyecto que entonces se proponía realizar, localizaba a las Molucas de acuerdo con la forma en que estaban «assentadas pelos pilotos portugueses que as descobriram»[16]. Tal afirmación proviene de que fueron los pilotos los que le facilitaron las informaciones, siendo por cierto uno de ellos el referido Gonçalo de Oliveira, con quien viajara por aquellos rumbos. Hay que ponderar la coincidencia del apellido Oliveira de este piloto y de Fernando Oliveira, lo que podría ser un dato más a favor de la corrección de las informaciones que poseía, pues podría haber existido algún grado de parentesco entre ellos.

A propósito de la cartografía que Fernando de Magallanes podría haber visto en Malaca y en las Molucas entre 1511 y 1512, puede sugerirse el dibujo de estas islas hecho por Francisco Rodrigues en la copia que hiciera de una carta de un piloto de Java aprehendida en 1511 en Malaca[17].

En cuanto a la denominación geográfica de las Molucas mencionada por Fernando Oliveira, debemos tener en cuenta que se emplea en una acepción genérica y amplia, igual que la que se continúa utilizando actualmente para el archipiélago indonesio, denominado Maluku, y que también lo era ya en el siglo xvi. Esa noción de Molucas existía en la época de Fernando de Magallanes, como se evidencia en la afirmación hecha por Francisco Rodrigues en 1515 en su libro con mapas al declarar que él había sido uno de los descubridores de las Molucas en 1512, pues fue el «piloto-mor da primeira armada que descobriu Bandam e Maluco», sin llegar, como tampoco Fernando de Magallanes a las cinco islas del norte del vasto archipiélago en las que se producía el tan codiciado clavo (*cravinho*)[18].

Del viaje de Antonio de Abreu son muy escasas las informaciones sobre los que participaron en el mismo, por lo que es viable la llegada anónima de Fernando de Magallanes al lado de otros protagonistas de la expedición como fueron Francisco Serrão y Gonçalo de Oliveira.

Tenemos también que destacar el interés que Fernando de Magallanes reveló desde 1509 por participar en viajes de descubrimiento de tierras, como fue el caso de su ida a Malaca, de modo que es perfectamente lógica su integración en el primer viaje portugués que partió en 1511 en demanda de las Molucas.

Consideramos también que la credibilidad que Fernando de Magallanes tuvo ante Carlos V debió verse sólidamente reforzada si admitimos que el monarca y sus consejeros sabían en 1518 en Valladolid que el navegante había llegado a la región a la que deseaba volver. Va precisamente en ese sentido una información registrada por el cronista castellano Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, autor coetáneo de Fernando de Magallanes a quien habría conocido personalmente en Valladolid en 1518 (o del que entonces oyó hablar), pues ambos coincidieron en la ciudad en esa fecha.

Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés registró con toda naturalidad y seguridad una afirmación indicando de manera bien explícita que era: «Fernando de Magallanes, diestro en las cosas de la mar, y que por vista de ojos tenía mucha noticia de la India Oriental, y de las islas del Maluco y especiería»[19]. Esta frase debió proceder seguramente de las propias palabras que de él escuchó o de lo que él oyó hablar en 1518.

---

[16] *Idem, ibidem*, p. 166.

[17] Cf. GARCIA, José Manuel. *O Livro De Francisco Rodrigues: O Primeiro Atlas Do Mundo Moderno.* Oporto: Editora Da Universidade Do Porto 2008, pp. 98-99.

[18] *Idem, Ibidem*, P. 42.

[19] *Libro XX de la segunda parte de la general historia delas Indias.* Valladolid: Francisco Fernández de Córdova 1557, capítulo I, fl. V.

La afirmación aquí formulada de que Fernando de Magallanes tenía noticia de las Molucas «por vista de ojos», esto es, por experiencia propia y en pie de igualdad con la que tenía de la India, es perfectamente creíble, tanto más cuanto que tal idea está en consonancia tanto con la afirmación ya citada de Fernando Oliveira, como con la de Fernão Lopes de Castanheda, que pasamos a considerar.

En efecto, la idea de que Fernando de Magallanes había estado en las Molucas en 1512 viene reforzada por la afirmación de Fernão Lopes de Castanheda, cronista escrupuloso y bien informado, coetáneo del navegante, en que refiere con toda claridad, a propósito del descubrimiento de las Molucas, que esas islas no eran del emperador Carlos V por haberlas mandado descubrir a Fernando de Magallanes, ya que:

> «haver mais de dez anos que as descobrira António de Abreu por mandado de Afonso de Albuquerque, governador que naquele tempo era das Índias por el-rei de Portugal, do que o mesmo Fernão de Magalhães fôra testemunha, e tendo certeza onde aquelas ilhas jaziam, por fazer traição a el-rei de Portugal fizera crer ao imperador serem de seu descobrimento, e fizera que as ia descobrir indo por outro caminho e navegação, onde houvera o fim que merecia, por ser traidor a seu senhor natural que era el-rei de Portugal e não o imperador»[20].

Esta declaración tan explícita y categórica evidencia que Fernando de Magallanes había sido uno de los compañeros de António de Abreu, pues de otra forma no es lógico que Fernão Lopes de Castanheda afirmase que él «fôra testemunha» al referirse al primer viaje a la región de las Molucas y alegase que por tal motivo tenía la «certeza» de la localización de las islas. Estas expresiones no permiten admitir la hipótesis de que Fernando de Magallanes hubiese sabido del viaje de António de Abreu por informaciones indirectas, después de su conclusión, pues las conjugaciones de las palabras «testemunha» y «certeza» usadas por el cronista no se ajustan a tal posibilidad.

La participación de Fernando de Magallanes en el ambicioso viaje de descubrimiento de tierras tan ricas como eran las Molucas es así mucho más aceptable y viable que admitir la hipótesis de que el navegante se hubiese limitado a permanecer inactivo en Malaca. Habría sido el viaje a las Molucas realizado por Fernando de Magallanes en 1512 lo que habría contribuido a reforzar su deseo de ir a las islas productoras de clavo, como las de Ternate y Tidore, de las que había estado tan cerca, después de haber alcanzado un conocimiento empírico de la realidad de la extensa serie de islas indonesias y de las distancias aproximadas recorridas entonces desde Malaca.

Fue consecuencia del viaje dirigido por António de Abreu el que Francisco Serrão acabara por llegar también en 1512 a la isla de Ternate, donde logró alcanzar un gran ascendiente sobre el rey local, lo que le permitió, a partir de 1514, abastecer a los portugueses de clavo (*cravinho*).

En carta de 8 de enero de 1515 dirigida a D. Manuel, el capitán de Malaca, Jorge de Albuquerque, registró explícitamente que en 1514 «Veio a falar em Ambon com Martim Guedes, Francisco Serrão (...), está em Maluco nas ilhas do cravo (...)», y por ello mandaba «as cartas de Francisco Serrão»[21]. Entre tales cartas había una para su amigo Fernando de Magallanes, ya por entonces en Portugal. En esa carta se incitaba a Fernando de Magallanes a venirse con él para enriquecerse. Tal propuesta entusiasmó a Fernando de Magallanes y está en la base de su intención de volver a aquella región. Llamamos la atención sobre la fecha de la carta, datada en 1514, pues han sido equivocadas las referencias a la misma desde el testimonio de Antonio Pigafetta y otros autores.

Sabemos también que Fernando de Magallanes dejó Malaca en el navío *Santa Cruz*, que zarpó el 11 de enero de 1513, llegando a Cochín el 10 de febrero, juntamente con otras dos naves, en una de las cuales navegaba António de Abreu. Fernando de Magallanes continuó en el referido navío hasta Lisboa, adonde llegó ese mismo año de 1513. Este hecho está atestiguado en una carta «de sentença» de D. Manuel dada en la misma ciudad el 5 de junio de 1516, en la cual se declara que: «tornando ele autor [Fernão de Magalhães] como de feito tornara a risco da nau Santa Cruz, de que era capitão Jorge Lopes, a qual nau em que ele autor tornara sobre si, a risco, o qual viera a salvamento a estes reinos de Portugal com toda sua carga»[22].

---

[20] *Ho seitimo livro da Historia do descobrimento & comquista da Índia. polos Portugueses.* Coimbra: João da Barreira 1554, capítulo 42.

[21] *Documentação para a História das missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia.* volumen 1. Lisboa: 1954, p. 79-80

[22] Cf. GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães*, p. 32 y las sensatas observaciones sobre esta coyuntura aportadas por VELOSO, Queirós. *Fernão de Magalhães*, pp. 23-24.

La génesis del proyecto de Fernando de Magallanes de volver a las Molucas

Después de la discusión de los temas analizados más arriba es importante elucidar la cuestión centrada en saber cuándo y cómo se produjo la génesis del proyecto de Fernando de Magallanes de querer alcanzar las Molucas al servicio de Castilla, después de haber conseguido una vasta experiencia asiática y náutica en el transcurso de sus largos viajes al servicio de Portugal realizados en Oriente entre 1505 y 1513.

Tras su regreso a Lisboa en 1513 (y no en 1512 como se escribe a veces por error), Fernando de Magallanes participó enseguida en la conquista de Azamor, mientras aguardaba la resolución del problema de la deuda que implicaba el pago de 200 cruzados que tenía que recibir de un préstamo que hiciera en 1510 en Cochín y que solo conseguiría en 1517[23].

Como consecuencia de su acción en Azamor Fernando de Magallanes perdió un caballo, fue herido en una pierna y acabó por verse envuelto en las disputas sobre el reparto de un botín obtenido en una «cabalgada» contra los moros realizada en julio de 1514. Sobre este asunto João de Barros escribió largamente, revelando los fundamentos del ambiente negativo que se generó entre D. Manuel y Fernando de Magallanes, que rebasaron la mera petición de aumento de la *moradia* que nuestro navegante le hizo en 1515. Comprobamos así pues que Fernando de Magallanes tuvo que enfrentarse a una coyuntura desfavorable que se comenzó a agravar hacia abril de 1516 y que le llevó a pensar desde entonces en la realización de un proyecto de viajar a las Molucas por la vía occidental.

Entre 1516 y 1517, Fernando de Magallanes, disgustado con el rey, pasó a admitir que las Molucas se encontraban en el hemisferio bajo dominio español, de acuerdo con el semimeridiano (vulgarmente llamado antemeridiano) resultante del reparto del mundo acordado en el tratado de Tordesillas[24]. Las ideas que empezó a concebir Fernando de Magallanes fueron explicadas por João de Barros cuando se refirió al tenor de las cartas intercambiadas con Francisco Serrão, el cual fue el inspirador e instigador de la decisión, por su propuesta de que se viniera con él a las Molucas a enriquecerse. Estos documentos fueron hallados en 1522 en Ternate, de donde se trajeron a Lisboa, donde João de Barros los leyó y resumió para elaborar su explicación, esencial para comprender la génesis del proyecto de Fernando de Magallanes:

> «Atrás escrevemos como Francisco Serrão, das ilhas de Maluco onde foi ter, escreveu algumas cartas a Fernão de Magalhães [em 1514], por ser seu amigo do tempo que ambos andaram na Índia, principalmente na tomada de Malaca, dando-lhe conta das ilhas daquele Oriente. Ampliando isto com tantas palavras e mistérios; fazendo tanta distância donde estava a Malaca, por fazer em si pera méritos de seu galardão ante el-rei D. Manuel, que parecia virem aquelas cartas de mais longe que dos antípodas, e doutro novo mundo, em que tinha feito mais serviço a el-rei, do que fizera ao almirante D. Vasco da Gama no descobrimento da Índia. As quais cartas foram vistas na mão de Fernão de Magalhães [desde 1515], porque se prezava ele muito da amizade de Francisco Serrão, e em as mostrar denunciava aquele grande serviço que tinha feito a el-rei; e também ele estribou logo tanto nelas pera o propósito que delas concebeu, que não falava em outra cousa.
>
> O qual propósito se viu depois em cartas suas [de 1516 e 1517], que se acharam entre alguns papéis que ficaram per falecimento de Francisco Serrão, lá em Maluco, que António de Brito mandou recolher, e eram respostas das que lhe ele, Francisco Serrão, escrevia (como ora veremos), nas quais dizia que, prazendo a Deus, cedo se veria com ele; e que, quando não fosse per via de Portugal, seria per via de Castela, porque em tal estado andavam suas cousas; portanto que o esperasse lá, porque já se conheciam da pousada pera ele esperar que ambos se haveriam bem»[25].

La carta remitida por Francisco Serrão a Fernando de Magallanes desde Ambon en 1514 apenas pudo llegar a mediados de 1515 a Lisboa, ciudad donde este «fidalgo da casa del-rei» estaba el 4 de julio de 1515[26]. Con todo, no pudo responder enseguida a la carta, pues la armada de la *Carreira da* Índia de ese año que

---

[23] GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 30-37.

[24] *Idem, ibidem*, p. 164-166.

[25] BARROS, João de. *Terceira década da Ásia.* Lisboa: João de Barreira 1563, libro V, capítulo VIII.

[26] GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Editorial Presença. 2007, pp. 35-36.

podría haberla llevado ya había partido el 7 de marzo de 1515. Entre tanto, todavía en aquel mes de julio de 1515 Fernando de Magallanes tuvo que regresar a Azamor para reunir pruebas de su inocencia ante las acusaciones de que era objeto en el polémico caso del reparto de las presas hechas en julio de 1514.

Ante estas observaciones podemos preguntarnos cómo se puede saber cuándo tuvo que regresar Fernando de Magallanes a Azamor y cuánto tiempo se quedó allí. La respuesta nos la da el contenido de un pago de su *moradia* fechado en Santarém el 15 de abril de 1516. Por él comprobamos que la estancia en Azamor correspondió al periodo comprendido entre los «derradeiros 6 meses do ano passado de [15]15 e dos primeiros 3 deste [de 1516] que serviu em Azamor»[27]. Habiendo vuelto Fernando de Magallanes a Azamor en julio de 1515 y regresado a Lisboa tal vez a finales de marzo o a comienzos de abril de 1516, fue este el periodo en que estuvo allí para rehabilitarse y regresar con la prueba de su inocencia. A reforzar esta indicación viene el hecho de que la orden de pago de la *moradia* está fechada en Santarém el 15 de abril de 1516, estando el rey en esa región, pues entonces tenía su residencia fija en Almeirim, junto a Santarém. Podría haber sido allí donde Fernando de Magallanes se encontrase con D. Manuel o con alguien a su servicio, aunque entonces todavía no se hubiese producido entre ellos una ruptura que solo se consumaría en 1517. Admitimos así que fue después de recibir su *moradia* en 1516 y de haber tenido una respuesta negativa a sus pretensiones de aumento y de ir a las Molucas, cuando Fernando de Magallanes respondió a la carta que había recibido en 1515 de Francisco Serrão. Esa misiva habría sido escrita después del 15 de abril y enviada con uno de los navíos de la *Carreira da Índia* que pensamos pudiera ser el que João de Barros dice haber zarpado el 24 de abril de 1516[28]. En él navegaría la carta de Fernando de Magallanes para Francisco Serrão en la que confesaba que había comenzado a distanciarse de D. Manuel y le decía a su amigo que le esperase, pues iría a las Molucas o por la vía portuguesa o por una vía castellana. Esta actitud demostraba que la vía portuguesa no estaba todavía completamente cerrada, pero también que su viaje ya estaba decidido y que estaba considerando la vía alternativa castellana para poder ir a su encuentro, lo que implicaba la concepción de que las Molucas podrían estar situadas en el hemisferio español.

En este contexto importa destacar que fue en el referido periodo de 1516 cuando empezó a notarse la tensión en las relaciones entre D. Manuel y Fernando de Magallanes, a partir de que este último, tras su regreso de Oriente en 1513 y hasta abril de 1516, se mantuvo en una actitud que no denunciaba que tuviese el proyecto que iba a idear y a realizar. La comprobación la hallamos explícitamente expresada con toda claridad y de forma incisiva en la olvidada declaración prestada por Rui de Brito Patalim en la respuesta que dio al interrogatorio a que fue sometido el 25 de agosto de 1523 en Tomar sobre el «descubrimiento de Maluco». Este hidalgo fue con Alfonso de Albuquerque a Malaca en 1511 y entre el 20 de enero de 1512 y comienzos de junio de 1514 fue su primer capitán. En esa coyuntura conoció a Fernando de Magallanes, declarando en la citada deposición que tras haber regresado a Portugal: «achou ainda Fernão de Magalhães na corte e neste reino pacífico e bem fora de se ir dele, e que estaria depois da vinda dele testemunha ainda um ano, ou pouco menos, ficando já o trato de Maluco assentado e pacífico como dito é»[29].

Rui de Brito Patalim dejó Malaca a finales de 1514, llegando a Lisboa antes de julio de 1515, precisamente en el momento en que también llegaba a Lisboa la carta de Francisco Serrão dirigida a Fernando de Magallanes. De acuerdo con aquella declaración se comprueba que Fernando de Magallanes «estaria depois da vinda dele testemunha ainda um ano ou pouco menos», por lo que es verosímil admitir que solo en torno a abril de 1516, esto es, después de su regreso de Azamor, cuando habría principiado a mantener actitudes menos «pacíficas» por haber empezado a preparar su proyecto (que era deshonroso para D. Manuel) de navegar a las Molucas por occidente. Ahora bien, tal coyuntura podría ser aquella en que, como vimos, habría remitido a Francisco Serrão la carta en la que le daba cuenta de que ya estaba meditando su proyecto alternativo de ir por una nueva y original vía occidental castellana. La carta no debió llegar a las Molucas hasta 1517 o 1518[30].

Considerando que Fernando de Magallanes habría escrito de nuevo a Francisco Serrão, pues João de Barros habla de cartas en plural, una segunda carta podría haber navegado en el navío de D. Tristão de

---

[27] *Idem, ibidem*, p. 29.

[28] BARROS, João de. *Terceira década da Ásia*, libro 1, capítulo 2.

[29] *As gavetas da Torre do Tombo*. Volume III. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos 1963, p. 36.

[30] GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães*, p. 70.

Meneses, que zarparía el 9 de abril de 1517 de Lisboa para las Molucas, donde llegó en 1519, y donde se la entregaría a Francisco Serrão, que por entonces tenía que haber regresado a Malaca, cosa que, sin embargo, finalmente no hizo, acabando por instalarse en Ternate, donde murió envenenado tal vez en marzo de 1521.

Hay que admitir la posibilidad de que fuera después de haber zarpado de Lisboa D. Tristão de Meneses el 9 de abril de 1517 rumbo a las Molucas, un viaje que Fernando de Magallanes pretendió hacer pero para el cual no fue autorizado, cuando se produjera la ruptura con el rey.

Fernando de Magallanes todavía aguardó en Lisboa hasta ver rechazados el pretendido aumento de la *moradia* y la posibilidad de ir a las Molucas por lo que, tras haber acabado de recibir el resto del dinero que se le debía el 19 de mayo de 1517, terminó por decidirse a abandonar la capital portuguesa en octubre de 1517, poniendo rumbo a Sevilla.

La decisión regia de 1517 fue negativa para las pretensiones de Fernando de Magallanes, pero João de Barros al referirse a la génesis de su proyecto demostró que su descontento había surgido ya en 1516, como consecuencia del agravamiento de sus relaciones con D. Manuel, pues es después de las consideraciones previas sobre el caso de Azamor cuando el cronista describe la respuesta contraria a los intereses de Fernando de Magallanes que intercalamos con algunas referencias a la cronología que proponemos, para aclarar así mejor su contenido:

> «E quando veio ao despacho de seus requerimentos [o que terá ocorrido em meados de 1517], porque não foram à sua vontade, pôs ele em obra o que tinha escrito [em 1516] a Francisco Serrão, seu amigo, que estava em Maluco; donde parece que sua ida pera Castela andava no seu ânimo de mais dias [1516], que movida de acidente do despacho [em 1517]. E prova-se: porque, antes de o ter, sempre andava com pilotos, cartas de marear e altura de este-oeste, matéria que tem lançado a perder mais portugueses ignorantes, do que são ganhados os doutos per ela, pois ainda não vimos algum que o pusesse em efeito.
>
> Da qual prática, que tinha com esta gente do mar e também por ele ter um engenho dado a isso e experiência do tempo que andara na Índia, com mostrar as cartas que lhe Francisco Serrão escreveu [1514 e 1515?], começou semear nas orelhas desta gente que as ilhas de Maluco estavam tão orientais quanto a nós, que caíam na demarcação de Castela. E pera confirmação desta doutrina, que semeava nas orelhas dos mareantes, ajuntou-se com um Rui Faleiro, português de nação, astrólogo judiciário, também agravado del-rei, porque o não quis tomar por este ofício, como se fôra cousa de que el-rei tinha muita necessidade»[31].

Al procurar comprender cómo y porqué Fernando de Magallanes concibió el plan que le iba a permitir realizar un hecho científico tan grandioso como fue el de lograr percibir por primera vez y en la práctica la forma de la Tierra tenemos que certificar que ello fue el resultado de haberse visto envuelto en las intrigas palaciegas, las cuales afectaron a su imagen así como a la del rey, incluso habiendo sido exonerado de las acusaciones de que fuera objeto.

Fernando de Magallanes, ante la acción regia de no permitirle volver a las Molucas ni aumentarle en 100 *réis* su *moradia* mensual, decidió en 1517 arrostrar una empresa que le pudiese otorgar la fama, la riqueza y el poder que ambicionaba y que en Portugal no lograba alcanzar. Si D. Manuel hubiese satisfecho las pretensiones de Fernando de Magallanes, no estaríamos aquí hablando de él, como no hablamos de D. Tristão de Meneses, que fue el elegido para ir a las Molucas en 1517, como así hizo.

El proyecto ideado por Fernando de Magallanes en 1516-1517 fue reflejado en un planisferio hecho en 1519 en Sevilla por los cartógrafos portugueses Jorge Reinel y Pedro Reinel, que fue preparado de acuerdo con la visión del mundo de Fernando de Magallanes y en el que subyace la concepción de dicho proyecto. El mapa corresponde a la versión que fue hecha y enviada a Carlos V, cuando estaba en Munich[32].

Según lo alegado, el camino que daría la posesión de las Molucas a Carlos V sería más corto y rápido que el de los portugueses, que además de largo era difícil de seguir, por tener que obedecer el ritmo

[31] BARROS, João de. *Terceira década da Ásia*, libro V, capítulo VIII.

[32] Sobre este mapa cf. GUEDES, Max Justo. «O planisfério de Jorge Reinel (1519) e as ideias geográficas de Fernão de Magalhães». *Mare liberum*, 15. Lisboa: 1998, pp. 7-16.

de las navegaciones impuesto por los monzones orientales. Después del viaje de Fernando de Magallanes, con todo, acabaría por comprobarse que finalmente la ruta que había descubierto era impracticable.

Sobre la memoria visual de Fernando de Magallanes

En esta rápida evocación de las problemáticas en torno a Fernando de Magallanes, deseamos todavía intentar elucidar la que respecta a su retrato, para así podernos identificar físicamente con su imagen. La pregunta que surge es la de saber si los dos retratos más antiguos que tenemos podrían tener alguna verosimilitud. La respuesta a esta cuestión no es segura, pero aun así admitimos la posibilidad de otorgarle alguna credibilidad.

Al encararnos con las más antiguas imágenes que tenemos de Fernando de Magallanes, debe aclararse el hecho de que se derivasen de un retrato que tuvo en su poder Paolo Giovio, al cual osamos atribuir la posibilidad de haber sido hecho originalmente por Antonio Pigafetta en torno a 1524. Como resulta evidente, hemos de resaltar con toda vehemencia que, al arriesgarnos a avanzar esta hipótesis de trabajo tan audaz como delicada, la presentamos con toda reserva, pues no está fundamentada en ninguna afirmación documental explícita, sino que es solo una deducción que se nos antoja posible a la luz de las observaciones que pasamos a exponer en pocas palabras.

Si admitimos que la imagen matriz de esos retratos antiguos que representan a Fernando de Magallanes no se hizo de forma imaginaria, podemos pensar que hubo de hacerse de memoria por alguien que lo conociera antes de 1521, fecha de su muerte, pero no antes de 1519, en una época en que todavía no era famoso, pues entonces no se hacían retratos de personas poco relevantes, como era su caso. Por tal motivo sugerimos la posibilidad de que el autor de tal matriz perdida de su retrato pudiera haber sido Antonio Pigafetta, pues este escritor admiraba mucho a Fernando de Magallanes y quería inmortalizar su memoria. El retrato tal vez haya sido el que entregó al papa Clemente IX cuando se encontraron en 1524 y el pontífice se interesó por el viaje de Fernando de Magallanes y requirió por eso la presencia en Roma del cronista. Antonio Pigafetta permaneció a su servicio en los primeros meses de ese año y Clemente VII fue el primero en saber del texto y de las imágenes que el cronista estaba preparando sobre el extraordinario viaje que significó la primera vuelta al mundo[33].

Paolo Giovio, al referirse al encuentro entre esos dos hombres, contó que Antonio Pigafetta había registrado en *pictura* y por escrito muchas cosas maravillosas que eran dignas de ser observadas por la posteridad[34]. De entre las referidas pinturas que Antonio Pigafetta mostró al papa sugerimos que una podría haber sido el retrato de Fernando de Magallanes, además de las que dedicarla a las regiones visitadas. Si ese hubiese sido el caso, podría admitirse como plausible que Clemente VII hubiese hecho llegar enseguida ese eventual retrato a Paolo Giovio, con quien estaba en contacto y a quien le gustaba coleccionar retratos de figuras ilustres. Y, en efecto, uno de los retratos que Paolo Giovio poseyó fue el de Fernando de Magallanes, personalidad sobre la cual escribió de forma muy elogiosa[35].

Sea como sea, sabemos que Paolo Giovio ya tenía un retrato de Fernando de Magallanes en 1535 integrado en el museo que llegó a reunir en Como, donde poseía una amplia colección de imágenes de personajes famosos. El retrato que aquí consideramos se perdió, pero antes se hicieron dos copias coetáneas, una para el duque de Florencia Cosme I, entre 1552 e 1556 por Cristofano dell'Altissimo, que está en la Galleria degli Uffizi en Florencia, y otra para el archiduque del Tirol Fernando II en 1579, ahora custodiada en el Kunsthistorisches Museum en Viena.

La imagen de Fernando de Magallanes que estuvo en Como constituyó así la matriz de las muchas representaciones del navegante portugués que se hicieron desde el siglo XVI hasta nuestros días, ayudándonos a recordar su figura inmortal.

---

[33] Sobre las relaciones entre Clemente VII y el escritor cf. *Relazione di Antonio Pigafetta sul primo viaggio intorno al globo: colle regole sull'arte del navigare*, edición de Andrea da Mosto, in *Raccolta di Documenti e studi publicati dalla R. Comisione Colombiana pel quarto centenario dalla scoperta dell'America*, parte V, volumen III. Roma: Ministero della Pubblica Istruzione 1894, pp. 26-28.

[34] *Historiarum sui temporis. tomus secundus*, Florencia: officina Laurentii Torrentini 1552, p. 254.

[35] *Idem, ibidem*, pp. 252-254.

Sobre la memoria de Fernando de Magallanes

La memoria que dejó Fernando de Magallanes en Portugal estuvo marcada durante mucho tiempo por lo que sobre él escribieron los cronistas portugueses y se refleja en la sentencia de Luís de Camões al evocarlo en su poema épico con una mezcla de admiración y de condena:

> «O Magalhães, no feito, com verdade,
>
> Português, porém, não na lealdade»[36].

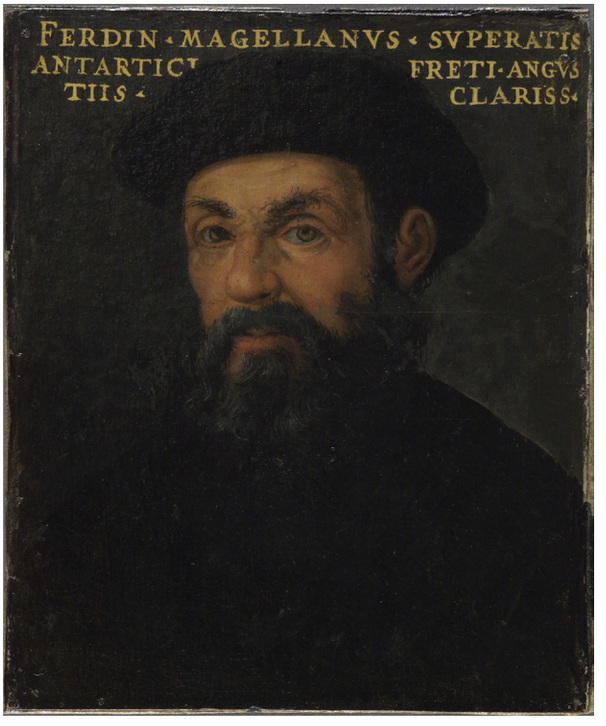
Esta perspectiva de Fernando de Magallanes fue superada y lo que prevalece en Portugal y se comparte con todo el mundo es la admiración por ese hombre que se convirtió en un símbolo de la época de los descubrimientos que culminarán en el conocimiento integral de la Tierra y permitirán la creación de un sistema de interconexiones que marcó el arranque de una mundialización de los contactos en nuestro planeta que se encuentra en el origen remoto del actual proceso de globalización.

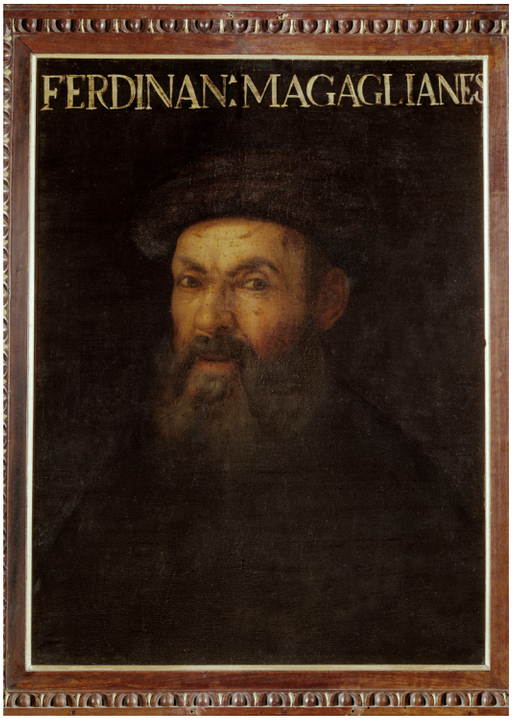
Retratos

Copias del retrato de Fernando de Magallanes que Paolo Giovio tenía en Como en 1535.

A la izquierda, copia anónima, *circa* 1579, que perteneció a la colección del archiduque Fernando II del Tirol, actualmente en el Kunsthistorisches Museum, Viena.

A la derecha, la copia más antigua, hecha por el pintor Cristofano dell'Altissimo entre 1552 y 1556 para Cosme I de Florencia, en la Galleria degli Uffizi, Florencia.





[36] *Os Lusíadas*. Lisboa: 1572, canto X, p. 140.

VICTORIA

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

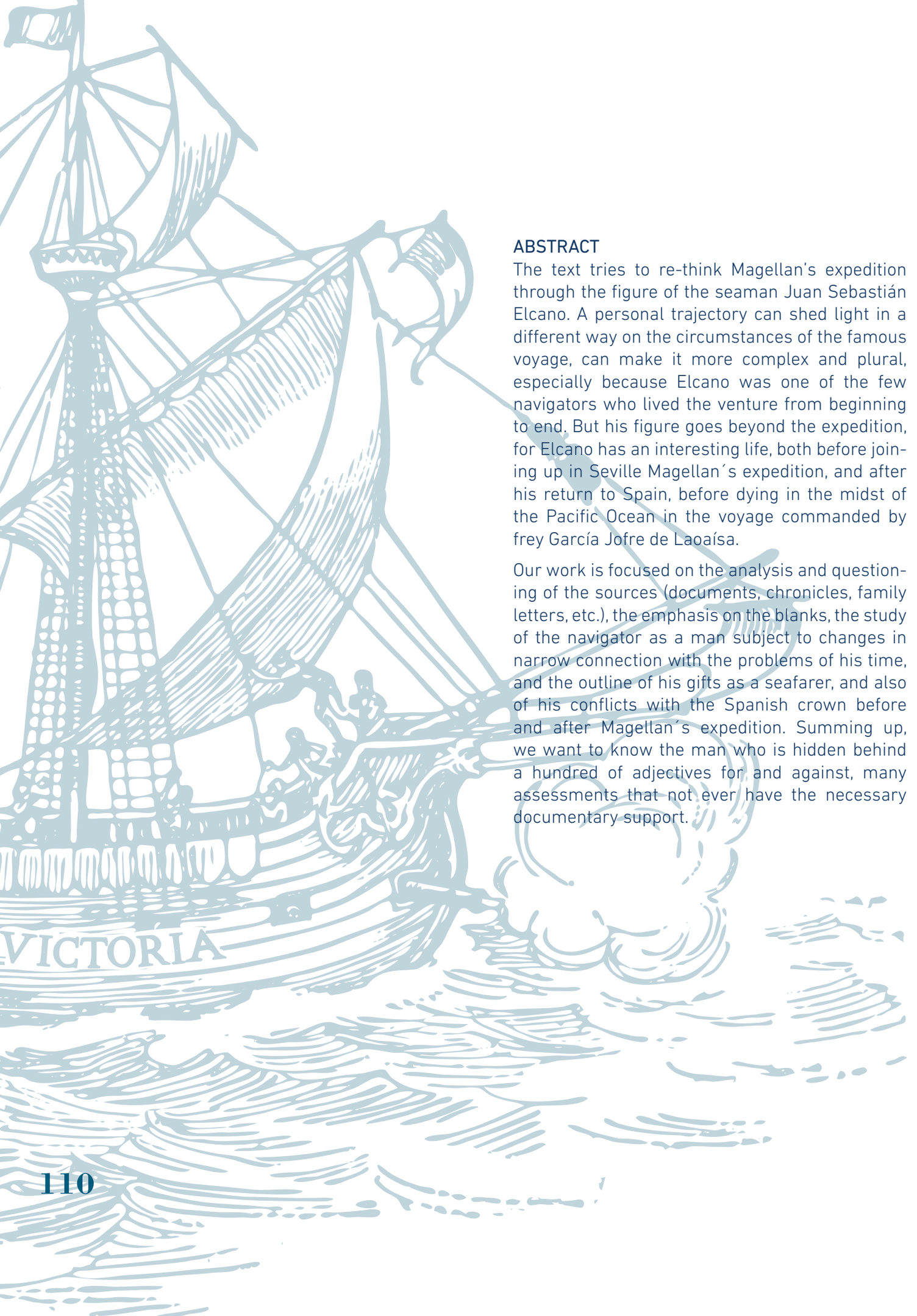
Mitos y verdades sobre Elcano: hacia una nueva biografía

SALVADOR BERNABÉU ALBERT
Escuela de Estudios Hispano-Americanos
Sevilla

RESUMEN

El texto trata de repensar la expedición de Magallanes a través de la figura del marino Juan Sebastián Elcano. Una trayectoria personal es capaz de iluminar de forma diferente las circunstancias del famoso viaje, hacerlo más complejo y plural, sobre todo porque Elcano fue uno de los pocos expedicionarios que vivieron la aventura de principio a fin. Pero la figura de Elcano trasciende la expedición de la Especiería, ya que tiene una vida interesante antes de enrolarse en Sevilla con Magallanes y la tendrá después de su vuelta a España, muriendo en medio del Pacífico en la expedición comandada por frey García Jofre de Loaísa.

Nuestro trabajo se centra en analizar y cuestionar las fuentes (documentos, crónicas, cartas familiares, etc.), resaltar las lagunas, situar al personaje como un hombre sujeto a cambios en íntima conexión con los problemas de la época y subrayar sus dotes marineras, pero también sus conflictos con la Corona antes y después de la expedición magallánica. Nos interesa conocer al hombre que se oculta detrás de cientos de adjetivos a favor y en contra, sin que estas valoraciones tengan el debido soporte documental.



ABSTRACT

The text tries to re-think Magellan's expedition through the figure of the seaman Juan Sebastián Elcano. A personal trajectory can shed light in a different way on the circumstances of the famous voyage, can make it more complex and plural, especially because Elcano was one of the few navigators who lived the venture from beginning to end. But his figure goes beyond the expedition, for Elcano has an interesting life, both before joining up in Seville Magellan´s expedition, and after his return to Spain, before dying in the midst of the Pacific Ocean in the voyage commanded by frey García Jofre de Laoaísa.

Our work is focused on the analysis and questioning of the sources (documents, chronicles, family letters, etc.), the emphasis on the blanks, the study of the navigator as a man subject to changes in narrow connection with the problems of his time, and the outline of his gifts as a seafarer, and also of his conflicts with the Spanish crown before and after Magellan´s expedition. Summing up, we want to know the man who is hidden behind a hundred of adjectives for and against, many assessments that not ever have the necessary documentary support.

Mitos y verdades sobre Elcano: hacia una nueva biografía

Introducción

El director del Archivo Histórico de Euskadi, Francisco de Borja Aguinagalde, escribió en una reciente publicación que había quedado «atónito de la endeble –muy endeble– envergadura de lo que sabemos sobre Juan Sebastián Elcano». Una figura histórica trabajada discretamente, «por no decir deficientemente»[1]. Sin duda, estamos ante uno de los marinos más famosos de la Historia y, al mismo tiempo, menos conocidos, paradoja que se explica por la falta de documentación para conocer gran parte de su vida y por la mediocridad de la mayoría de los libros y artículos escritos sobre él, donde falta rigurosidad histórica y sobran leyendas y datos sin confirmar[2]. Por eso, dadas las limitaciones de este trabajo, he querido centrarme en cinco afirmaciones problemáticas que se repiten en muchas biografías, desmintiéndolas o matizándolas gracias a nuevas fuentes documentales o a la relectura de las ya conocidas.

Al revisar estas cuestiones sobre la vida del marino vasco, busco conocer a la persona detrás del mito en relación con los problemas de la época, subrayando sus dotes marineras, pero también sus relaciones familiares, su conflicto con Carlos I y su conducta durante la expedición a las Molucas (1519-1522). Quiero contribuir a desterrar el mito que se sustenta gracias a cientos de valoraciones y episodios que no tienen un soporte documental. Esta aproximación a algunas de las cuestiones más importantes de los días y los trabajos de Elcano será un observatorio privilegiado para conocer la complejidad histórica de pasado, el peso de la tradición y los problemas para poner en relación al individuo con la memoria histórica.

Orígenes, ¿pobres y oscuros?[3]

Juan Sebastián Elcano nació en la villa portuaria de Guetaria (Guipúzcoa) hacia 1486 o 1487[4]. No sabemos con certeza la fecha, pues no se ha encontrado la partida de bautismo[5]. En cambio, está documentada su defunción en medio del Pacífico el 4 de agosto de 1526, formando parte, como capitán y piloto mayor, de la expedición encabezada por el comendador frey García Jofre de Loaísa (1524-1527). En consecuencia, el marino vasco vivió alrededor de cuarenta años, buena parte de ellos navegando

---

1 AGUINAGALDE OLAIZOLA, Francisco de Borja. «Qué sabemos realmente sobre Juan Sebastián de Elcano? Resultados provisionales de una indagación llena de dificultades», en PARODI, Manuel J. (coord.). *In Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo*. Sevilla: Junta de Andalucía 2016, pp. 25-37.

2 La villa de Guetaria sufrió dos incendios casi totales en 1597 y 1836, además de otras destrucciones por temporales, guerras o desidia, a lo que hay que añadir la salida de documentos hacia otras ciudades y países. «La historia de Getaria siempre se ha resentido de esta destrucción lamentable de sus archivos. Es una de las razones poderosas para que sepamos tan poco del capitán Elcano, su época y su entorno». AGUINAGALDE. 2016, pp. 26-27.

3 Según Eustaquio Fernández de Navarrete: «Pobres y oscuros debieron ser sus principios [...] la hidalguía no estaba entonces acompañada del lustre que dan las riquezas.» FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Eustaquio. *Historia de Juan Sebastián del Cano*. Vitoria: Imprenta de los Hijos de Manteli 1872, p. 22.

4 Elcano nació hacia 1486 o 1487, pues en un documento fechado en Sevilla el 9 de agosto de 1519 declaró ser «de treinta e dos años poco más o menos». «Información hecha a petición de Magallanes para probar que por falta de españoles que quisieran alistarse en su armada, tuvo que admitir a extranjeros. Sevilla, 9 de agosto de 1519», en *Colección general de documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla* (en adelante ColDocFil), tomo II, doc. 77. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1919, pp. 288-304: 301.

5 Se ha especulado con la iglesia de San Salvador, donde estaba enterrado su padre y otros antepasados. En su testamento mandó: «Yten mando que se me hagan mis aniversarios y osequias en la dicha villa de Guetaria en la yglesia de San Salvador segund a persona de mi estado, en la huesa donde estan enterrados mi señor padre y mis antepasados». Véase, «Testamento cerrado de Juan Sebastián de Elcano», en AGUINAGALDE, Francisco de Borja. «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano (1487-1526), marino de Getaria», en PARODI, Manuel J. (coord.). *In Medio Orbe II. Personajes y avatares en la I Vuelta al Mundo*. Sevilla: Junta de Andalucía 2017, pp. 83-93: 84.

por casi todos los mares y océanos del planeta. La vida de Elcano se sitúa en un mundo en tránsito, en la bisagra de los siglos XV y XVI, donde se entrecruzan fronteras geográficas, políticas, sociales y culturales, que nos ayudarán a complejizar al personaje y su época.

Sus progenitores fueron Domingo Sebastián de Elcano (muerto con posterioridad a 1500) y Catalina del Puerto, que sobrevivió a su marido e hijo, falleciendo en fecha posterior a 1538. Ambos eran de Guetaria, si bien la familia materna era la que tenía más arraigo en la villa, pues los Sebastián del Cano se habían establecido a finales del siglo XV[6]. El matrimonio fue muy fecundo, pues tuvo ocho hijos, aunque al parecer también se crió con ellos una niña, llamada María, que el padre había tenido fuera del matrimonio. Apenas tenemos noticias sobre algunos de sus hermanos, como Martín Pérez Elcano, Ochoa Martínez de Elcano y Antón [Martín] de Elcano, los tres enrolados con Juan Sebastián en la expedición del comendador Loaísa y fallecidos durante el viaje, al igual que su cuñado Sebastián de Guevara, casado con Inés de Elcano en la villa de Mondragón, una de las dos hermanas, nacida en 1500 y desaparecida después de 1560. La segunda, Catalina de Elcano, algo mayor, pues vino al mundo en 1495, contrajo matrimonio con Rodrigo de Gainça, muriendo con posterioridad a 1555. Uno de sus hijos, Rodrigo de Gainza, fue sacerdote de la iglesia de San Sebastián, siguiendo la carrera eclesiástica al igual que su tío Domingo de Elcano, hermano de nuestro marino, párroco de la iglesia de la Magdalena, ambos templos situados dentro del caserío de la villa[7]. Finalmente, más información tenemos del mayor de los hermanos, Sebastián de Elcano, quien, nacido alrededor de 1485 y casado con una mujer de la familia de los Vildayn, fue factor del comerciante Domingo de Arrona, viajando a Mesina, ciudad portuaria situada al noreste de Sicilia, en 1517. Tuvo dos hijos, llamados Martín de Elcano y Domingo de Elcano, este último también clérigo, fallecidos con posterioridad a 1526.

Esta numerosa descendencia, y la muerte del padre poco después de 1500, convirtió a Catalina del Puerto en una mujer de gran fortaleza para sacar adelante a la familia. Juan Sebastián siempre la consideró un pilar fundamental en su vida, llena de ausencias y problemas, como lo demuestran las numerosas responsabilidades que le lega en su testamento. De modo que, tras la muerte de sus cuatro hijos en la armada de Loaísa (Juan Sebastián, Martín, Ochoa y Antón), la madre litigó por sus derechos durante años, debiendo morir con posterioridad a 1538, como ya he señalado.

Creo interesante conocer a algunos miembros de la familia de Catalina del Puerto dada la estrecha relación con su hijo Juan Sebastián. Su padre, Ochoa Martínez del Puerto, fue escribano de Guetaria, contrayendo matrimonio con Domenja de Olazabal, con la que tuvo, además de a Catalina y otro hermano, un tercero llamado Domingo Ochoa del Puerto «mayor», nacido en 1450 y también dedicado a la escribanía como su padre. Este último se casó con Catalina de Recondo, con la que tuvo tres vástagos, primos hermanos de nuestro marino: Domingo Ochoa del Puerto, el «menor», nacido en 1499 y también dedicado a la escribanía, quien contrajo matrimonio con una mujer de la familia de los Recabarren; María Ochoa del Puerto, dueña de varias torres y diferentes propiedades en la villa, casada con maese Martín de Urquiola, cirujano y testamentario de Elcano en 1526, y, por último, Catalina del Puerto, casada con Domingo Martínez de Gorostiza, también testamentario de Elcano en el citado año.

Gracias al estudio de varias derramas que pagó la villa de Guetaria durante los meses de agosto a septiembre de 1500, conocemos la situación económica de sus familias a principios del siglo XVI y, lo que es más importante, también la de nuestro marino. Su padre, Domingo Sebastián de Elcano, era maestre de navío, ocupando el lugar decimotercero entre los contribuyentes, lo que evidencia que la familia se situaba en una cómoda posición secundaria por debajo de las grandes fortunas locales, encabezadas por los comerciantes Arrona y los escribanos Pérez de Amilibia, Juan de Amilibia y Zarauz[8]. Esta información desdice los orígenes humildes de Juan Sebastián Elcano, si bien hay que recordar que la villa estaba formada por redes familiares de reciente creación, cuya fortuna podía desaparecer de forma brusca por la fluidez e inestabilidad de los negocios, ya que la villa portuaria era un microcos-

---

[6] Posiblemente se llamase Sebastián de Elcano, y tuvo con su mujer, además del padre de nuestro navegante, otra hija llamada María Sebastián de Elcano, nacida en 1455, quien se casó con N. del Puerto, hermano de doña Catalina del Puerto. Un doble casamiento que unió a los Sebastián de Elcano con los del Puerto.

[7] En su testamento, Elcano dejó un ducado a la iglesia de San Sebastián. Véase «Testamento cerrado de Juan Sebastián de Elcano», en AGUINAGALDE, Francisco de Borja. «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano», p. 84.

[8] GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto. «La población de la villa guipuzcoana de Guetaria a fines de la Edad Media», en *En la España medieval*, n.º 22. 1999, pp. 317-353.

mo muy cambiante, donde un naufragio, una captura de los enemigos o el mal diseño de una operación podía arruinar a una familia entera, por lo cual los guetarienses buscaban estabilidad en las uniones matrimoniales con familias locales o comarcanas.

En consecuencia, Juan Sebastián de Elcano fue, como sus primos y familiares, un hombre perteneciente al nivel intermedio de una comunidad portuaria muy dinámica y sometida a los avatares del destino. En palabras de Borja de Aguinagalde, Guetaria era una:

> «sociedad marinera que solo habla de hombres, que combina los gremios precisos para gestionar un astillero, expertos en el arte de navegar, mercaderes, transportistas, etc.; que da la impresión de estar formada por personas prácticas, hombres de acción ajenos a otros 'detalles' de la vida, a lo que ocurre en tierra. Que casan tarde, poco y, por lo general, mal. Que dejan a sus mujeres largos periodos de tiempo al cuidado de las haciendas, y, con una natalidad no alta, combinada con pocos y suficientes desastres comerciales, se arruinan con cierta facilidad»[9].

Guetaria era un puerto no muy distinto del resto de los vascos. Poseía una gran tradición marinera, comercial y pesquera desde siglos atrás, aunque trasladarla sin más a la vida de nuestro marino es arriesgado. Los historiadores se han decantado por un joven Elcano dedicado a los oficios del mar desde niño, aunque sin pruebas, como tampoco nos las proporciona Fernández de Navarrete al escribir que seguramente practicó el contrabando de buques con los puertos franceses[10]. Evidentemente, tampoco se puede descartar que aprendiera las tareas más frecuentes de la villa, siendo su progenitor armador y la familia muy numerosa, pero no hay nada documentado.

El único dato que tenemos de su juventud hasta ahora es la relación íntima con María Hernández de Hernialde (Ernialde), con la que tuvo su primer hijo: Domingo de Elcano. Se acordó de ella en el testamento y le dejó cien ducados de oro «por cuanto seyendo moça virgen hube»[11]. Nada más conocemos sobre su trato, salvo que el marino no tenía buenas relaciones ni con la madre de su hijo ni con su familia, ordenando en el citado testamento de modo tajante que, si muriera el hijo de ambos, todos sus bienes pasarían a su madre, doña Catalina del Puerto[12].

Crimen contra el emperador

Conocemos las primeras navegaciones de Juan Sebastián Elcano, antes de enrolarse en la expedición al Maluco (1519-1522), gracias a una real cédula de Carlos V, fechada el 13 de marzo de 1523, en la que le perdona por la venta de un barco durante sus primeros años como marino. Se trata del documento más importante para conocer esta época de su vida, por lo que lo reproduzco íntegramente:

> «por quanto por parte de vos Juan sebastian delcano capitan de la nao vitoria, una de las çinco naos que enbiamos al descubrimiento de la espeçieria me es fecha relaçión que vos siendo maestre de una nao de dozientos toneles nos seruystes en lebante y en africa y como no se vos pago el salario que hauiades de hauer por el dicho seruicio tomastes dineros a canbio de unos micardos (sic) vasallos del duque de saboya y que despues por no les poder pagar les vendistes la dicha nao y por quanto por leys y estableçimientos destos reynos vos no podiades vender la dicha nao a los suso dichos por ser estranjeros de otros reynos, en lo qual cometistes crimen e me suplicastes e pedisteis por merçed vos perdonase el dicho delito o crimen [...]»[13].

---

[9] AGUINAGALDE. 2016, p. 33.

[10] «La pesquería y alguna corta expedición de cabotaje fue tal vez la ocupación de su primera juventud; tal vez el deseo de lucro lo llevó a hacer el contrabando de buques con los puertos de la vecina Francia». FERNÁNDEZ DE NAVARRETE. *Historia de Juan Sebastián*. P. 23.

[11] Los ducados debían ser pagados dentro de los dos años después de que este testamento llegara a España. María Hernández estuvo pleiteando por los bienes de Elcano con la Corona de forma simultánea a doña Catalina del Puerto. Véase «Testamento cerrado de Juan Sebastián de Elcano», en AGUINAGALDE, Francisco de Borja. «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano», p. 85.

[12] Y así debió de ocurrir, pues el hijo varón de nuestro marino murió antes de alcanzar la pubertad. La madre pleiteó por sus derechos durante varias décadas.

[13] *Véase* «Real Cédula de perdón de Carlos I a Juan Sebastián de Elcano por haber vendido una nao a extranjeros. Valladolid, 13 de febrero de 1523», en AGUINAGALDE, Francisco de Borja. «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano», p. 79.

La información que nos proporciona la real cédula es muy importante, pues hay que destacar que fue Elcano quien reveló el delito al monarca para, aprovechando sus buenas relaciones, conseguir su perdón. Además, por este documento sabemos que el vasco se convirtió en maestre de una nao de 200 toneles, que era de su propiedad (aunque desconocemos cómo pudo adquirirla), con la que navegó en el Mediterráneo («en lebante y africa»), espacios frecuentados por los navíos y mercaderes de Guetaria, que comerciaban desde hacía siglos con los puertos andaluces y del Mediterráneo. Elcano siguió rutas y negocios tradicionales de sus paisanos, si bien las consecuencias de su intervención en acciones militares fueron muy negativas para su economía. Su situación se hizo desesperada al no recibir el salario estipulado, lo que explica que rubricase un préstamo con unos comerciantes vasallos del duque de Saboya, aportando la nave como garantía. La suerte le fue esquiva y la perdió, convirtiéndose en un proscrito, ya que estaba prohibida la venta de barcos a extranjeros en tiempos de guerra.

Juan Sebastián Elcano, tras la pérdida de la nao, inició un peregrinaje (cuyos caminos desconocemos) hasta instalarse en Sevilla durante los preparativos de la armada a la especiería. Firmadas las capitulaciones el 22 de marzo de 1518 con Magallanes y Rui Faleiro en Valladolid y dadas las instrucciones en Barcelona el 8 de mayo de 1519, la Casa de la Contratación hispalense aceleró los preparativos de la armada, que estuvo compuesta por cinco naves: la *Trinidad*, la *San Antonio*, la *Victoria*, la *Santiago* y la *Concepción*. Para muchos autores, el «crimen» contra el emperador explicaría la «desaparición» de Elcano durante varios años, huyendo de los oficiales reales, aunque la afirmación cae por su peso al leer sus declaraciones para enrolarse en la expedición al Maluco, donde en un primer momento obtuvo el puesto de contramaestre de la *Concepción*, para después ascender a maestre del mismo barco en febrero de 1519.

El marino vasco no se esconde, facilita su nombre y el de sus padres, y su lugar de nacimiento. Y no solo una vez, sino varias. En la «Información hecha a petición de Magallanes», del 9 de agosto de 1519, señala que conocía a Magallanes desde hacía unos ocho meses (inicios del citado año), y revela su nombre completo, edad y patria: «Juº sebastian del cano guipuscuano vº de la villa de guitaria maestre de la nao de la conçebiçion `[...] de hedad de treynta e dos aºs poco mas o menos»[14]. En la «Lista de la gente que fue en la Armada de Magallanes», aparece como miembro de la *Concepción*: «el mº iohan s.an dl cano»[15]. En el documento titulado «Sueldo que se pagó a los marineros é grometes é pages de la nao Concepción, de la cual es capitán Gaspar de Quesada», se inicia con «Juan Sebastián Delcano, vecino de Guetaria, hijo de Domingo Sebastián Delcano e Catalina del Puerto, maestre de la dicha nao; ha de haber de sueldo a tres mill maravedís por mes; recibió por el sueldo de seis meses adelantados, diez e ocho mill maravedís»[16]. Sueldo que se repite junto a su nombre en la «Relación de la gente que Su Majestad mandó ir en la armada de Magallanes y del salario que han de haber cada mes»: «Juan Sebastián del Cano, maestre. 3000»[17]. Por último, en la «Relación del sueldo que se debe al capitán y oficiales y compañía de la nao Vitoria y Concebición...», se inicia: «Al capitán Juan Sebatián del Cano, que fué por maestre de la nao Concebición y fue mudando de ella con mandado de capitán, vino en la nao Victoria por capitán; sirvió de maestre desde que partió de Sevilla, que fue a diez de agosto de mil quinientos diez y nueve, hasta el lunes diez y seis de septiembre de quinientos veinte y uno, que son veinte y cinco meses y seis días».

El primer encuentro entre Magallanes y Elcano debió de producirse a finales de 1518, y la relación no parece que fuera mala, como lo demuestra la respuesta del marino vasco al interrogatorio de la Casa de la Contratación sobre el embarque de gran número de extranjeros y portugueses en la armada. Juan Sebastián afirmó que: «con la gente que tiene para la nao de que es maestre bien esta contento

---

[14] «Instrucción hecha a petición de Magallanes para probar que por falta de españoles que quisieran alistarse en su armada, tuvo que admitir a extranjeros. Sevilla, 9 de agosto de 1519», en *ColDocFil*, tomo II, doc. 77. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1919, pp. 288-302: 301.

[15] «Lista de la gente que fue en la Armada de Magallanes, expresando los cargos que desempeñan. Sevilla, 1519», en *ColDocFil*, tomo II, doc. 84. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1919, pp. 332-341: 337.

[16] «Sueldo que se pagó a los marineros e grometes e pajes de la nao Concepción, de la cual es capitán Gaspar de Quesada», en MEDINA, José Toribio. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana 1920, doc. XLVIII, pp. 78-83: 78-79.

[17] «Relación de la gente que Su Majestad mandó ir en la armada de Magallanes y del salario que han de haber cada mes», en MEDINA, José Toribio. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana 1920, doc. LXVI, pp. 199-207: 203.

porque es buena gente sufiçiente para el cargo que lleva e que a los otros maestres les oye decir que estan contentos tanbien con la gente que tienen para sus naos»[18].

Varios autores señalan que Elcano no fue detenido en Sevilla por el «crimen» contra el rey por la ayuda que le proporcionaron sus compañeros vascos, gracias a los cuales pudo incorporarse a la expedición sin problemas. En mi opinión, creo que la venta de la nao a los saboyanos fue conocida por un círculo muy reducido y que Carlos I no supo nada hasta que recibió la petición de perdón del guetariense. Pero, ¿qué intención tenía Elcano al revelar un delito que muy pocos conocían? Principalmente porque ambicionaba un hábito de Santiago –que le fue concedido a Magallanes antes de partir con su armada–, operación donde interrogatorios y pesquisas eran muy minuciosos, por lo que el vasco temía que saliera a la luz la cuestión de la venta ilegal. En consecuencia, se adelantó al posible descubrimiento y pidió clemencia al emperador para zanjar el asunto.

La real cédula del perdón real confirma la presencia del Elcano en el Mediterráneo y sus servicios a Carlos I («nos seruystes en lebante y en africa y como no se vos pago el salario que hauiades de hauer»), pero desconocemos a qué servicios se refiere, cuánto tiempo duraron y qué cantidades dejó de percibir[19]. De las vivencias levantinas, el capitán vasco dejó dos huellas en su testamento. En primer lugar, la donación de seis ducados, dos a cada una de las órdenes dedicadas a rescatar cautivos en poder de los infieles, principalmente piratas berberiscos, una práctica extendida por el Mare Nostrum durante siglos[20].

Y, en segundo lugar, su veneración por la Santa Faz, como demuestra que, estando en su lecho de muerte, prometiese peregrinar a esta iglesia alicantina, pero consciente de que «yo no puedo cumplir», dejó una manda de seis ducados para que un romero lo hiciera por él, entregando, además, veinticuatro ducados a los mayordomos de la iglesia de la Santa Verónica[21]. Se trataba de una devoción muy reciente, de finales del siglo XV, que se inició gracias a un lienzo que representaba la cara de Cristo plasmada en el paño de la mujer Verónica, que mosén Pedro Mena, cura de San Juan, alquería situada en la huerta alicantina, a unos ocho kilómetros de la ciudad, trajo de Roma, y a la que se le atribuía la salvación de Venecia de la peste. El 17 de marzo de 1489, el clérigo sacó el lienzo en rogativa por la falta de lluvia, pero al llegar a un barranco, el portador tuvo que dejar el cuadro por la pesadez repentina y vio brotar una lágrima del mismo. Los milagros y prodigios se sucedieron, levantándose una iglesia y un claustro que regentaron los jerónimos hasta 1518, que fue el que conoció Elcano. Tras el año citado, hubo una refundación del sagrado lugar por las monjas de Santa Clara, que levantaron un monasterio en la segunda mitad del siglo XVI. Esta veneración, arraigada en Juan Sebastián Elcano, pero poco conocida fuera de Alicante, demuestra que nuestro marino pasó algún tiempo en dicha ciudad levantina, uno de los puertos más utilizados para preparar armadas contra los turcos y los piratas berberiscos.

Elcano, ¿enemigo de Magallanes?

En agosto de 1519, los cinco barcos elegidos para el viaje estaban listos: el *San Antonio,* de 120 toneladas, la *Trinidad*, de 110, la *Concepción,* de 90, la *Victoria,* de 85, y la *Santiago*, de 75. La carena y apresto de las naves se había realizado en Sevilla, en cuyo puerto se completó la tripulación. El 10 de agosto, los barcos levaron anclas y siguieron la corriente del Guadalquivir, deteniéndose en Sanlúcar de Ba-

---

[18] «Información hecha a petición de Magallanes para probar que por falta de españoles que quisieran alistarse en su armada, tuvo que admitir a extranjeros. Sevilla, 9 de agosto de 1519», en *ColDocFil*, t. II, doc. 77. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1919, pp. 288-304: 303.

[19] Según Fernández de Navarrete: «La expedición del Cardenal Cisneros a África y las del *Gran Capitán* a Italia, habían puesto en movimiento a nuestros marinos y en gran actividad a los puertos del Mediterráneo. Elcano, aún joven, acudió con una nave de doscientas toneladas, con la que prestó servicios importantes». Sin embargo, no aporta pruebas sobre la participación de nuestro marino en estas campañas, lo que no ha sido obstáculo para que se repita en numerosos libros y folletos. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE. *Historia de Juan Sebastián*. Pp. 23-24.

[20] Véase «Testamento cerrado de Juan Sebastián de Elcano», en AGUINAGALDE, Francisco de Borja. «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano», p. 84. Se trata de la Orden de la Santísima Trinidad (1192), la Orden de San Francisco (1209) y la Orden de Nuestra Señora de la Merced (1218).

[21] Véase «Testamento cerrado de Juan Sebastián de Elcano», en AGUINAGALDE, Francisco de Borja. «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano», p. 85.

rrameda para ultimar los preparativos. De allí se hicieron definitivamente a la mar el 20 de septiembre. La *Trinidad* iba dirigida por Fernando de Magallanes, llevando a bordo a Esteban Gómez de piloto y a Francisco de Albo de contramaestre. La *San Antonio* fue capitaneada por Juan de Cartagena, y la *Concepción,* –en la cual viajaba como contramaestre Juan Sebastián Elcano–, por Gaspar de Quesada. Las dos naves restantes, la *Victoria* y la *Santiago*, fueron mandadas, respectivamente, por Luis de Mendoza y Juan Serrano, este último nombrado, asimismo, piloto mayor de la expedición magallánica. Las bodegas de todos los barcos iban repletas de alimentos, pertrechos, mercancías y baratijas para comerciar y ganarse la voluntad de los pueblos que encontrasen en su camino.

La primera escala del viaje se realizó en la isla de Tenerife. El 2 de octubre, la armada levó anclas de nuevo y puso rumbo primero al sudoeste y luego al sur con el objeto de aproximarse a la costa de Sierra Leona. En estas tempranas jornadas, la relación de Magallanes con los pilotos, capitanes y, lo más grave, con Juan de Cartagena (veedor de la flota, capitán del *San Antonio* y nombrado *persona conjunta* en lugar de Rui Faleiro), se fue deteriorando por días, ya que el capitán general se negó a informar y consultar la ruta con los demás capitanes y pilotos como era costumbre en la navegación y lo ordenaban las instrucciones reales: «hareis todos juntamente vuestro camyno con la buena ventura a la tierra que nonbrareis a los otros capitanes e pilotos», por lo cual Magallanes estaba obligado a «darles eys las cartas que teneys hechas para hazer el dicho viaje»[22]. Pero nada de esto se cumplió. La cadena de mando, tan importante para mantener la paz, como para alcanzar los objetivos, dados los problemas de la navegación en el siglo XVI, fue ignorada por el capitán general, quien inició una campaña para anular a Juan de Cartagena y a otros castellanos principales con el fin de poner en su lugar a personas de su confianza, esto es, a portugueses. Y todo ello en contra de las ordenanzas y las reales cédulas.

Como Juan Sebastián Elcano declaró ante el alcalde Leguizano en octubre de 1522, el malestar de un grupo de hombres se había iniciado por las desavenencias entre Magallanes y Juan de Cartagena, por decirle este último que venía por conjunta persona por real cédula: «y que no avía de prober cosa sin el dho juº de cartajena que entramvos juntamente avian de prober en todas las cosas que fuesen neçesarias e ql dicho fernº de magallanes le dezia que no que no se avia aqllo pºbeydo vien ny el lo entendia»[23].

La disputa entre ambos responsables de la armada se agravó con motivo del juicio a Antonio Salomón, maestre de la *Victoria*, acusado, juzgado y sentenciado a muerte por el pecado de sodomía, por lo que Magallanes reunió a todos los capitanes y pilotos en su barco. Terminado el proceso, Cartagena volvió a preguntar por el cambio de rumbo, a lo que respondió Magallanes que por qué había omitido el saludo de ordenanza desde hacía algunos días –saludando solo con un: «Salve, señor capitán y maestre e buena compaña» y olvidando referirse al portugués como capitán general–, e inmediatamente lo agarró violentamente por el pecho y le dijo que se diera preso, mandándolo con grilletes a la bodega de la *Trinidad*. Así narró Elcano el conflicto y su consecuencia:

> «prendio luego el mismo dia el dho magallanes al dho juº de cartajena por ello y le pribo de la capitania e vehedoria e quisole echar desterrado en la costa d'brasil y por ruego de los otros capitanes no le echo entonçes e diole preso a gaspar de quesada sobre su pleyto omenage para que le toviese preso e de la nao donde hera capitan juª de cartajena hizo capitan a albaro de mezquyta su primo»[24].

El resto de los partidarios de Cartagena no salieron en su defensa por miedo, aunque suplicaron al capitán general que no tratase de esa forma a un hidalgo español. Pero al llegar a la bahía de San Julián, en la Patagonia, el silencio de Magallanes sobre la ruta a seguir y la sinrazón de las prolongadas paradas (donde se consumían los bastimentos), sin navegar hacia el sur para averiguar si existía o no el estrecho, unido al temor del ascenso de los lusos a los máximos puestos de la armada, hizo aumentar la desconfianza:

---

[22] «Instrucciones que dio el Rey a Magallanes y a Faleiro para su viaje a la Especiería. Barcelona, 8 de mayo de 1519», en *ColDocFil*, tomo II, doc. 71. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1919, 242-273: 243 y 245.

[23] «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 354.

[24] «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 354.

> «e que los otros capitanes juntamente con el dho cartajena requerian al dho magallanes que tomase consejo con sus ofiçiales e que diese la derrota a donde queria ir e que no andoviese anssi perdido e que no tomase puerto donde ynvernasen e comyesen los vastimentos e que camynasen hasta donde podiesen sofrir el frío para que si oviese lugar pasasen adelante [...] e la otra jente tenían myedo que los tomaría presos por los muchos portogueses e jente de muchas naçiones que había en la armada»[25].

Entonces se produjo un motín para cumplir los mandamientos reales, que encabezó Luis de Mendoza, capitán de la *Victoria*. La sublevación triunfó en otros dos barcos: la *Concepción* y la *Santiago,* cuyos hombres enviaron emisarios a Magallanes para que les comunicase la ruta a seguir, pero el capitán general correspondió mandándoles al alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa, quien sorprendió al capitán Mendoza y lo mató. Al día siguiente, el resto de los sublevados se rindieron. Quesada, capitán de la *Concepción*, fue condenado a muerte, y tanto su cuerpo como el de Luis de Mendoza fueron descuartizados y situados a la vista de todos para que no olvidaran el castigo a los traidores. Por último, Juan de Cartagena y el clérigo Sánchez de la Reina quedaron abandonados en el puerto. El marino guetariano justificó su participación porque Cartagena y Quesada le requirieron: «que obedeçiese a los mandamyentos del rrey e les diese favor y ayuda para que hiziesen cumplir los mandamyentos del rey como en sus estruciones lo mandaba y este testigo dixo que obedeçía e que estaba pronto para hacerle cumplir e requerir con aquello al dho fernanº de magallanes»[26]. Elcano nunca ocultó su participación en el motín, pues estaba convencido de la legalidad de las peticiones de los rebeldes y de que solo conseguirían el cumplimiento de las órdenes reales por la fuerza, dado el carácter huraño y reservado de Magallanes. Añadiendo que, sofocado el motín, los portugueses Álvaro Mezquita y Duarte Barbosa fueron nombrados capitanes: «e ansy despues que tuvo a ellos por capitanes maltrataban e daban de palos a los castellanos e contra la ynystruçión de su magt»[27].

Las averiguaciones ordenadas por Magallanes –aunque no se han encontrado las diligencias judiciales– terminaron por inculpar a unas cuarenta personas y, entre ellas, a Elcano. Finalmente, el capitán general los dejó sin castigo por la necesidad de hombres para el largo y peligroso viaje, y para evitar más incidentes. Sin embargo, estando en el estrecho, y después de la deserción de la nao *San Antonio* –donde el piloto portugués Esteban Gómez destituyó al capitán Mezquita, primo hermano del capitán general, y puso rumbo a España–, Magallanes hizo un requerimiento al resto de los capitanes de la flotilla para conocer su parecer de seguir adelante o volver a España. Todos siguieron su dictamen, pues el miedo se había instaurado en la expedición.

Magallanes incumplió sistemáticamente los pactos con la Corona que, como demostró Francisco Morales Padrón, en un trabajo en el que compara las instrucciones magallánicas con las escritas para otros descubridores, no eran muy diferentes de otros: «Da la impresión de que la Corona, por estas fechas, tenía ya suficiente experiencia como para saber con quién trataba –dentro de lo humanamente previsible– y aportar soluciones para evitar engaños, subterfugios, engañifas bizantinas y aún equivocaciones involuntarias»[28]. El incumplimiento de las órdenes reales provocó momentos de gran tensión que podían haber terminado con la expedición. Es poco comprensible la actitud de Magallanes, pues, como afirma la profesora Carla Rahn Phillips, en las flotas que surcaban los océanos en el siglo XVI, era normal la consulta del capitán general al resto de capitanes y pilotos, ya que, en caso de desastre, podía justificar su decisión ante la Corona y/o los inversionistas.

---

[25] «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 354.

[26] «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 354.

[27] «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 355-356.

[28] MORALES PADRÓN, Francisco. «Las instrucciones a Magallanes», en TEIXEIRA DA MOTA, A. (ed.). *A viagem de Fernão de Magalhães e a questao das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigaçoes científicas do ultramar 1975, pp. 245-263: 261.

¿Elcano realizó fraude a la hacienda real?

Tras su regreso a España, Elcano tuvo que hacer frente a varias sospechas o acusaciones de no haber cumplido con sus obligaciones para con la hacienda real. Por ejemplo, dos días después de la llegada de la *Victoria* al puerto trianero de las Muelas, el 10 de septiembre de 1522, se descargaron 381 costales de clavo (que pesaron 524 quintales y 21,5 libras). Se volvió a pesar y el resultado fue 528 quintales, una arroba y 11 libras. Por orden real se entregaron a Diego Díaz, factor de Cristóbal de Haro, que había contribuido con un quinto del gasto de la armada. Pero en los *Libros de Rescate* aparecían 600 quintales de clavo, lo que dio lugar a una pregunta del alcalde Díaz de Leguizamo para aclarar la merma (Valladolid, 18 de octubre de 1522). Elcano señaló que no se había sacado nada, a excepción de tres quintales en la isla de Cabo Verde para comprar las vituallas y por los que se descubrió que venían de Oriente, teniendo que zarpar deprisa con la tristeza de dejar a varios compañeros en tierra. A partir de ese momento, no hubo más descarga hasta llegar a Sevilla, ni en Sanlúcar ni en la navegación por el río Guadalquivir, espacios donde era frecuente el contrabando. Y sobre la disminución del peso, declaró:

> «que reçibieron alli el clavo por peso de los moros e alla fue vien pesado como acostumbran de recibir los que an de reçibir e dar por peso e el peso de alla trujo a sevilla para que los ofiçiales de su magt cotejasen el peso de aca con el peso de alla e que escrivieron que traian la nao cargada de clavo e la cantidad que ay que esta asentada en el libro del tesorero e contador. fuele preguntado que como traen de menos de lo que escribieron que trayan pues con la humydad de la mar e largo peso que reçibieron avia de pesar mas e peso menos respondio e dixo que alli reçibieron clavo nuevo del arbol e que con el largo tienpo antes sea enxugado que no enmodeçido e que a venido seco e vien tratado e que sy alguna merma ay seria por esto e que la humydad de la mar no humydeçe al clavo por que es caluroso e caliente e que de esta nao no se a sacado sy no tres quyntales en las yslas de cavo verde para conprar las vituallas e mantenimientos que no tenian nada»[29].

Pero no fue el único cargamento puesto en entredicho, ya que la expedición al Maluco fue, en general, poco cuidadosa con las cuestiones hacendísticas a pesar de las instrucciones reales para que contadores y escribanos anotaran en sus libros todo lo que entrase y saliese de cada uno de los barcos y de la armada en general. Tras la muerte de Magallanes y la matanza de Cebú, los expedicionarios que sobrevivieron, unos cien aproximadamente, se repartieron entre la *Trinidad*, mandada por Gonzalo Gómez de Espinosa, y la *Victoria*, por el portugués Juan López Carvalho, que se autoproclamó capitán de la expedición. Las dos naves pusieron rumbo al oeste, iniciando una odisea por el mar de Joló hasta que, cansados los expedicionarios de los negocios de Carvalho y de su falta de voluntad para llegar a las Molucas, conseguir las especies e iniciar el regreso a España, lo destituyeron y eligieron a un triunvirato para dirigir sus destinos formado por Elcano, Gómez de Espinosa y el tesorero Martín Méndez, si bien, finalmente, el marino vasco, responsable de la *Victoria*, se convirtió en el capitán principal de la armada, pues era el más versado en cosas de la mar y se había ganado la confianza de las tripulaciones, avistándose finalmente el Maluco ocho meses después de la muerte de Magallanes. El 7 de noviembre de 1521, la *Trinidad* y la *Victoria* anclaron en la isla de Tidore[30].

Sin embargo, durante el tiempo que López Carvalho fue capitán general de la expedición, se hicieron varias presas, se establecieron relaciones con el rey de Brunei mediante regalos (a los que siguieron intercambios económicos) y se apresaron importantes personas que se pusieron en libertad a cambio de rescate. De todas estas operaciones, las que más interesaron al alcalde Leguizamo fueron los negocios con el rey Siripanda de Brunei. Elcano respondió: «que oyo decir a las jentes de las naos que joan caraballo, portogues, reçibió cierto rescate de aquel rey en oro [por el jefe de la flota de juncos capturado el último día], pero que este testigo no save lo que reçibió ny lo que pasó por que a la sazon este testigo estava en la çibdad de borney»[31]. Pero al insistir el alcalde sobre si se había anotado con

---

[29] «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 357-358.

[30] Confiesa Elcano que: «ansy elegieron por capitan a este testigo e dio la derrota para las yslas de maluco como pareçe por los libros de los escribanos e que dho magallanes e caravallo nunca quysieron dar aquella derrota aunque fueron requeridos pª ello, por que este testigo siendo piloto en su nao lo vio». Véase «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 357.

[31] «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 356-357.

exactitud lo recibido del monarca asiático, el marino vasco reveló «que no save si aquello esta asentado ni aquien ni como lo dava e que vio quel dho caravallo enbiaba rescates a su hijo de la mercadería de su magt con un primo suyo a la çibdad de vorney los quales se quedaron alla e que no sabe en que cantidad ynvio y que en el proceso de caravallo se vera mas largamente otras cosas que hizo»[32].

A ello se sumó otra anomalía descubierta por Leguizamo. A la pregunta sobre por qué no rescataron oro cuando lo encontraron en algunas de las islas del archipiélago filipino, si llevaban en las bodegas de las naos gran cantidad de mercaderías para ello, Elcano declaró que Magallanes prohibió «que ninguno fuese osado so pena de muerte de rrescatar oro ni tomar oro por que queria despreciar el oro [...]»[33]. A lo que añadió:

> «que los rrescates se asentaban todos en el libro del contador e tesorero despues que este testigo fue capitan e tesorero e dara cuenta dello e de lo de antes no sabe nada que magallanes e caraballo hazian lo que querian cada uno en su tiempo e que despues de muerto el dicho magallanes juº caraballo hazia lo que queria e despues se hizo proceso contra caravallo e le pribaron de la capitania por los dessaguisados e descervicios que contra su magt hazia segun parecera por el proceso que este testigo tiene»[34].

El alcalde Leguizamo insistió sobre las irregularidades cometidas a lo largo del viaje, recordando el marino vasco que Magallanes «dio los paños de S. M. a la gente; e que no sabe si aquello está asentado, ni a quien, ni como lo daba». Y sobre las mercaderías que encontraron en los juncos chinos capturados, añadió que las mercaderías que traían eran paños de algodón y seda, hachas, cuchillos y porcelanas, «que estan asentadas en el libro de almazen del contador e tesorero y en lo que sea gastado e lo que de ello sea fecho»[35]. Añadiendo: «e que despues que este testigo [Elcano] es capitan e tesorero el dara razon e cuenta de todo lo que sea fecho e que si algun mal a fecho los tesº lo diran»[36]. El vasco se sentía seguro de su proceder. Nadie depuso en su contra, por lo que Carlos I dio por terminada la pesquisa y le concedió varias mercedes como prueba de su aprecio y estima.

¿Realmente fue Elcano el primero en dar la vuelta al mundo?

La única nave sobreviviente de las cinco que habían partido rumbo al Maluco ancló en el puerto de Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522. Elcano escribió una emotiva carta a Carlos V dando las primicias de la circunnavegación («que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo para el occidente hayamos regresado por el oriente»)[37], al mismo tiempo que notificaba a la Casa de la Contratación su arribo para que lo socorrieran. Finalmente, como ya señalé, la *Victoria* ancló el 8 de septiembre de 1522 en el puerto de las Muelas, de donde había partido, tras recorrer 46.270 millas marinas (85.700 kilómetros), en los que empleó, junto a las escalas, 1.084 días.

Sin duda, Elcano como capitán y el resto de sus compañeros (incluidos los que fueron capturados en Cabo Verde y los que volvieron a España de la tripulación de la *Trinidad* años más tarde) fueron los primeros hombres en circunnavegar la tierra. Si bien Juan Sebastián Elcano, como capitán de la

---

32 «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 358-359.

33 «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 356.

34 «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 357.

35 «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 356.

36 «Información hecha ante el Alcalde de Valladolid, Díaz de Leguizamo, sobre varias ocurrencias de la Armada de Magallanes durante el viaje. Valladolid, 18 de octubre de 1522», en *ColDocFil*, tomo III, doc. 125. Barcelona: Imprenta de la Viuda de Luis Tasso 1920, pp. 353-367: 359.

37 «Carta de Juan Sebastián del Cano al Emperador dándole breve relación de su viaje en la armada de Magallanes y de su regreso en la nao Victoria», en MEDINA, José Toribio. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana 1920, doc. CX, pp. 291-294: 294.

Imagen del escudo de Elcano

Victoria, fue el que obtuvo los mayores honores y recompensas. Carlos V lo hizo llamar a la corte, acompañado de otros dos hombres escogidos por él (el piloto Francisco Albo y el bachiller Fernando de Bustamante), ya que quería informarse por Elcano de lo sucedido durante el viaje[38]. Desconozco el día en que el capitán vasco fue recibido por el emperador, pero Elcano le presentó a sus compañeros y a los indios que lo acompañaban, así como los regalos de los reyezuelos moluqueños, los tratados de paz y muestras de las varias especies que se criaban en las Molucas.

Y como recompensa, Carlos V premió a Elcano, por cédula de 23 de enero de 1523, con la merced de 500 ducados de oro anuales y vitalicios sobre los fondos de la Casa de la Contratación de La Coruña, que acababa de crearse para monopolizar el negocio especiero con las Molucas[39]. Merced que Carlos I recordó a los oficiales de la Casa de la Contratación, por real cédula fechada en Madrid el 15 de abril de 1525, ordenando que se le pagasen al regresar de la nueva expedición a la especiería, a donde había ido por capitán de una de las naos de la armada del comendador Loaísa[40]. Así mismo, nombró caballero a Elcano con un escudo de armas que sintetizaba y recordaba su hazaña. El citado escudo está dividido en dos cuarteles: en el superior hay un castillo de oro sobre campos de gules, y en el inferior, dos palos de canela puestos en aspa, escoltados por tres nueces moscadas y orlados de doce clavos de especia sobre campo dorado. Por timbre lleva un yelmo cerrado y, sobre él, como cimera, un globo terráqueo circundado de una cinta con la leyenda *Primus circumdediste me* (Fuiste el primero en circunnavegarme)[41].

Sin embargo, los alumnos ingleses estudian que el primero en dar la vuelta al mundo fue sir Francis Drake (c 1543-1596), olvidando al marino español. Y más recientemente ha nacido una campaña para despojar a Elcano de su primacía, con dos rivales. En primer lugar, varios historiadores portugueses vienen afirmando que la gloria de ser el primero en circunnavegar el planeta no es otro que Hernando de Magallanes, quien alcanzó alguna de las Molucas durante su estancia en Asia Meridional y después, viajando desde España rumbo al oeste, consiguió alcanzar las Filipinas, siendo la distancia que separa ambos archipiélagos muy pequeña en comparación con las dimensiones de la Tierra[42].

Más extendida está la propuesta que defiende a Enrique de Malaca como el primer hombre en dar la vuelta al mundo. Este nativo asiático, también conocido como Enrique el Negro, fue un esclavo comprado por Magallanes en Malaca en 1511. Después lo acompañó a Portugal primero y a España

---

38 Meses más tarde, Carlos I envió llamar al resto de los marineros que habían dado la vuelta al mundo y que pudieran viajar a la corte.

39 «Real Provisión de Carlos I en la que hace merced de 500 ducados anuales a Juan Sebastián de Elcano, Valladolid, 23 de enero de 1523», en AGUINAGALDE, Francisco de Borja. «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano», pp. 78-79.

40 «Cedula de Carlos I a los oficiales de la Casa de la Contratación reiterando la merced de 500 ducados anuales a Juan Sebastián de Elcano, que se le deben desde la primera merced, y que se le paguen cuando regrese de la especiería a donde ha ido por capitán de una de las naos de la armada. 15 de abril de 1525», en AGUINAGALDE, Francisco de Borja. «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano», p. 82.

41 Reproduzco el dibujo del escudo que se encuentra en SOLA, Víctor María de. *Juan Sebastián de Elcano*. Bilbao: Ediciones de la Caja de Ahorros Vizcaína 1962, entre las pp. 452 y 453.

42 Uno de sus defensores es el historiador José Manuel García, autor de obras de gran interés, que en los últimos meses viene aceptando la llegada de Magallanes a las Molucas, cosa de la que dudaba hasta ahora. Juan Manuel Garcia era partidario de que pudo formar parte de la armada que, comandada por António de Abreu, reconoció las ínsulas que forman el arco de Indonesia entre noviembre de 1511 y la segunda mitad de 1512 hasta llegar a Ambon, Seram y Banda, pero no creía que Magallanes hubiera visitado el auténtico Maluco, es decir, las islas de Ternate, Tidore, Makiam, Moti y Bacam. Para el citado historiador, no hay pruebas documentales, siendo «um assunto controverso que divide os historiadores.» Véase GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Editorial Presença 2007, pp. 23-24.

después, embarcándose junto a su amo en la armada a las Molucas en calidad de «lengua» o intérprete. Sobre su origen y edad hay varias teorías: Magallanes afirma en su testamento que había nacido en Malaca y que tenía 26 años o menos, otorgándole en sus últimas voluntades la libertad y 10.000 maravedíes, mientras Pigafetta y López de Gómara lo consideran natural de Sumatra. A la muerte de Magallanes, Enrique planeó –según algunos cronistas e historiadores– la comida en el palacio de Humabón, reyezuelo de la isla de Cebú, donde murieron varios tripulantes. Nada más se volvió a saber de él, o por lo menos no tenemos pruebas documentales, aunque posiblemente sobrevivió a la matanza.

En la actualidad, existen dos corrientes principales. La primera defiende su origen malasio. El escritor Harun Aminurashid lo ha popularizado con el nombre de Panglima Awang, protagonista de varias novelas históricas. La segunda, que cuenta con más seguidores, defiende su origen filipino, concretamente cebuano. El historiador Carlos Quirino escribió en un libro titulado *Quién es quién en la historia de Filipinas* (1995) que Enrique había nacido en el pueblo de Carcar (Cebú), donde fue capturado por los piratas mientras pescaba, siendo vendido en Malaca, donde lo compró Magallanes. Esto explicaría por qué conocía la lengua local, tan distinta de la que se hablaba en Malaca, lo que tendría, según Laurence Bergreen, una curiosa consecuencia: «fue el sirviente de Magallanes, de hecho, la primera persona en dar la vuelta al mundo y regresar a casa»[43].

Años después, Richie Quirino, hijo de Carlos, enriqueció la leyenda de Enrique el Cebuano en varios artículos aparecidos en el 2003 en el *Philippine Daily Inquirer*, periódico líder y de referencia en el archipiélago filipino, donde afirmó que Magallanes ocultó el verdadero origen de su esclavo para convertirse en el primer hombre en circunnavegar la tierra, pues el propio portugués había descubierto las Filipinas en 1511, concluyendo que, al morir en dichas islas, la gloria correspondía a ambos personajes por igual[44]. A pesar de la falta de documentos, la versión se ha extendido en libros y artículos, como los firmados por Álvaro Van de Brule en *El Confidencial*: «La gran epopeya de Magallanes y Elcano, y de su olvidado esclavo, Enrique de Malaca»[45] (2013) o «Enrique de Malaca: el primer hombre en dar la vuelta al mundo fue un príncipe esclavo» [46] (2015).

Los partidarios de convertir al esclavo cebuano en el primer hombre en dar la vuelta al mundo están llamados a crecer, tanto por la crítica a la globalización que contiene su candidatura**,** como por el simbolismo que representa contra la esclavitud y las víctimas del imperialismo. El museo marítimo de The Asian Institute of Maritime Studies (AIMS) ya exhibe una escultura de Enrique con una esfera en la mano, mientras el historiador Antonio S. Aranaeta defiende su candidatura a convertirse en «the first man to go round the globe», añadiendo que existía un asentamiento filipino en Malaca en 1513 como señala la crónica portuguesa de Tomé Pires.

Frente a las teorías malaya y cebuana, hay que remarcar la trascendencia de los descubrimientos magallánicos y la continuación de la empresa por Elcano y sus compañeros, quienes pudieron demostrar la teoría de la redondez de la tierra, navegando siempre al oeste, así como la continuidad y la comunicación de todos los mares y océanos del planeta, una hazaña llena de penalidades y de esfuerzos, basada en especulaciones científicas, que supuso un nuevo paso en el conocimiento práctico y científico del planeta.

---

[43] BERGREEN, Laurence. *Magallanes. Hasta los confines de la tierra*. Madrid: Editorial Planeta 2006, p. 267. Según Quirino, después de la matanza de los expedicionarios, Enrique sirvió a Humabón, tuvo una familia y vivió más de setenta años, muriendo poco antes de que Legazpi conquistase la isla de Cebú en 1565, aunque no aporta ninguna prueba documental.

[44] Paul Morrow critica la teoría de Carlos Quirino y su hijo en «First around the world. Was the first person to travel around the earth a Filipino?» en http://www.pilipino-express.com/history-a-culture/in-other-words/758-first-around-world.html. Aunque señala que: «Enrique no era filipino, pero era un compañero *kayumanggi*. And since nothing is known about his life after Magellan's death, there is a possibility that he eventually returned to his home in Sumatra. Y dado que no se sabe nada sobre su vida después de la muerte de Magallanes, existe la posibilidad de que finalmente haya regresado a su hogar en Sumatra. And if he got there in less than 16 months, before Pigafetta and the other 17 survivors of Magellan's expedition returned to Spain, he might have actually been the first person to travel around the world. Y si llegó allí en menos de 16 meses, antes de que Pigafetta y los otros diecisiete sobrevivientes de la expedición de Magallanes regresaran a España, podría haber sido la primera persona en viajar alrededor del mundo».

[45] https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2013-05-11/la-gran-epopeya-de-magallanes-y-elcano-y-de-su-olvidado-esclavo-enrique-de-malaca_200370/.

[46] https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2015-07-25/el-primer-hombre-en-dar-la-vuelta-al-mundo-fue-un-esclavo_941870/.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

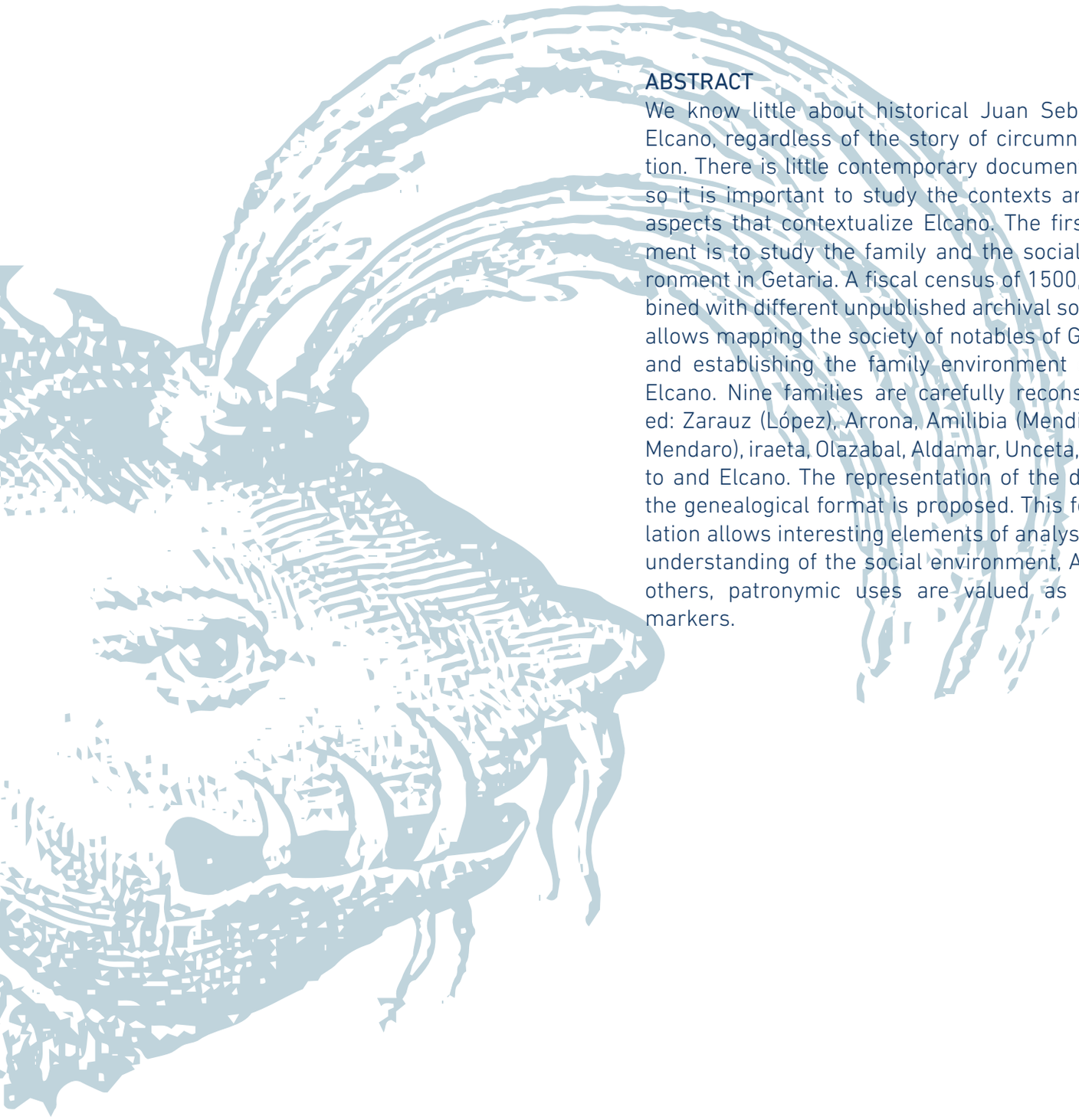
Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

La Getaria de Juan Sebastián de Elcano. Una encuesta genealógica y de cartografía social (1430-1530)

F. BORJA AGUINAGALDE
Responsable de Patrimonio Documental
(Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco)
Correspondiente de la Real Academia de la Historia

RESUMEN

Sabemos poco del Juan Sebastián Elcano histórico, al margen del relato de la circunnave*g*ación. Hay poca documentación coetánea, por lo que es importante estudiar los contextos y los aspectos que contextualicen a Elcano. El primer elemento es estudiar a su familia y su entorno social en Getaria. Un censo fiscal de 1500, combinado con diferentes fuentes inéditas de archivo, permite cartografiar a la sociedad de notables de Getaria y establecer el entorno familiar de los Elcano. Se reconstruyen de manera minuciosa nueve familias: Zarauz (López), Arrona, Amilibia (Mendia y Mendaro), Iraeta, Olazabal, Aldamar, Unceta, Puerto y Elcano. Se propone la representación de los datos en el formato de encuesta genealógica. Esta formulación permite interesantes elementos de análisis y comprensión del entorno social. Se valoran, entre otros, los usos patronímicos como marcadores sociales.



ABSTRACT

We know little about historical Juan Sebastián Elcano, regardless of the story of circumnavigation. There is little contemporary documentation, so it is important to study the contexts and the aspects that contextualize Elcano. The first element is to study the family and the social environment in Getaria. A fiscal census of 1500, combined with different unpublished archival sources, allows mapping the society of notables of Getaria and establishing the family environment of the Elcano. Nine families are carefully reconstructed: Zarauz (López), Arrona, Amilibia (Mendia and Mendaro), iraeta, Olazabal, Aldamar, Unceta, Puerto and Elcano. The representation of the data in the genealogical format is proposed. This formulation allows interesting elements of analysis and understanding of the social environment, Among others, patronymic uses are valued as social markers.

La Getaria de Juan Sebastián de Elcano. Una encuesta genealógica y de cartografía social (1430-1530)

La conmemoración histórica del quinto centenario de la epopeya de Magallanes y Elcano ha tenido dos citas en Sanlúcar de Barrameda (2016-2017), cuyas actas han sido editadas. Este Congreso supone un tercer hito, de mayor envergadura. Creo que estas tres reuniones científicas han ido identificando las cuestiones que van a centrar la conmemoración.

Al margen de otros debates, todos importantes y de enjundia, pero sobre los que no tengo opinión especializada, mis aportaciones a las dos reuniones de Sanlúcar se han centrado en aspectos que conozco mejor, y que coinciden, desde mi punto de vista, con cuestiones algo olvidadas por quienes han estudiado al ilustre marino. Me refiero, entre otras, al Juan Sebastián de Elcano (1486-1526) instalado en un tiempo y en un entorno familiar concretos[1]: Getaria y Guipúzcoa a finales del XV-inicios del XVI.

He indagado sobre las fuentes documentales[2] que pueden ilustrar este entorno, puesto que las que tratan sobre Elcano son escasas, suficientemente conocidas y, al margen de las que yo mismo encontré por azar en 2015, difíciles de enriquecer.

Salvo hallazgos muy relevantes, las fuentes no poseen la envergadura suficiente para una biografía minuciosa del marino, para penetrar en su manera de ser o ilustrar su forma de vivir. Estimo que el documento más importante de cuantos poseemos es su testamento, magnífico ejemplar de *ego-documento*[3] de la época, lleno de detalles[4]. Pendiente todavía de un análisis minucioso, al objeto de intentar conocer mejor al de Getaria.

La carta inédita que yo mismo encontré también aporta indicios. Su contenido y forma nos sugieren algunos trazos de su personalidad.

Pero no mucho más. O no tanto como sería preciso.

Creo que no podremos –al margen de hipótesis mejor o peor fundadas– saber gran cosa de sus andanzas hasta que cumple 25 años. Ni tampoco de qué hizo entre 1523 y 1525. Sabemos, eso sí, que pasó tres de sus 40 años en la expedición que dio la primera vuelta al mundo[5], y sabemos bastante sobre su incorporación y desempeño en la armada de Loaysa, en la que muere.

Estoy persuadido, por otra parte, de que revisitar la documentación en la que se le cita o de la que es protagonista, su lectura con otros ojos, puede aportar nuevas claves de comprensión. Las nuevas metodologías historiográficas tienen ante sí a un personaje que merece toda su atención.

Identifico dos cuestiones importantes. Una, el entorno familiar y social de Elcano, al que me he referido. Y otra, todo lo que se refiere a la arquitectura naval vasca anterior y coetánea, sin cuyo estudio y puesta en valor es difícil comprender lo que sucedió. A esto último se están dedicando ya diferentes expertos, y, en este Congreso de Valladolid, creo que la ponencia de D. Francisco Fernández González ha sido un ejemplo magnífico de ello.

---

1 Del que se ha escrito muy poco. Ref. el resumen de ARTECHE (1969).

2 Ref. repaso en AGUINAGALDE (2016).

3 Los testamentos y su contenido evolucionan de manera significativa entre fines del XV e inicios del XVI. No son inhabituales los ejemplares como el de Elcano, en el que el otorgante incluye toda suerte de detalles, cuentas, deudas, relaciones de bienes, hasta convertirlos casi en una especie de autobiografía. Ref. MARCILLOUX (2013).

4 Lo he editado en AGUINAGALDE (2017). Las ediciones precedentes incorporan múltiples lecturas erróneas, particularmente en nombres y topónimos. Lo glosa ROMERO TALLAFIGO (2016).

5 El mejor resumen a fecha de hoy es el de PIGAFETTA (2017) y (2018), a pesar de la poca atención prestada a nuestro paisano.

No es difícil adivinar que mi cometido en este caso se va a centrar en la Getaria de Elcano y en ese entorno social. He recopilado numerosos datos inéditos sobre la cuestión, y pretendo con ello aportar mi grano de arena precisamente en la dirección que antes he señalado: proponer relatos nuevos y referencias que se sumen a lo ya conocido. A falta de grandes aportaciones sobre el centro de la cuestión, Juan Sebastián, intentar iluminar su entorno desde diferentes puntos de vista puede resultar util para comprender lo que sucedió. Se me reconocerá que no es otro el propósito de todo historiador que se precie de serlo.

Para terminar, y al hilo de esta reflexión, nunca hay que perder de vista que el relato histórico es hijo de su tiempo. Estamos en la época de las redes, los grupos, las relaciones, no de los grandes protagonistas o de las personalidades fuera de lo común. Es por ello coherente que estudiemos también a las figuras históricas muy al tanto de su entorno, intentando comprender qué pudo influir en sus decisiones y, a la postre, en las hazañas que protagonizaron.

Getaria 1500. Una propuesta de cartografía social

En el primer coloquio celebrado en Sanlúcar (2016) presenté un esbozo[6] de cómo era la élite social de la villa de Getaria en la generación de Juan Sebastián de Elcano.

Mi propósito no era sino aclarar la ubicación de la familia Elcano y disipar cualquier duda sobre un pretendido origen, digámoslo así, humilde del marino. Los Elcano forman parte de las familias en claro ascenso social, y están muy bien situados para integrarse en el grupo dirigente. Todo ello en los parámetros de una pequeña villa costera, pero en un ambiente en el que las diferencias y las carreras personales o familiares son notorias. Como entonces dije, en el caso de los Elcano salió mal, pues la expedición de Loaisa acabó para ellos, como es sabido, en desastre. En este artículo mi propósito es presentar resultados más detallados, con toda la cautela en un entorno de investigación de «archivos quemados» (como lo fueron los de Getaria).

El punto central de la pesquisa son las conocidas derramas de agosto-septiembre de 1500[7]. Cualquier documento de su clase es una pieza preciosa para estudiar la sociedad que lo produce: se trata de una foto fija de su composición, soportada en un indicador de base económica que surge del propio consenso social, lo que incrementa su valor[8].

La primera, de 14 agosto, relaciona 331 vecinas y vecinos de Getaria, y 329 la de 15 de septiembre[9] (a los que hay que añadir los 38 del barrio de Artiga, entorno rural de la villa). Ordenados de mayor a menor, resulta que la familia de Juan Sebastián ocupa el lugar decimotercero entre los mayores contribuyentes, como ya analicé en el artículo citado.

Pero si se comparan y suman valores menores, la tabla resulta confortada: las mismas familias acumulan una riqueza urbana todavía mayor. Se observa que algunas valoraciones corresponden a los bienes atribuidos a hijos e hijas en repartos por sucesiones, viudas que usufructúan bienes de las familias de sus maridos, o, a la inversa, varones que se citan como titulares de bienes que, en realidad, son de la familia de su cónyuge. Así, los Zarauz en su conjunto, representan 119 maravedíes, los Arrona sumados a sus primos carnales los Olacegui, 168, o los Urquiola 58, Balda, 48, Gainza, 45, Basurto (que son Olano), 48, Gorostiaga, 31, y los Guevara de Alzolaras, padre e hijo, 46. Datos que confirman la jerarquía social ya estudiada. Zarauz y Arrona juntos representan el 10% de la riqueza local.

---

[6] Ref. AGUINAGALDE (2016).

[7] Ref. ARCHV, Pleitos Civiles; Escribanía Zarandona y Wals, Pleitos Olvidados C 1134/2 - L 249. Son autos promovidos en 1500 por varios vecinos contra los oficiales del Concejo, a los que acusan de hacer repartimientos abusivos e intentar vender propiedades concejiles para pagar las costas de un pleito injustamente movido por dicho concejo contra Antón del Puerto, clérigo, y exigen la revocación de todos los repartimientos y que las costas sean pagadas con las haciendas de los miembros del concejo; los autos incluyen traslado de las derramas que se hacen entre los vecinos de la villa en agosto y septiembre de 1500 (redactadas consecutivamente, ajustando los datos de la primera a causa de las protestas vecinales) para financiar gastos provinciales ordenados por el Corregidor, para el arreglo de murallas y vías públicas. Ha estudiado el censo GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (1999).

[8] En un libro de autos del Concejo (RAH, Colección Vargas Ponce, 9/4215), se incluía un censo precedente, de 1483, del que Vargas Ponce toma estos datos: 16 casas torre, 80 casas, 5 ferrerías, 26 buques (1 nao, 4 carabelas, 3 navíos y 18 chalupas). 545 hombres, 249 solteros, 6 mancebas.

[9] Ref. GARCÍA (1999), quien utiliza la última versión.

A estas alturas del siglo XXI, en el contexto de la renovación de metodologías y las originales propuestas de reflexión a la luz de aportaciones de carácter multidisciplinar, creo innecesario insistir sobre las virtudes de presentar una elite social, o un conjunto de familias de notables, utilizando el formato de la tabla o árbol genealógico. Tabla anotada y comentada, como es natural, lo que la convierte, a mi modo de ver, en una representación social muy rica y elocuente. He defendido ya esta propuesta en un estudio precedente[10].

Esta alternativa de cartografía social se va abriendo paso, lenta pero pertinazmente.

La reciente edición de dos magníficas recopilaciones de estudios son la mejor prueba de ello. Tanto en ROUCHON (2014) como en JETTOT-LEZOWSKI (2016) se plantean reflexiones muy pertinentes y se proponen líneas de investigación interesantes.

Rouchon sintetiza bien el propósito de ambos:

> «Des tendances fortes .. se sont chargées de réinventer una formule adéquate aux critères d'une science sociale moderne .. [une] régénération complète d'un vieil outil de connaissance de la parenté
>
> ... un champ complètement reconfiguré ... [où] la généalogie est devenue pour l'observateur des anciennes societés européennes un terrain d'enquête à reinvestir autrement»[11]

Es lo que me propongo en este trabajo: presentar en esquemas genealógicos detallados una visión del grupo de los notables de Getaria que conocieron y frecuentaban los Elcano, cuyos miembros suelen ser citados en las fuentes documentales del entorno del marino.

Se trata de una apuesta precisa, que prefiero a otras fórmulas. Es práctica común convertir trabajos genealógicos incompletos en textos sin esquemas. La visión familiar pierde vigor y visibilidad, pero los autores, a mi modo de ver, evitan de esta manera el recurso a la todavía hoy desacreditada práctica genealógica.

Al margen de debates irrelevantes a fecha de hoy en un contexto europeo, me sitúo, además, en la propia práctica social coetánea a Elcano y su mundo. Entonces, como hoy día:

> «l'objet généalogique participe à l'émergence d'un espace de la plausibilité dans les discours sur le passé»[12].

En cualquier caso, nunca hay que olvidar que la representación genealógica, como herramienta de mapeo social, es cualquier cosa menos aséptica. Representamos a la familia según un formato cómodo y ajustado a nuestra manera de ver, pero, sin duda ninguna, diferente al coetáneo de los datos que reunimos.

En el XV-XVI los parentescos se leen e interpretan tanto en forma vertical como horizontal[13] y por todas las líneas, patrilineales y matrilineales; las familias son grupos en los que los miembros de ambos sexos se reparten las tareas y roles sociales y en los que ese reparto se extiende y activa en todas las direcciones posibles. Los Elcano, como ya subrayé en su momento[14], funcionan y trabajan en grupo, hasta el punto de extinguirse también en grupo en la expedición de Loaysa.

La encuesta, este «objeto genealógico» que presento, se ha llevado a cabo en las siguientes circunstancias:

1. Archivos quemados. A falta de otros archivos que ayuden a precisarla, las habituales limitaciones de una escueta lista fiscal aumentan. Sin embargo, a partir de la documentación de los archivos supletorios[15], es posible proyectar alguna luz sobre la misma. E. GARCÍA (1999) contribuye a hacerlo y proporciona los datos de contexto suficientes, por lo que no es preciso insistir sobre ello.

---

[10] AGUINAGALDE (2013).

[11] ROUCHON (2014), pp. 7-8. Y bibliografía citada en notas.

[12] ROUCHON , p. 27. Así mismo BIZOCCHI (1995).

[13] Ref. BOUTAUD - PÎETRI (2006) o ZERUBABEL (2012), para una valoración actual de la cuestión.

[14] Ref. AGUINAGALDE (2016).

[15] Ref. fuentes y bibliografía.

2. Arqueología genealógica. Sin secuencia de archivos y datos, una parte de la encuesta se basa en referencias indirectas. Adquieren importancia particular, por este motivo, los procesos en los que desfilan vecinas y vecinos de la villa y el entorno, que proporcionan referencias –a utilizar con cierta prudencia– sobre los parentescos cruzados de unos y otros. Práctica de carácter circular de la lectura del parentesco en las sociedades de la época, en la que el grupo se reconoce en la medida en que define su contorno como tal grupo; y práctica, además, que incluye y excluye. Se intensificará unos años después, cuando comience la «época dorada» de las probanzas de hidalguía familiares[16]. Siendo como son tan escuetos y desperdigados en docenas de documentos, combinar estos datos recuerda a una especie de «arqueología genealógica», como ya he llevado a cabo en un estudio sobre los Churruca coetáneos a Elcano[17].
3. Limitación y selección de datos. Las élites sociales son, en el antiguo régimen, las mayores y más importantes creadoras de archivos. Siendo estos, sobre todo, testimonio de la transmisión y la administración de bienes, su creación es directamente proporcional a la ubicación de su autor o interesado en la pirámide social. Ocurre así en la sociedad de Getaria de fines del xv. La mayor parte de los datos reunidos se concentran en pocas familias, que coinciden con la elite de 1500.

En consecuencia, en estas tablas va a desfilar el grupo dirigente de la sociedad guetariana en la que creció Elcano. Casi todos los principales contribuyentes (9 de los 13 principales de la lista, además de otros muchos) son identificados y puestos en relación. Se estudian y editan las familias: Zarauz (López), Arrona, Amilibia (Mendia y Mendaro), Iraeta, Olazabal, Aldamar, Unceta, Puerto y, por supuesto, Elcano. Salta a la vista, y llama poderosamente la atención, que la tupida red de parentescos cruzados que forma esta élite de notables es de muy reciente formación: tíos, sobrinos, primos carnales, cuñados, primos en segundo grado.

Pero no hay que olvidar que esta cartografía social está, debe de situarse, al servicio de otros fines más ambiciosos. ¿Es posible construir un discurso más complejo y sofisticado sobre esta sociedad de la primera modernidad guipuzcoana? Sí y no. No creo factible, a falta de los archivos básicos para ello (municipal, notarial y parroquial), detallar un estudio; pero sí será siempre posible, aprovechando las herramientas comparativas y, sobre todo, la puesta en relación con el entorno de Getaria, apoyar lo que aquí podemos ver –o intuir– y recrear esa sociedad cuya historia se convirtió en ceniza.

Cartografía y visibilidad social

Para concluir esta propuesta de trabajo, avanzo unas primeras reflexiones, a modo de glosa, sobre la sociedad guetariana coetánea y la parentela de Juan Sebastián.

1. Las relaciones familiares son básicamente locales: cuando nos referimos a Getaria, nos referimos a una comarca que incluye la vecina villa de Zarauz y el valle de Aia, rural y agrícola, que surte de materias primas necesarias a la vida comercial y económica de la villa. Solo cuando el nivel de renta y la ubicación en la pirámide social es superior se mira más lejos y se busca el matrimonio en otra élite local, como sucede con los Zarauz y Arrona. En su caso, no más lejos de San Sebastián o Deba. Nunca al interior. Es una sociedad estrictamente comerciante y marinera, especializada y, por ello, quizás solo se siente confortable frente al mar y con *partners* que comparten su visión y ocupación económica, con los que se hacen negocios. El intercambio se concibe, así, básicamente entre «iguales». El matrimonio (1494) entre tres Arrona con tres Oyanguren La Torre de Donostia es muy ilustrativo de esta práctica.

2. Da la impresión de que se trata de una sociedad abierta, en la que la movilidad social, el recambio y evolución, es relativamente ágil. En la que las fortunas se hacen y deshacen con relativa facilidad. El caso de los Arrona, cuya parábola es tan rápida como extraordinaria, resulta ejemplar. Es la más rica «y facultosa» familia de armadores y comerciantes de la villa, pero su historia dura solo 70 años, desde el rápido ascenso (década de 1485-95) de tres hermanos (Antón, fallecido en 1502, el mayor, Pero García y García) al oscuro declive en la década de 1530[18].

[16] Ref. AGUINAGALDE (2016a).

[17] Ref. AGUINAGALDE (2013).

[18] Los detalles de todo ello en AGUINAGALDE (2016).

3. La relevancia social solo es tal si cuenta con el consenso del entorno, el reconocimiento y el prestigio locales. Y va indisolublemente unida a la posesión de determinadas fincas, a instalar a la familia en la calle o entorno más prestigioso[19]. En Getaria, junto a la iglesia o en la «Atalaya». Con alguna frecuencia se suele confundir el «recambio» social o familiar con el simple paso por vía femenina de los patrimonios, de manera que no se altera la estabilidad familiar y solo se cambia la varonía o titularidad; el paso suele ser casi siempre por matrimonio, pero es también posible por compra (como es el caso de los bienes de la familia Astigarribia de Getaria, cuya heredera había casado hacia 1467 con el Preboste de Deba[20]). Los Amilibia-Zarauz sustituyen a los Gainza de la Atalaya, los Iraeta a los Recondo, o los Aldamar, en un primer momento a los Astigarribia y los Meauri-Iceta[21], y luego a los Zarauz ya citados. En la mayor parte de los casos, la desaparición-extinción biológica de una familia –que corre paralela a la «invisibilidad» momentánea de sus bienes– no supone sino su reemplazo por otra. Los Aldamar acumulan diferentes herencias hasta convertirse en la familia de referencia de Getaria desde fines del XVI hasta fines del XIX prácticamente.

El caso de Lope Martínez de Zarauz (quien prefiere, quizás por eufonía[22], este apellido indicativo de su villa de origen al de sus padres, Amilibia Mendia) es ejemplar. Lope, con cerca de 25 años casa (1454-5) con una heredera de Getaria, doña Juliana, que lo es de los Gainza. Enviuda pronto y casa en estamento superior, esto es con hija del solar de San Millán (de Cizurkil), reputado como de pariente mayor, pero, sobre todo, con una dote intangible muy importante: una extensa red de parentescos útiles y prestigiosos que se extiende hasta Iparralde[23]. Lope ha desarrollado para entonces una carrera administrativa y cortesana[24], y este matrimonio es un eslabón coherente con la misma. De hecho, siendo como era advenedizo a la villa, se convertirá en el vecino más importante de la misma. Se dice que albergó en su casa a Enrique IV, en su visita de 8 de marzo de 1457, quien, por cierto, parece ser que alabó la belleza de doña Juliana: «fueron a la casa llamada de la Atalaya, y haciendo noche allí y al otro dia hizo llamar a los dueños de la casa y siendo en este tiempo la señora de ella la mas hermosa mujer que había en aquella villa»[25]. Después de adquirir a Juan Yñiguez de Gainça un solar de casa ateniente a su torre, «delant las puertas mayores» de la Iglesia, llega a un acuerdo de linderos con la villa en 15.05.1457. En esta escritura, escribe de su puño y letra al borde superior «de cómo quedo plaça para siempre lo de delante mi torre y que tenga y sea mio un pozo que ende tengo y que Ochoa de Olano como non ha de aver prestaçion de la pared». Construidas sus torres y casa propia, dota con ellas al hijo mayor del segundo matrimonio con doña Inglesa. En 24.12.1458 el Concejo le hace cesión de una sepultura, que, como advenedizo que es, todavía no tiene.

4. Quizás por el sesgo de las fuentes documentales «supletorias» utilizadas, detectamos que la sociedad coetánea a Elcano empieza a preguntarse sobre la conveniencia de vincular fincas. Esto es, empieza a percibir las ventajas de no dividir los patrimonios, frente a la costumbre «inmemorial» que, además de favorecer la libertad de transmisión de fincas, prefiere la división entre los herederos[26]; del mismo modo que distingue muy bien la costumbre o fuero local, que obliga de manera diferente, en su caso, a cada cónyuge[27]. El «conflicto» entre división igualitaria o fideicomiso indivisible, que supone,

---

19 Ref. la recopilación de trabajos en DUNNE, J. – JANSSENS, P. (2008).

20 El capitán Pero Ibáñez adquiere en 1524 del convento de Oñate las haciendas que este heredó de los Astigarribia de Getaria, al ingresar monja en el mismo su heredera. Ref. tabla Aldamar y notas.

21 Ref. los detalles de cada caso en la tabla correspondiente.

22 Sobre todo al inicio de su carrera administrativa en la Corte, a la sombra del contador Vivero.

23 Ref. AGUINAGALDE (1991).

24 Ref. detalles en la tabla

25 Ref. COLECCIÓN (1961), p. 9. El marqués de Seoane publicó este fragmento de Crónica de Enrique IV sin señalar procedencia.

26 Se dice que en Getaria en todas las casas antiguas y principales los padres eligen un sucesor «syn consyderaçion alguna de fijo o fija mayores ... a qualquiera de sus fijos o fijas que mas agradable e mejor les paresca», al que dotan con sus bienes, y cumplen con los demás con la dote que trae quien casa con el escogido.

27 El caso suscitado por la herencia del matrimonio de los Arrona (sujetos a la costumbre de Getaria) y los La Torre Oyanguren (a la de Donostia) es muy interesante (ARChV; Zarandona y Balboa, Fenecidos, C 1298/4, L 240). No se discute el monto y su distribución, sino si la sucesión es por vía de mayorazgo, en cuyo caso los bienes no se parten entre los hijos. Testifican diferentes escribanos de San Sebastián sobre los usos en la villa. Se defiende que los padres dejan los bienes a un hijo «por via de mayorazgo» (se suele elegir al hijo mayor varón) para que se conserve «la memoria» de las casas y se evite su pérdida por su partición. La dote que trae quien casa con el heredero suele ser recibida y cobrada por los padres, que con ella pagan las legítimas y dotes de los otros hijos. En caso de no dejar los bienes en contrato matrimonial,

en definitiva, la evolución del primero al segundo, recorre la historia social guipuzcoana desde inicios del siglo XVI. Se trata de un fenómeno de gran importancia para percibir el cambio social y familiar. Símbolo, quizás, del paso de una sociedad más dinámica, más abierta al riesgo, a una sociedad más insegura, más cerrada sobre sí misma. Vincular fincas significa «asegurar» un futuro (lo que equivale a confesar que el presente se percibe como incierto), pero es también sinónimo de cierre a otras posibilidades. Las familias, con sus mayorazgos, además de incentivar en su economía la renta inmueble, tienden a otro tipo de carreras. Están obligados a conservar y transmitir, mientras que muy poco antes, durante todo el largo siglo XV, los vecinos de las villas costeras[28] guipuzcoanas (y, por supuesto, vizcaínas), identifican reales posibilidades de negocio en el litoral europeo, que aprovechan en su búsqueda porfiada de éxito económico y acumulación de riqueza[29].

Hay otro marcador social muy relevante en el entorno guetariano de Elcano, con cuyo comentario concluyo este estudio. Lo he trabajado ya en ocasiones precedentes. Me refiero a los usos onomásticos. La representación familiar en forma de tabla resulta idónea para identificarlos y cartografiarlos.

Si bien la onomástica histórica está centrada en el alto medievo, su metodología y una parte de sus resultados son ilustrativos para esta época[30].

Ya en 1991[31], precisamente refiriéndome a la segunda mujer de Lope Martínez de Zarauz, doña Inglesa de San Millán, demostré cómo el uso onomástico en la sociedad del paso del medievo a la modernidad es un poderoso indicativo tanto para perimetrar un grupo familiar como, desde una vertiente puramente práctica, para reconstruir parentescos y dar cuerpo, precisamente, a esos grupos cuyo contorno, de alguna manera, contribuyen a limitar.

Sucede lo mismo con el de su primera mujer, doña Juliana, que se puede rastrear en su descendencia por los Zarauz y los Laurgain-Echabe de Aia - Aizarnabal hasta fines del siglo XVI.

No solo eso. Los nombres marcan también jerarquías. Incluyen y excluyen. Y, sobre todo, son portadores de un valor intangible y simbólico relevante. Los valores simbólicos circulan socialmente y al transmitirse, al moverse, contribuyen a cohesionar el grupo.

Además de ser más eufónicos unos que otros, o, simplemente, más infrecuentes: Inglesa, Juliana, Tristán, Jofre, Fortún o Beltrán, son característicos de esta élite social que estamos observando. Beltrán remite a los Iraeta-Urdaneta-Alzolaras-Bedua, bien establecidos entre Aizarna-Cestona la costa desde mediados del XIV. Además de identificar a los Iraeta de Getaria, lo «heredan» los Amilibia-Mendia y los Unceta. Fortún se puede rastrear en el entorno de los Zarauz-Oiquina en época incluso anterior. Asociado a Navarra. O el magnífico Jordana, nombre eminente cuya portadora señala su procedencia de los poderosos Sasiola-Irarrazábal de Deba, y que se va a difundir, como caso extraordinario, por todo el territorio, desde inicios del XV hasta inicios del XVII.

En lógica contrapartida: un origen Zarauz-Oiquina excluye adoptar el nombre Lope o Beltrán, por ejemplo; o un Sasiola o un Mendía el de Fortún...

Combinado con el nombre, el uso de los patronímicos también está pautado de manera particular, abarcando un espectro más complejo y sofisticado: son patrimonio familiar, pero son también marcadores y diferenciadores de ramas familiares e, incluso, de la ubicación de cada hermano en el conjunto familiar. González, Ortiz, García o Ibáñez, que pudieran parecer sin significación, la tienen.

---

se dejan en testamento. Los otros herederos se suelen conformar con lo que les toque, «aunque sea menos» que lo que les corresponda. El escribano Domingo Ochoa del Puerto afirma que la única casa de mayorazgo de la provincia es la de Achega, que es una opinión pintoresca que circulaba durante esta generación por todo el territorio, de manera que se repite en numerosas probanzas de este tipo.

28 Es una práctica que se rastrea en numerosas sociedades volcadas al mar y el comercio, de las que la mejor conocida es la veneciana.

29 El trabajo de COLLAS, A. de (2010) ofrece una visión en gran parte aplicable a otros casos europeos, como Getaria. Ref. así mismo DUTOUR TH., (1998). El estudio de PRIOTTI (2005) sobre Bilbao en esta época es una guía útil.

30 Ref. BEECH (2002). Así mismo, BOURIN, M., (1996) y (2014), donde se hace un repaso de la problemática y metodología e incorpora la principal bibliografía. Para una visión global e interdisciplinar, ref. KEATS-ROHAN, K. S. B., (2007), con bibliografía selectiva.

31 Ref. AGUINAGALDE (1991). He vuelto sobre el tema en AGUINAGALDE (2008), confirmando las hipótesis precedentes.

Este uso establece relaciones y visibiliza y consolida preeminencias. Su declive a partir de último tercio del siglo XVI marca la paulatina evolución de la situación de cada persona en el seno de su familia y en su entorno inmediato. Así como marca, probablemente también, la progresiva afirmación de la identidad personal, al margen del grupo.

Los patronímicos utilizados en Getaria en esta segunda mitad del siglo XV nos habilitan a retrotraer estos grupos familiares 2-3 generaciones más arriba, hasta, por lo menos, mediados del siglo XIV. Ello no permite identificar individuos con mucha precisión, pero sí posibilita reconocer una sociedad y proporcionarle una fisonomía. Contribuyen, por ejemplo, a describir una sociedad de notables fluida y abierta, como antes he señalado, que es en la que operan las élites en esta comarca que se extiende desde Cestona-Aizarna hasta la costa (de Deba a Zarauz), a través de los valles y montes de Aizarna o Aia[32], en la que es muy frecuente que los recién llegados escalen posiciones sociales. Es el caso de los Zarauz (Amilibia), Arrona (Olacegui) y Elcano de Getaria. Lo será luego el de los Aldamar, cuya cabeza es el capitán Pedro Ibáñez, coetáneo de Juan Sebastián, quienes, merced al éxito de la combinación habitual de una «política matrimonial» bien diseñada y a la extinción fortuita de otros linajes, acaban reuniendo, para fines del XVI, los diferentes patrimonios de los otrora poderosos Zarauz.

Sociedad en la que los viejos solares y linajes poderosos en la tierra, cuya ordenación y organización son precedentes o coetáneos a la estructuración del espacio urbano, están instalados en este con toda naturalidad. El caso de los Iraeta en Getaria es ejemplar. Van acompañados de los Alzolaras-Guebara, que poseían lonja propia en la villa.

En este mismo orden de hipótesis, se detecta un hecho extremadamente curioso: dos de los principales linajes del valle de Regil, Vildayn y Recondo, el uno duplicando el nombre que le distingue en el valle (Juan Martínez) y el otro usando Recondo y Olaso, como en Regil, poseen sus casas y torres en Getaria para inicios del XV.

No se nos debe de pasar por alto, en fin, el protagonismo fundamental y activo de las mujeres en la transmisión de este patrimonio intangible. Que quizás confirma, una vez más, su papel social en este ámbito. Sin desdeñar que, en su caso, se les atribuye además ese uso onomástico, tan sustancial en todo el antiguo régimen, de «doña». Sutil, de geometría variable y evolutivo. Que muestra de manera elocuente el ascenso en la jerarquía social, su consolidación en la memoria colectiva, pues su virtud principal es que se trata de un uso, además, escrito.

El uso del patronímico es el marcador por excelencia para diferenciar y ubicar las hijas/mujeres en el grupo, de manera ordenada. Tomando la mayoría el nombre de María, adoptan y transmiten los patronímicos, alternativamente, de sus padres, madres y abuelas/os.

El nombre, asociado al patronímico, ordena, en fin, las filiaciones y apoya la situación de cada miembro en el conjunto de la parentela. Los hijos e hijas mayores suelen heredar el nombre de los dos abuelos y abuelas. Los siguientes adoptan los de una u otra rama. El caso de los Elcano nos sirve de ejemplo. No hay que olvidar que ignoramos cuantos eran en total, pero la lista de los 7 que conocemos invita a esta secuencia: Sebastián y Ochoa Martínez, los mayores (como sus dos abuelos); Domingo y Juan Sebastián heredan nombres de la ascendencia paterna. Y Martín Pérez y Antón dejan abierta la cuestión.

En cuanto a las dos chicas, Catalina heredaría el de su madre, e Inés lo podría tomar de cualquiera de ambas ascendencias. Inés es infrecuente, es propio de familias de la élite, y nos aproxima a la ascendencia Vildain-Olazabal-Puerto.

Fuentes y bibliografía

Archivos

ARChV = Archivo de la Real Chancilleria de Valladolid. Pleitos Civiles.

Fondos vascos consultables en: https://dokuklik.euskadi.eus.

Se han utilizado:

[32] Valle en el que los Segurola (González de Segurola, para ser más precisos), que aparecen varias veces en los árboles que edito, son la familia de referencia en este preciso momento.

1489/1490, Quevedo Fenecidos C 1464/3, leg. 327. Olazabal contra Segurola y Arrona.

1494 Taboada Olvidados, C , L 105. Olazabal contra Manterola.

1499/1502 Zarandona y Wals Olvidados, C 1505/1 - L 151 y 310. Dote de la casa de Yeribar.

1500/1501 Zarandona y Wals Olvidados, C 1134/2 - L 249. Derramas concejiles.

1504/1509 Varela Fenecidos C 1974/2. Oreja contra Unceta.

1514/1515 Escribania Masas Olvidados, C 262/3 - L 38. Bienes de Bildain.

1525/1531 Zarandona y Balboa Fenecidos, C 1298/4, L 240. Bienes de Arrona-La Torre.

1528/1534 Zarandona y Wals Olvidados, C 1322/9 - L 281. Amilibia-Bedua-Olazabal, por dote.

1528/1545 Varela olvidados, C 873/4, L 291. Iraeta-Anda y Recondo.

1529/1533 Zarandona y Balboa Fenecidos, C 1437/6, L 265. Olazabal contra Idiacaiz-Alzolaras.

1539/1543 Alonso Rodriguez Depositados, C 116/2, L 34. Sucesion de Laurgain.

GAO-AGG = Gipuzkoako Arxibo orokorra – Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa).

Fondo Corregimiento, escribanía de Mandiola Civiles, nº 26. http://dfg.odilo.es/jopac/controladorconopac.

AHPO = Archivo Histórico de Protocolos de Oñate http://oinati.gipuzkoakultura.net/es/consulta-on-line.html.

ACM = Archivo de los Condes de Motrico. https://dokuklik.euskadi.eus.

AMVS = Archivo del Marqués de Valle de Santiago https://dokuklik.euskadi.eus.

ACBA = Archivo de la Casa de Barroeta-Aldamar (Madrid).

Bibliografía

AGUINAGALDE, F.B. «La importancia de llamarse Inglesa. Alternativas para la reconstrucción de familias con fuentes no sistemáticas», en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 25. 1991, pp. 91-130. https://www.academia.edu/23441720.

AGUINAGALDE, F. B. «La genealogía de los solares y linajes guipuzcoanos bajomedievales. Reflexiones y ejemplos» en *La lucha de bandos en el País Vasco: de los parientes mayores a la hidalguía universal. Guipúzcoa, de los bandos a la Provincia (siglos XIV a XVI).* UPV-EHU 1998, pp. 149 – 206. https://www.academia.edu/17293209.

AGUINAGALDE, F. B. «La importancia de llamarse Inglesa revisitada. Gracia Sánchez de Lastur, abuela materna de Íñigo de Loyola» *Boletín de la R. Sociedad Bascongada de Amigos del País*, vol 64. 2008, pp. 609-639. https://www.academia.edu/23441720.

AGUINAGALDE, F. B. de. *Palacio de Plaza Lazarraga de O*ñate*. Breve reseña histórica sobre la formación del Archivo. Con un apéndice genealógico*. San Sebastián: Sociedad de Bibliófilos 2013. https://www.academia.edu/11337195.

AGUINAGALDE, F. B. «Churruca de Soraluze y Churruca de Motrico. Ensayo de arqueología genealógica e historia social», *Boletín de la R. Sociedad Bascongada de Amigos del País*, vol 69. 2013, pp. 165-199. https://www.academia.edu/11338626.

AGUINAGALDE, F. B. ¿Qué sabemos realmente sobre Juan Sebastián de Elcano? Resultados provisionales de una indagación llena de dificultades», en *In medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo. Actas del I Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) los días 26 y 27 de septiembre de 2016*. Sevilla: 2016, pp. 25-38. https://www.academia.edu/32978459.

AGUINAGALDE, F. B. de. «La sociedad vasca y sus élites (s. XI – 1500), y la formulación de la hidalguía universal en 1527. Distinción, jerarquía y prácticas sociales (con particular referencia a Gipuzkoa)», en *El País Vasco, tierra de hidalgos y nobles. Momentos singulares de la historia.* Ciclo de conferencias. Madrid: Fundación Banco Santander 2016, pp. 25 a 88, donde cito la bibliografía principal. https://www.academia.edu/30703926.

AGUINAGALDE, F. B. «El Archivo personal de Juan Sebastián de Elcano (1486-1526), marino de Getaria», 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.

ARTECHE, J. de. *Elcano*. San Sebastián: 1969, 281 pp.

BEECH, G. T.– BOURIN, M. – CHAREILLE, P. (eds.). *Personal names studies of medieval Europe. Social identity and families structures*. Western Michigan University 2002, 205 pp. (con una bibliografía muy completa de los trabajos precedentes).

BIZZOCCHI, R. *Genealogie incredibili. Scritti di storia nell'Europa moderna*. Bolonia: Il Mulino 1995.

BOURIN, M.; MARTIN, J-M.; MENANT, F. *L'anthroponymie, document de l'histoire sociale des mondes méditerranéens médiévaux*, vol. 226. École française de Rome 1996, 502 pp.

BOURIN, M. – CHAREILLE, P. *Noms, prénoms, surnoms au Moyen* Âge. Picard, Les médiévistes français, n.º 12. París: 2014, 288 pp.

BUTAUD, G. - PIETRI, V. *Les enjeux de la généalogie (XIIe – XVIIe siècle). Pouvoir et identité*. Autrement, collection «Mémoires», n.º 125. París: 2006, 229 pp.

CARANDE, R. *Carlos V y sus banqueros*. 3 vols. Madrid: 1949 – 1967.

COLECCIÓN DE DOCUMENTOS INÉDITOS (1961) para la historia de Guipúzcoa. *Fascículo especial dedicado a los ascendientes guipuzcoanos de la Reina Fabiola de Bélgica,* Volumen 4, Exc. Diputación de Guipuzcoa. San Sebastián: 1961, 142 pp.

COLLAS, A. De. *L'ascension sociale des notables urbains. L'exemple de Bourges: 1286-1600*. L'Harmattan 2010, 223 pp.

DUNNE, J. – JANSSENS, P. *Living in the City: Elites and their Residences, 1500-1900*. Urban History, n.º 13. Brepols 2008, 255 pp.

DUTOUR TH. *Une société de l'honneur. Les notables et leur monde à Dijon à la fin du Moyen Age*. Champion 1998, 548 pp.

GARCÍA FERNÁNDEZ, E. «La población de la villa guipuzcoana de Guetaria a fines de la Edad Media», en *En la España medieval,* n.º 22. 1999, pp. 317-353.

JETTOT, S – LEZOWSKI, M, (dir.). *L'entreprise généalogique. Pratiques sociales et imaginaires en Europe (XVe – XXe siècle) – The genealogical enterprise. Social practices and collective imagination in Europe (15th – 20th century)*. Bruselas: 2016.

KEATS-ROHAN, K. S. B. *Prosopography approaches and applications. A handbook*. P&G, Prosopographica et Genealogica, vol. 13. Oxford University 2007, 635 pp, con bibliografía selectiva.

MARCILLOUX, P. *Les ego-archives. Traces documentaires et recherche de soi*. Presses Universitaires de Rennes 2013.

PIGAFETTA, A. *Le Voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages.* París: Editado por Xabier de Castro (Michel Chandeigne), Jocelyne Hamn y Luis Felipe Thomaz. París Editions Chandeigne 2007. 1088 pp.

PIGAFETTA, A. *Le Voyage de Magellan 1519-1522, la relation d'Antonio Pigafetta*. París: Editions Chandeigne 2018. 352 pp.

PRIOTTI, J. Ph. *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia 2005, 348 pp.

ROMERO TALLAFIGO, M. «La persona de Juan Sebastián de Elcano: su testamento», en *In medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo. Actas del I Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) los días 26 y 27 de septiembre de 2016*. Sevilla: 2016, pp. 39-54.

ROUCHON, O. (dir.). *L'opération généalogique. Cultures et pratiques européennes, XVe – XVIIIe siècle.* Presses Universitaires de Rennes 2014.

ZERUBAVEL, E. *Ancestors & relatives. Genealogy, Identity, & Community*. Oxford University Press 2012, 226 pp.

01. FAMILIA ZARAUZ

Lope Martínez de AmilibiaMendia, *conocido como "de Zarauz"*
Vasallo del Rey; Alcalde Mayor de Sayaz (Confirm. 12.11.1460)[1]
Escribano de Rentas de Calahorra y de las merindades de allende el Ebro (17.01.1456). Del Consejo Real [6.05.1475]. Contador de Enrique IV
c. cr. (1) 1455
c. cr. (2) 1461
T. 10.08.1480[2]
X (1) doña Juliana de Gainza
Sra. De la Torre de la Atalaya
X (2) doña Inglesa de San Millán y Saint-Pée[3]

Lope Martínez de Zarauz
Sr. de la Torre de la Atalaya
c.m. 20.03.1474[4]
X doña Mª Beltrán de Iraeta

Mª López de Zarauz
c.m. 21.02.1468[5]
X Juan Beltrán de Laurcaín
Sr. de Laurcaín
T. 6.05.1530; 15.02.1533
c.p.

Ana López de Zarauz
c. cr. 1485
T. 31.12.1531
X Juan López de Lasalde
Sr. de la Casa Torre y Ferrería de Lasalde
T. 16.06.1528
c.p.

Juan López de Zarauz
Escribano de Rentas de Calahorra y de las merindades de allende el Ebro (14.08.1477)
Sr. de la Torre de Zarauz en Getaria
T. 17.11.1509
X doña Estivariz de Elorriaga
m. post 1533[6]
n. 1478 - - - - - N.

Mª Martínez de Zarauz
T. 30.07.1524
X Martín Ochoa de Sasiola
Sr. de la torre de Sasiola (Deba)
Tesorero del Condestable de Castilla
T. 3.07.1531
c.p.

Miguel López de Zarauz
n. 1473[7]
c.p.[8]

Mª López de Zarauz
Hereda la torre de la Atalaya
c. cr. 1490/95
X bach. Pero Fernandez de Iceta
c.p.

Juan López de Zarauz[9]
Sr. de Zarauz en Getaria
c. ant. 1537
m. 07.1562 (Valladolid)
X doña Ana Pérez de Aldamar
m. para 1560

Inglesa López de Zarauz
c.m. 28.12.1511
T. 27.08.1513
X Cap. Pero Ibáñez de Aldamar
m. 1536
Sr. de Aldamar
c.p.

Isabel López de Zarauz
c. cr. 1520
9.10.1540, renuncia legitimas
m. post. 1571
X Juan Martínez de Amilibia
Secretario de la Inquisición
m. para 1545
c.p.

Lope Martínez de Zarauz
heredero[10]
X doña Mª Domínguez de Arrona

Lopeiza de Zarauz

Mª Martinez de Zarauz

Inglesa de Aldamar
Sra. de Aldamar
n. cr. 1545
c. cr. 1561
T. 10.12.1601[11] y 2.03.1607
X Dr. Juan Ortiz de Zarauz
T. 28.02.1589
c.p.

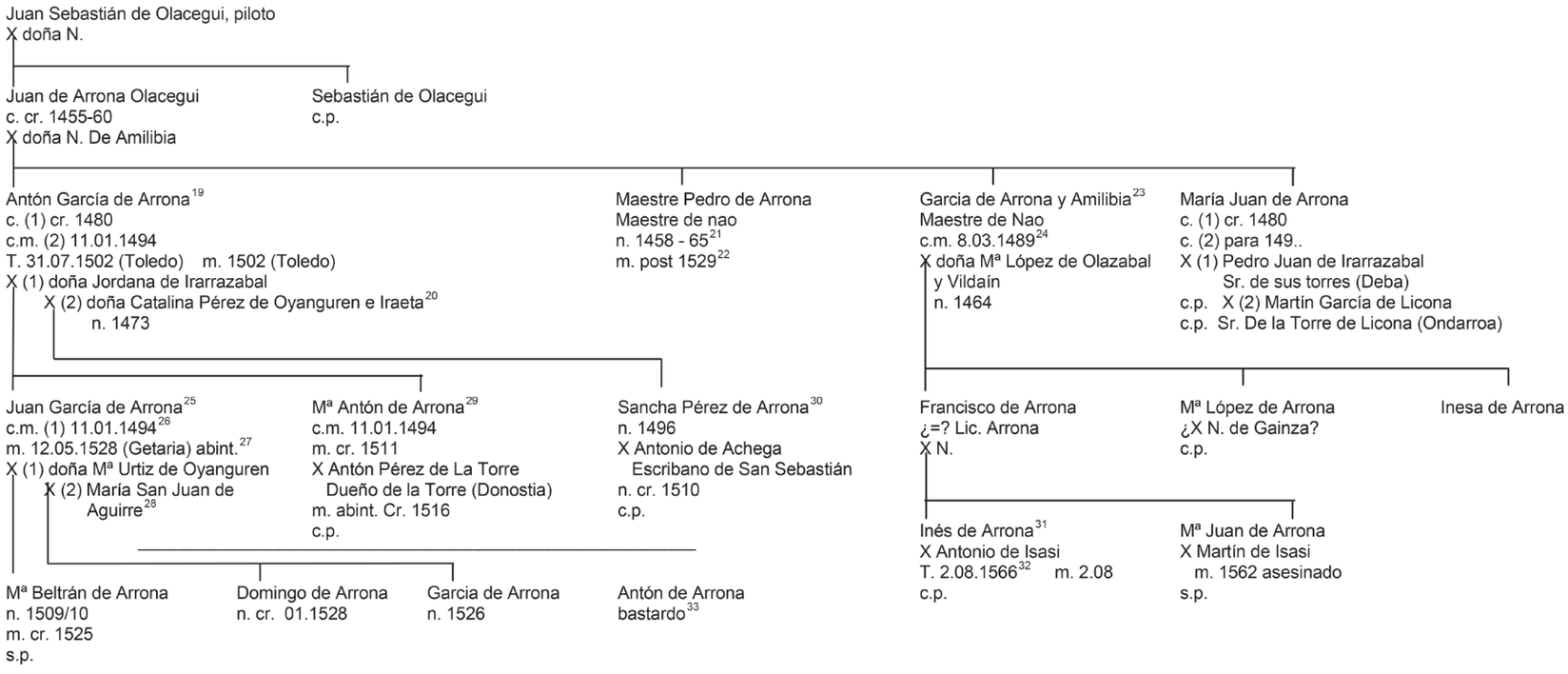
María López de AldamarZarauz
Sra. de las Torres de Zarauz [Lope Martinez]
c.m. 17.03.1555[12] [cpd. 26.03.1555]
T. 27.07.1561 m. ant. 1562
X Contador Juan Martínez deZarauz [Ibañeta][13]
Contador de la Armada del mar de poniente, de Flandes [1552]
T. 21.10.1562 m. 1562 (Valladolid)
Ana López de Zarauz
Sra. de Zarauz (Lope Mrtnz.), etc [30.08.1561]
n. 1555
c.m. 28.03.1569[18]
c.m. (2) 11.08.1574
T. 4.05.1637 m. 1637
X (1) Tristán de Segurola
m. 18.07.1574 abint.
X (2) Contador Juan Sanz de Aramburu
s.p. Sr. de Arrazubía
T. 17.04.1624 m. 1624

Mª Ortiz de Zarauz
Sra. de la Torre de Zarauz[14]
T. 7.06.1563[15] y 2.03.1610[16]
X (1) Beltrán de Unceta
Escribano
X (2) Tomás de Alzola [Maspe]
s.p.

Ana López de Zarauz
X Juan del Puerto
c.p.[17]

Roberto de Zarauz
m. s.p.

02. FAMILIA ARRONA



03. FAMILIA AMILIBIA – MENDIA

1. Rama Amilibia - Mendia

Martín Juan de Amilibia
Escribano ... 1426 ...
X doña Milia López de Mendia

- Martín Juan de Mendia o de Amilibia
  Escribano de Zarauz
  n. 1448
  c. cr. 1465
  m. post 1514
  X doña Ines de Guebara [Alzolaras]
  - Juan Martínez de Amilibia
    Vasallo del Rey
    Sr. de la Torre de Mendia (Zarauz)
    Escribano de Zarauz
    n. 1466 (43 años en 1509)
    T. 12.07.1510[34]
    X doña María Ibáñez de Mihurubia
    - Martín Juan de Mendia
      h.u.
    - Catalina de Mendia
      c.m. 29.10.1507
      X Jofre de Yarza y Alzolaras
      c.p.
  - Mª Ibáñez de Mendia o Amilibia
    c. cr. 1480
    X Ochoa Ibáñez de Urraga
    Sr. de Urraga (Zarauz)
    n. 1456 (53 años en 1509)
    c.p.
    - Mª Martín
      X Cristobal de Arraçaga
  - Inesa de Amilibia o de Mendia
    n. cr. 1468
    X Juan Pérez de Iraeta
    c.p.
    - Beltrán de Mendia
      Escribano de Zarauz
      n. 1492
  - Beltrán de Amilibia o de Mendia
    X doña Mª Pérez de Ygola
    - Mª Beltrán de MendiaYgola[35]
      X Juan González de Segurola
      s.p.
- Sancha de Amilibia
  c.m. 2.04.1456
  m. 1493
  X Juan Pérez de Iraeta y Amilibia
  c.p.
- Lope Martínez de Zarauz
  Vasallo del Rey

  Ref. Tabla Zarauz
- N. de Amilibia
  X Juan González de Zarauz
  Escribano

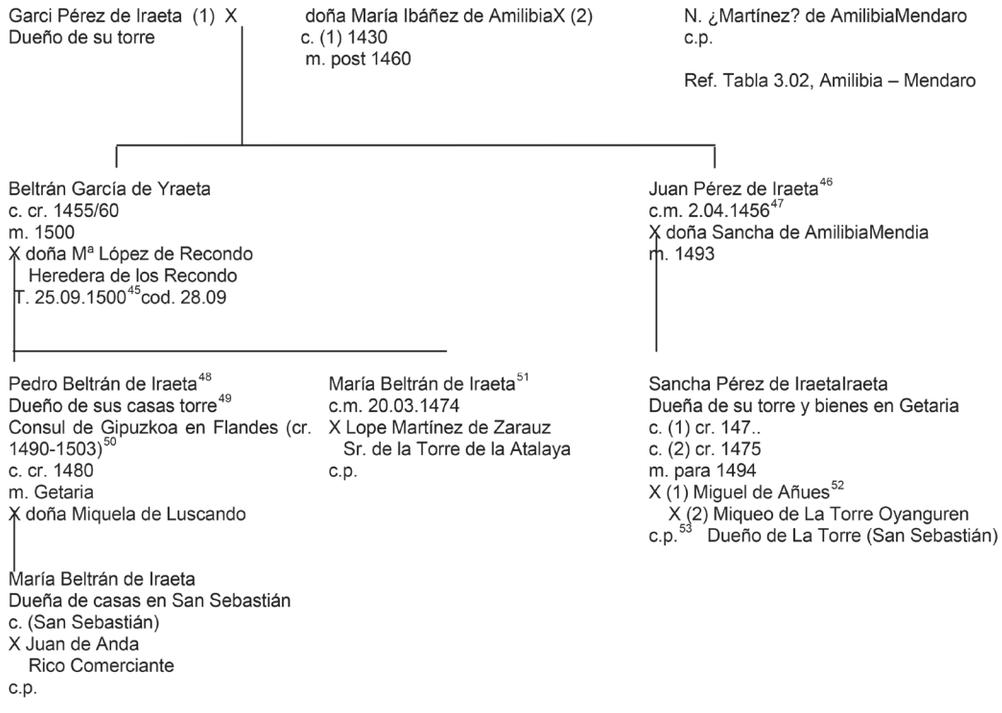
2. Rama Amilibia - Mendaro

- Juan Martínez de Amilibia
  Escribano de Getaria
  c. cr. 1455
  m. ant. 1465
  X doña María Ochoa de Olazabal
  - Juango de Amilibia
    Niño en 1465
    = Juan de Amilibia
    X doña Gracia Martínez de Aguirre
    m. entre 1460-1469[36]
    c. cr. 1490 m. post 1529
    - Juan Martínez de Amilibia[41]
      Secretario de la Inquisición
      n. cr. 1490
      c. cr. 1520 m. para 1548
      X doña Isabel López de Zarauz
      m. post. 1571
      - Juan López de Amilibia
      - doña María López de Amilibia
        X N. De Gainza
        c.p.
  - Juan Martínez de Amilibia
    Escribano de Zarauz
    n. cr. 1420/30
    m. cr. 1505
    X doña Teresa de Arteaga
    - Juan Ibáñez de Amilibia
      n. 1445
      m. post 1509
      Escribano de Zarauz
      X doña Mª Fernandez de Garraça
      c.p.

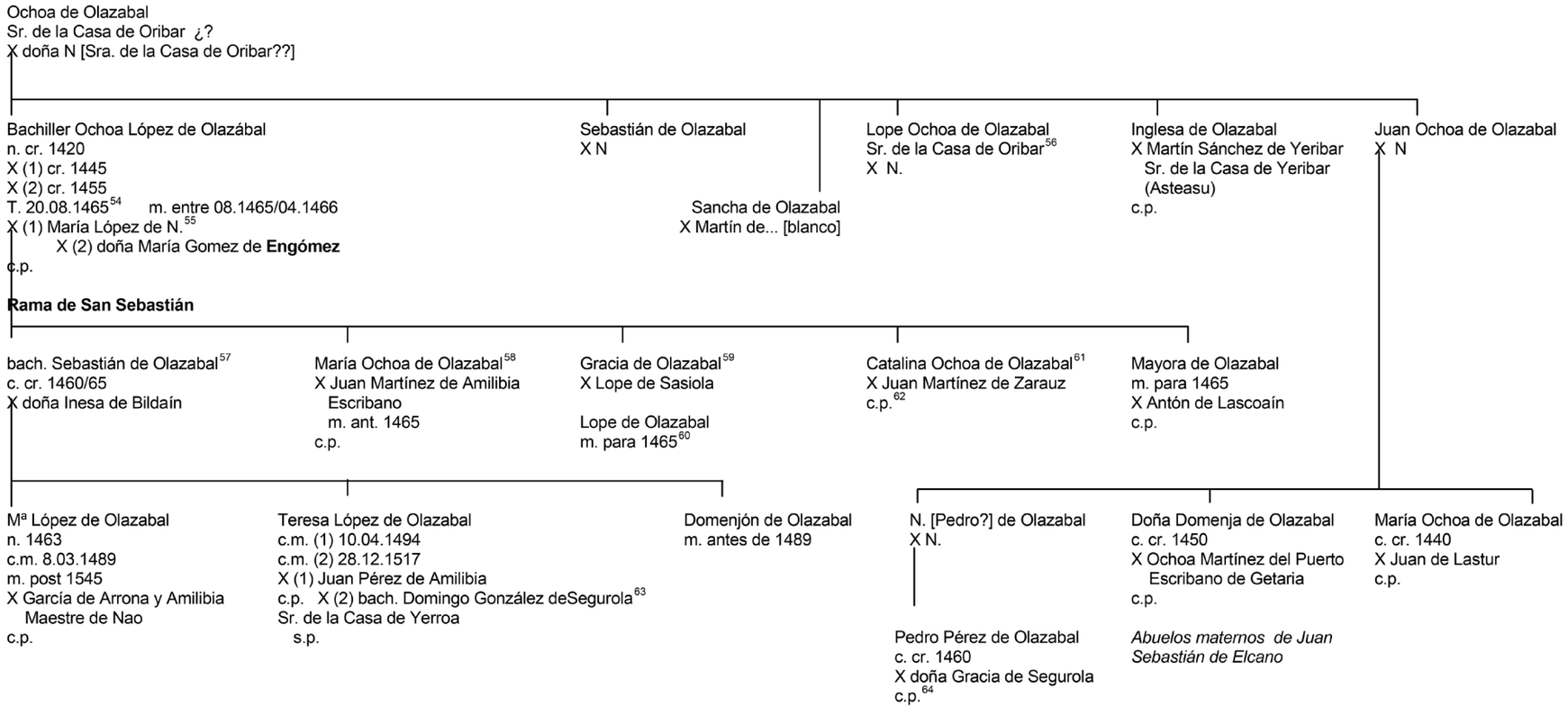
      Rama de Zarauz
    - Mª Ibáñez de Amilibia
      n. 1464[42]
      c. cr. 1480/5
      X Juan Ortiz o Ruiz de Unceta
      n. cr. 1450/60
      m. 1528
      c.p.
  - N. de Amilibia
    X Juan de Olacegui o de Arrona
    c.p.[37]
  - Pero Martínez de Amilibia[38]
    Vec. De Getaria
    Sr. de la torre de Mendaro
  - Juan Pérez de Amilibia[39]
    Sr. de la Torre de Mendaro
    n. 1435
    c.m. 10.04.1494[40]
    X doña Teresa López de Olazabal
    - Bachiller Juan Pérez de Amilibia
      Sr. de la Torre de Mendaro
      c.m. 31.03.1524[43]
      T. 1.06.1527[44]
      X doña Mª Urtiz de Bedua
      s.p.
    - Doña Mª Pérez de Amilibia
      Vec. De Deba
      X Juan Alós de Amilibia
      Maestre de nao
      c.p.
    - Gracia Pérez

- N. de Amilibia
  X N. de MendaroAmilibia [X Garcia Pérez de Iraeta]

04. FAMILIA IRAETA



05. FAMILIA OLAZABAL



06. FAMILIA ALDAMAR

Nicolás de Aldamar
c.m. 8.03.1477[65]
X doña Mª Pérez de Meauri
Sra. de torres en Getaria

Cap. Pedro Ibáñez de Aldamar[66]
Edifica sus torres[67]
c.m. (2) 28.12.1511[68]
m. 24.11.1536 (Alicante), abint.[69]
X (1) doña Mª Ortiz de Guevara
s.p. **Sra. de Alzolaras**
X (2) doña Inglesa López de Zarauz
T. 27.08.1513[70]
X (3) doña Sancha Pérez de Gamboa
T. 9.05.1569[71]

Mª López de Aldamar[72]
c. ant. 1537
T. 22.04.1566
X Juan de Arteaga y Zarauz
Sr. de Arteaga (Zumaya)
c.p.

Ana Pérez de Aldamar
c. ant. 1537
m. ant. 1560
X Juan López de Zarauz
m. 07.1562 (Valladolid)
Sr. de Zarauz (Getaria)

Mª Pérez de Aldamar
c.m. 13.05.1538[73]
T. 10.07.1546[74]
X Domingo de Lizarraras
Sr. de Lizarraras; Banquero Público (Sevilla)[75]
12.02.1546: Ejecutoria de Hidalguía
s.p.

Isabel Pérez de Aldamar

Inglesa López de ZarauzAldamar
Sra. de Aldamar
c. cr. 1561
T. 10.12.1601 y 2.03.1607
X Dr. Juan Ortiz de Zarauz
T. 28.02.1589
c.p.

María López de Aldamar o de Zarauz
Sra. De Zarauz en Getaria
c.m. 17.03.1555
m. ant. 1562
X Contador Juan Martínez de Zarauz
28.03.152, Contador de la Armada
c.p.

07. FAMILIA UNCETA

Fortún Sanchez de Unceta ... 1475....
Escribano de Getaria
n. cr. 1430
X doña N.

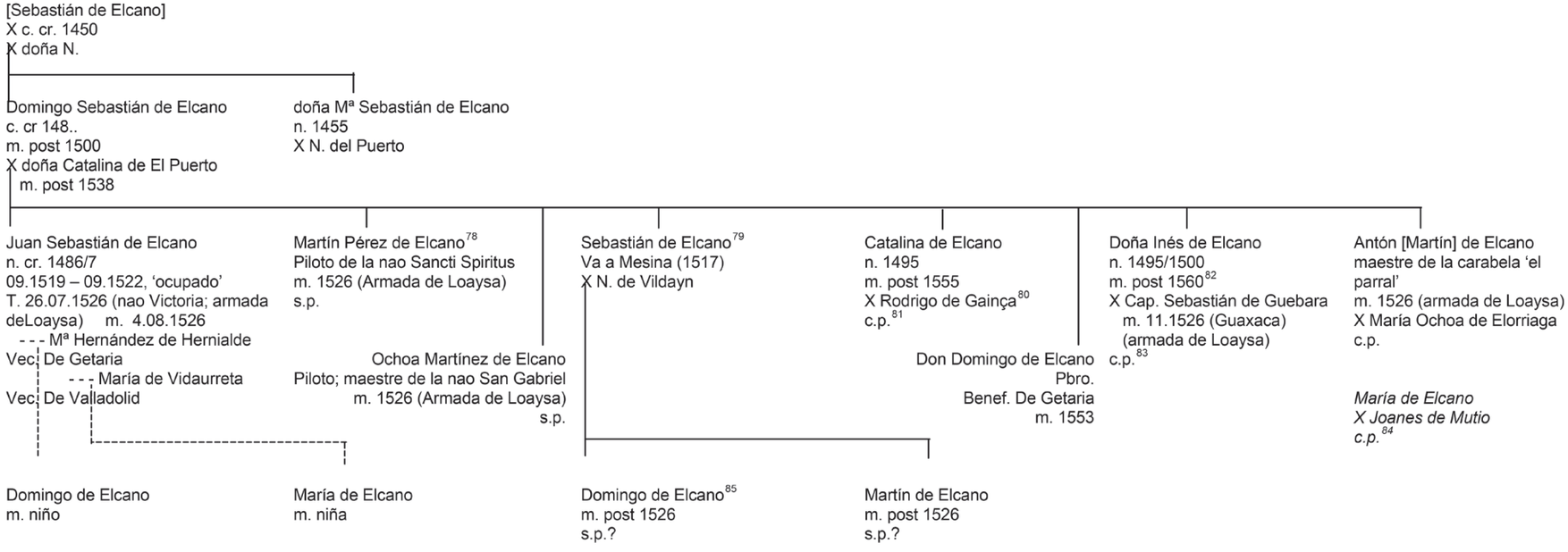
- Juan Ortiz o Ruiz de Unceta
  n. cr. 1450
  c. cr. 1480
  m. 1528
  X doña Mª Ibáñez de Amilibia
  - Beltrán de Unceta
    Escribano de Getaria
    n. 1491
    c.m. 91.2.1515
    T. 3.12.1568
    X doña Catalina de Segurola
    - Catalina Beltrán de Unceta
      c.m. 6.06.1536
      X Juan Ochoa de Basurto
      c.p.
    - Beltrán de Unceta, "menor"
      X doña Mª Ortiz de **Zarauz**
      Sra. de las Torres de Zarauz
      T. 7.06.1563 y 16..
  - Urtuño de Unceta
    Benef. De Getaria
  - Juan Martínez de Unceta
    Escribano de Getaria
    n. 1480
    - Dr. D. Juan de Unceta
      c.p.
  - Mª Pérez de Unceta
    c.m. (1) 24.05.1498[76]
    c.m. (2) 30.09.1504
    X (1) Fernando de Orexa
    Sr. de las torres de Orexa de Getaria
    T. 2.01.1503
    s.p .X (2) Pero López de Alzolaras
    c.p. Sr. de AlzolarasYuso
    n. cr. 1460 T. 17.06.1512
- Mª Ortiz de Unceta
  n. 1454
  m. post 1528
  X Amado Ochoa de Olazabal y Engómez
  Escribano Real; Dueño de las Casas de San Sebastián
  T. 30.09.1522 m. 10.1522
  s.p.

08. FAMILIA PUERTO

Ochoa Martínez del Puerto
Escribano de Getaria
c. cr. 1450
X doña Domenja de Olazabal

- Domingo Ochoa del Puerto, 'mayor'
  Escribano [26.04.1497]
  n. 1450
  m. post 1523
  X doña Catalina de Recondo
  - Domingo Ochoa del Puerto, 'menor'
    Escribano de Getaria
    n. 1499[77]
    X doña N. de Recabarren y Laranga
    - Pedro del Puerto
      Escribano de Getaria
      s.p.
  - María Ochoa del Puerto
    Dueña de sus torres
    c. cr. 1510/5
    X Maese Martín de Urquiola
    Cirujano
    n. 1473
    c.p.
  - Catalina del Puerto
    c. cr. 1515
    X Domingo Martínez de Gorostiaga
    c.p.
- Catalina del Puerto
  c. cr. 1480
  X Domingo Sebastián de Elcano
  c.p.
- N. del Puerto
  X doña Mª Sebastián de Elcano
  n. 1455

09. FAMILIA ELCANO DE GETARIA



NOTAS

[1] En sustitución de Sancho Sánchez de Zumeeta a la muerte de este, como consta en el privilegio de Lope. La reclamó Pero Sánchez de Zumeeta, hijo de Sancho, amparado en una carta de Juan II que daba privilegio a Sancho para que pudiese renunciar el oficio en su hijo. Enrique IV se lo confirma en 1460. Se lo confirma por juro de heredad el 10.1462 y el 10.05.1471, y tercera vez en Fuenterrabía el 10.05.1472 (eximiendo a sus herederos de sacar carta de confirmación), con varias prerrogativas, entre las cuales que el tribunal de la Alcaldia esté en Getaria. En1460.05.28, posesión de la alcaldía mayor de Sayaz, por el contador Lope Martínez de Zarauz, representado por Juan Miguélez de Landerráin, su apoderado, en Zalbide, tierra de Vidania, estando presentes los jurados y hombres buenos de las universidades de Régil, Beizama y Goyaz, en presencia del escribano Juan González de Zarauz. ACBA.

[2] Extracto en AGSimancas, Contaduría de Mercedes, leg. 76, nº 1. Dice que tuvo de 'su señora' doña Inés de Guzmán (mujer de Alonso Pérez de Vivero, Contador Mayor) 24 fanegas de trigo que renunció en su criado Juan Ybañeta, este a su vez en doña Juliana de Gainza (albalá de 30.03.1454) y esta en el mismo.

[3] En ARChV, ejecutoria de 1488.12.12, sobre pagos que hizo sin consentimiento de su marido y manteniendo en Getaria en sus casas a 13 hombres de la Casa de San Millán en beneficio de sus hermanos.

[4] El novio es dotado con una casa en la Atalaya y la casa de doña Elvira, suegra de Lope Martínez (y su abuela), con todas sus pertenencias, y según se le mandó en casamiento a doña Juliana su madre cuando casó con Lope; unas casas y varias viñas, «el solar que es detrás de la dicha casa de latalaya (sic) en que agora fizo el dicho Lope Martinez un horno nuevo»; «la hortezuela de los portales chicos desta dicha villa devaxo de la casa de los dichos»; y lo que quedó en la casa de la Atalaya y bienes de doña Juliana, una vez se pagó la dote de su hermana doña Mª López, que casó a Laurcain. Le dota además con 6.000 mrs. situados en alcabalas y diezmo viejo, y otros 3.000 en las alcabalas de Orio. Ella trae 400 quintales, 240 para los novios y 160 para Lope Martínez, para reparos en la casa de la Atalaya. Se incluye un pacto sobre las sepulturas de la familia: «por quanto la dicha casa de la Atalaya tiene muchas sepulturas e la casa e torre en que mora el dicho Lope Martinez, que es junta e apegada a la Yglesia de Sant Salvador de la dicha villa no tiene syno la sepultura prinçipal suya», se acuerda que a Lope Martínez «le quede para la dicha su casa e torre en que mora ... una sepultura que la dicha casa de la Atalaya tiene delante e debaxo del altar de Santo Domingo de la dicha Yglesia,çerca de un pillar de piedra que ha por linderos de la una parte la sepultura de doña Catalina, muger de Miguel de Arreche e sus fijos, e de la otra la sepultura de Çurabiz y Guereçieta», y que las demás sepulturas queden para Lope y su mujer. Fiadores de Zarauz: Martín Sánchez de Gaynça, Ochoa de Mendia, Juan de Aldaçola, Martín Ximénez de Ayçarna, Juan de Basurto, vec. de Getaria. Fiadores de Iraeta: Juan Pérez de Amilibia, Juan Miguélez de Zarauz, Juan «su fijo», Antón de Olaçegui y Beltrán de Alzolaras, vec. De Getaria. Doña María López de Recondo, tía de la novia (sería tía abuela?) le dota con una tierra. En 30.01.1475, los novios confirman el c.m. y donación. Testigos: don Juan de Soraçábal, Vicario de Getaria, don Domingo de Sevilla y don Martín de Gorostiaga, clérigos; Furtún Sánchez de Unceta y Ochoa Ibáñez de Olano, vec. de Getaria. Martín Juan de Amilibia, el bach. Martín Ibáñez de Lersundi y Juan Ibáñez de Amilibia, vec. de Zarauz. El escribano dice haber hecho una copia del c.m. en «estas quatro fojas de cuero de pargamino». ACBA.

[5] Son menores de edad. Ella es dotada con 1.000 quintales de dote. Cartas de pago de la dote entre 1469 y 1473, definitiva en 16.11.1482. Fiadores de Laurgain-Ayerdi: sus hijos Martín de Ayerdi y Lope de Ayerdi. Fiadores de Zarauz: su hermano Martín Juan de Amilibia, escribano, y su sobrino Juan Ibáñez de Amilibia. Testigos: Ojer de Murguia, Domenjon González de Andía y Petri de Lasarte.

[6] De 25.02.1533, donación de todos sus bienes por doña Estíbaliz de Elorriaga, viuda de Juan López de Zarauz, a favor de su hijo Juan López de Zarauz. ACBA.

[7] En 1529 dice tener 56 años, y ser primo en cuarto grado de doña Mª Beltrán de Iraeta.

[8] Padre de Juan Miguélez y de Domingo López, al menos. Coetáneo a este tenemos a otro Lope Martínez de Zarauz, «piloto», m. ant. 1525, casado con doña Simona de Basurto y padres de Mª López de Zarauz, mujer de Juan López de Esnal y Orexa, con una hija de nombre Juliana, que le haría descendiente del primer matrimonio del Contador.

[9] 15.11.1540. Licencia de Pedro Pacheco, obispo de Pamplona, a favor de Juan López de Zarauz, para que pudiese erigir, para sí y sus sucesores, una sepultura en la iglesia parroquial de San Salvador de la villa de Getaria. Posesión el 10 de agosto de 1542. ACBA.

[10] Nombrado heredero mejorado por su padre, como hijo mayor. Se casó contra la voluntad de su madre, quien mejora a Juan López y le deshereda. Lope cede legítimas a su hermano por 550 ducados (13.06.1541). Hubo

pleito entre ambos hermanos sobre si la casa era de mayorazgo. Se refieren a ello los testigos del pleito de Arrona (1528). Pedro de Arrona dice que, de haber una casa de mayorazgo en Getaria, donde tal costumbre no existe, sería la de Juan López de Zarauz, poseedor de 'la mejor y mas prinçipal fazienda» de la villa. Dice haber oído que su abuelo obtuvo provisión real por la que le daban facultad para fundar mayorazgo.

[11] Ref. Extractos de escrituras de Getaria del ACMotrico.

[12] Ella lleva las fincas y bienes de su padre, y él aporta 600 ducados. Posteriormente aumenta su dote hasta 2.000 ducados, que donó a su mujer. ACBA.

[13] Hijo de Martín de Zarauz [litiga ejecutoria en 1524 como originario de la casa de Ybañeta, de Zarauz] y doña Isabel González, vecinos de Ávila. Sus hermanos; Diego de Zarauz, pbro. y canónigo de la Catedral de Ávila (1569), y doña Ana. ACBA.

[14] En1578, donación a favor de Tomás de Alzola, su marido, de dos casas en la villa de Getaria, junto a la iglesia de San Salvador, de la casa-torre en que vivían, de una viña en Sarazaga, otra en Aitaco, de una casa llamada Echeberri, y de otros bienes. ACBA.

[15] Cita a sus padres y dos hermanos. Manda enterrarse donde lo están sus padres. Su tía, Mª Pérez de Arrona, freira. H.u. su hijo, si lo pariere. Ref. AHPO, prot. 2990.

[16] Editado en la *Colección de documentos inéditos para la historia de Guipuzcoa*, nº 4. En ACBA. Es viuda del capitán Tomás de Alzola; instituye por heredero universal a su sobrino, Juan López de Zarauz. Los bienes que dejó fueron su casa torre, una casa en Tompape, los caseríos de Echeverri y Picamendi, un manzanal en Aitaco y una viña en Sagasaga.

[17] Una hija, muerta sin sucesión.

[18] Fue un matrimonio clandestino.

[19] En las probanzas de Yeribar, se dice que Antón es sobrino de Juan Pérez de Amilibia, marido de la Olazabal. Pero no se dice lo mismo de su hermano García, que vendría a ser sobrino de su cuñado. Ref. 1499/1502 Zarandona y Wals Olvidados C 1505/1 - L 151 y 310.

[20] La documentación de los Arrona, en ARChV, Zarandona y Balboa, Fenecidos, C 1298/4, L 240. En la instancia provincial, GAO-AGG, Mandiola civiles, 26. En esa instancia se incorporan algunos documentos originales. La dote de doña Catalina: 1. las casas de la villa de Getaria, donde solian hacer su vivienda. Con sus sepulturas en San Salvador. Linderos: casas de Domingo de Gainza, platero, casas del fallecido Juan López de Elorriaga, casas de Martín Juan de Amilibia; 2. una torre de cal y canto que está yerma, dentro de la villa. Linderos: casa del bachiller Sebastián de Olazabal y las calles reales; 3. una plaza vacía y solar de casa en la villa. Linderos: torre de Domingo de Urquiola, casa de don Diego de Mendia y por las dos partes las calles reales; 4. las tierras llamadas Yraetacelay, en Aquerregui, cabe la villa, con la parte de casa y solar que es dichas tierras y las tierras de Yerategui pertenecientes a dichas casas; 5. la casería que tienen en el lugar llamado Altaça, en Getaria, con sus manzanales, etc. Juan García denomina a estos bienes, 'la casa de Yraeta'.

[21] En 1528 (Ref. ARChV, Zarandona y Balboa, Fenecidos, C 1437/6, L 265) dice tener 70 años. Dice expresamente que Juan Pérez de Amilibia, marido de doña Teresa, era hermano carnal de su madre. Primo carnal de Pero Beltrán y Mª Beltrán de Iraeta y Recondo.

[22] Serían sus hijos (de los que nada se dice de concreto): el Bachiller Juan García de Arrona, c. cr. 1510 con doña Mª Martínez de Vildayn; y dos hijas cuyo nombre ignoramos: la mujer de Juan Sebastián de Olazabal (n. 1450) y la mujer de Juan Martínez de Mantelola, sastre (n. 1480).

[23] «Sobrino carnal de su cuñado, hijo de su hermana» según las probanzas en el pleito de Yeribar (Zarandona y Walls, olv., 15051). Se dice del Bachiller Sebastián que *«era onbre de letras de muy buena vida trato e conversaçion e fidelisymo e muy temeroso de dios e onbre que non jurara falso por cosa del mundo, reto e hazendado ... el que morio muy catolicamente ... e estubo en cama doliente mas de dos meses de la enfermedad de que morio»* Ref. su carta de dote en ARChV, Quevedo, F. 1464/3; y en Zarandona y Balboa, 1437/6.

[24] Dotada con la torre que su padre tiene en Getaria con su vástago. El c.m. se saca de una apuntadura del protocolo original. Los padres de García no figuran. Es hermano de Antón de Arrona. Entre los testigos: Juan Pérez de Arriola, sobrino de Juan Pérez de Amilibia.

[25] Estaba con su padre en Toledo cuando murió. A su vuelta entregó 'la espada de su padre' a doña Catalina de la Torre, su mujer. Miguel López de Zarauz (56 años) es su pariente en 4º grado.

[26] Algún testigo dice que cuando se hicieron los casamientos era mozo de poca edad y vecino de Toledo, donde murió su padre.

[27] Su viuda pide la tutela de sus dos hijos. Al otorgar un poder para el pleito en 23.12.1527 dice estar en la cama 'con gran dolençia' y no poder firmar.

[28] Hija de Juan Miguélez de Aguirre (65 años, en 1528), quien es primo carnal del escribano Juan Martínez de Mantelola, mayor en días (78 años). Al entablar el pleito en 1528 en nombre de sus dos hijos, una de las probanzas es sobre la vecindad de Arrona (Getaria) y su mujer (Donostia), pues la costumbre sucesoria en cada villa es diferente. Y los Arrona se rigen por la de Getaria.

[29] Dicen los testigos que 'solian vivir muy contentos de los dichos casamientos' y solian ir a Getaria 'a folgar' a casa de los Arrona.

[30] Eran 5 hermanos: N., Antón, Urtuno y Mª Beltrán m. niños, y Sancha Pérez. En el pleito dice que quedó conforme con su dote.

[31] En AGI datos sobre su herencia, con bienes en Eibar, casas en Sevilla, etc. Parece fue criado del Tesorero Juan de Orbea. Es hijo de Martín Martínez de Isasi, quien le envió a Sevilla a negocios cr. 1554; le dejo 400 ducados en su T. Ref. Archivo General de Indias, Contratación, 211, N.1, R.5.

[32] Fue albacea de Martín de Lizarraras. Tiene un esclavo, Jerónimo. Casó a su cuñada con su hermano. Ambas eran hijas y herederas del Licenciado Arrona, vecinos de Getaria donde él tambien reside.

[33] Testigo en un poder de su padre de 1527.

[34] En la torre de Mendia (Zarauz). AHPO. Prot. 1215, fol. 132-138. Ha sido tutor de los hijos de su hermano Beltrán y doña Mª Pérez de Ygola. Cabezaleros: su mujer, su confesor D. Martín de Mancicidor, el bach. Domingo González de Segurola y su hermano Martín González de Segurola, Martín Fernandez de Dornutegui y Juan Pérez de Mihurubia, escr. de Zumaya.

[35] Dejó sus bienes (casa de Juan de Ygola y otros) a su hijastro Miguel de Segurola, a condición de que se casase con Catalina de Urreizti, nieta de Mª Dominguez de Ygola.

[36] Su primer marido Juan de Amilibia, era primo carnal de Beltrán García de Iraeta. Es suegra del escribano Sebastián de Zabalaga. Garcia de Arrona, su primo segundo; su marido, Beltrán de Alzolaras, vecino de Getaria, era hijo de Beltrán, Sr. de Alzolaras, y solía tener el cargo de cobrar deudas y quintales de la casa. Los quintales solian ser acarreados y entregados en la tienda que la casa de Alzolaras tenía en Getaria.

[37] Sus hijos se dicen primos carnales de los Iraeta.

[38] Es muy probable que heredara el nombre y la torre de su tío, el dueño de la torre de Mendaro, cuya propiedad transmitirá luego a su hermano.

[39] Es hermano de Beltrán García de Iraeta. En el pleito de Yeribar se explica con toda claridad el parentesco. Antón y García de Arrona son de un mismo padre y madre. La mujer de García, doña María López, es hermana de doña Teresa López, mujer de Juan Pérez de Amilibia, 'hermano carnal' de la madre de los Arrona.

[40] El novio no cita padres. Dote de la novia: viña y manzanal de Zubiaga, la viña de Aldamar y otras viñas y tierras, los solares que su padre compró de Martín de Zarauz y doña María Tomás, su mujer, y los que compró de Nicolás de Orexa, de María de Epelola, de Martín de Ondarra y su mujer Catalina de Çioçaga, que son todos juntos, según están reservados en el c.m. de su hermana. Fiadores: el bachiller Juan Martínez de Zarauz, vec. de Deba, y d. Juan de Olazabal, vicario de Sta. Mª de San Sebastián. El novio: la casa torre de su morada con su ajuar, con el horno que está pegado, el naranjal que está encima de la casa torre, las huertas que están sobre el dicho manzanal, la casa en la calle mayor, la 4ª parte del lagar de Aquerregui, la viña de Aquerregui, la de Aldamar y la de Yherategui, el manzanal de Zubiaga, y otras vinas, etc. Fiadores: Pero Beltrán de Yraeta y Antón de Arrona. Testigos: d. Juan de Soraluce, vicario de Getaria, don Juan Ochoa de Aguirre, clérigo, Juan Pérez de Olazabal. ARChV, Zarandona y Balboa, Fenecidos, 1437/6.

[41] Coetáneo a este, hay otro Juan Martínez de Amilibia, escribano y vecino de Getaria, muerto para 1539. Marido de doña Mª Pérez de Irarrazabal, y padre de seis hijos: D. Martín, clérigo, Juan Martínez, Pedro Martín, Antón, Ana y Francisca.

[42] Testigo en 1529 en el pleito Iraeta-Iceta (ARChV, Varela olvidados, C 873/4, L 291). Es prima carnal de Beltrán García de Iraeta.

[43] Ella trae 200 quintales. Él se dota con la torre de Mendaro, que heredó su padre de Petri Martínez de Mendaro, su tío; de otra casa en el portal, y varias viñas, manzanales, etc.

[44] Dejó heredera universal de su torre de Amilibia o de Mendaro a su hermana Mª Pérez, mujer de Juan Alós de Amilibia.

[45] En su casa y torre. Se manda enterrar en la huesa donde están su padre Lope Ibáñez de Recondo y su marido. Antón de Arrona le prestó 25 o 27 florines, y recibió de su madre cierta tablazón para fabricar su nao 'tolare'. A su nieto Beltranche los manteles que le mandó su tía doña Mª López de Gamboa. Falta pagar parte de la dote de su hija; su yerno ya ha muerto. Le deja a su hija la casa y solar de la calle mayor 'cabe la iglesia mayor' y la viña de Lasalde, que le dejó su tía (de la testadora) doña María López de Gamboa. Deja su casa torre en la que vive, la viña de Aquerregui y otras fincas. H. u. su hijo. Cabezaleros: el bach. Pero Fernández de Iceta, Juan Pérez de Amilibia y sus dos hijos y doña Miguela de Luscando. ARChV, Varela olvidados, C 873/4, L 291.

[46] Es probable que se trate del mismo Juan Pérez casado después con doña Teresa de Olazabal.

[47] Hijo de Garci Pérez de Iraeta y doña Mª Ibáñez de Amilibia. Trae una torre en Getaria, una huerta en la atalaya. Ella es dotada con 350 quintales por su madre. Fiadores, sus 2 hijos, su yerno Zarauz y su hermano Ochoa. Testigos: Lope Ybáñez de Recondo, don Juan Martinez de Olazabal [es el Vicario], Pero Martínez de Amilibia, Juan Miguélez de Orexa, Fortún Sánchez de Unceta, Ochoa Ibáñez de Olano, Miguel Pérez de Yeribar, Juan Martínez de Vildain y Juan Martínez de Manterola, vec. de Getaria; Juan Ybayeta, Gonzalo de Yherategui y Juan de Ondarra «el moço». Confirman el matrimonio en 28.11.1459, y lo ratifica doña Mª Ibáñez de Amilibia en 28.07.1460. El 20.03.1464, carta de pago de otros 230 Qn. de hierro más. ACBA.

[48] Tuvo sus bienes secuestrados por deudas por Juan de Arteaga. Eran bienes suntuosos y sus casas estaban muy bien aderezadas. Se dice que había dos 'frontales' que no eran 'de la tierra', y que los trajo Beltrán García de Iraeta de su casa.

[49] Parece ser que estaban 'caydas' en 1529, pues un testigo dice que los altos de madera estaban caídos 'aunque las partes de cal e canto estaban en pie'. Un testigo dice que doña María López de Gamboa le donó la casa de la calle mayor.

[50] Casó en San Sebastián hace 40 años más o menos; según testimonios algo confusos de los testigos, hacia 35 años que partio de Getaria en su nao, y faltó cerca de 13 años, siendo cónsul en Flandes. Por lo visto, sus sobrinos Iceta y su mujer revolvieron en sus escrituras en su torre de Getaria el mismo dia de su fallecimiento.

[51] Socorrió a su hermano en su extrema necesidad. Casó con menos de 25 años. Miguel López de Zarauz es su pariente en 4º grado. Los testigos explican cómo estando ausentes su hermano y marido, y viviendo su cuñada en San Sebastián, solían vivir juntas madre e hija en las casas de Recondo. Al morir su madre quedó doña Mª Beltrán al cargo de la casa de sus padres y de la torre de la Atalaya, que su marido reedificó con su dote.

[52] Así lo afirma Martín Arano de Lasarte, explicando cómo el arreo que llevó al primer matrimonio lo pasó al segundo. Testimonio del proceso de Arrazubía, en ARChV.

[53] Su hija Catalina llevó sus bienes a los Arrona. Ref. Tabla.

[54] El 20.08.1465, martes, otorgamiento del testamento, «dentro en estos tres pliegos de papel, por la mano del escribano presente». He resumido el contenido y presentado los resultados en AGUINAGALDE (1998).

[55] Citada en el Test. como «mi muger primera», hija de Lope López llamado «Lope Chipi». Tenía con ella diversos bienes en las villas de Getaria y Zarauz, que reparte entre sus hijos.

[56] En doc. de 13.01.1467 aparece como testigo junto a Alzolaras y Lope Martínez de Zarauz. Ref. ARChV. Quevedo Fenecidos C 1464/3, leg. 327.

[57] Le pagó los estudios, que le costaron más de 40.000 maravedises. Le donó luego su viña de Aldamar que compró de Beltrán Ibáñez del Puerto. Le dio otros bienes en Getaria y le da sus libros. En 22.12.1486, obligación de pagar a doña Catalina de Segurola, Sra. de Yeribar, lo que se le debe en su calidad de administrador de esta como deudo.

[58] Cuando casó le mandó «la mi casa nueva çerca la iglesia de Getaria con su emparança e con una huerta» y ajuar por 600 florines de oro. Que lo herede su nieto: Juango de Amilibia. Que este herede además su viña de Archudurraga, que linda con la viña de Juan Pérez de Balda, y la mitad de la obligación y carta desaforada que heredó de su suegro, de cuantía de 12.000 mrs. que tiene en su casa junto con el «trespasamiento» de Yñego González de Sasiola (cita a García de Iraeta, a Juan Perez de Amiribia (sic) y a Lope Ibáñez de Recondo, vecinos de Getaria, que tambien intervienen en esta obligación de manera diversa).

[59] Cuando casó les dio la Casa de Ormaechea, con todo su ajuar y «ostillamenta», con todas sus tierras labradas y por labrar. Valían pasados 2.000 florines.

[60] Que su hija Lopeiza haya los 50 florines que le deben de pagar el bach. Sebastián y Juan Martínez de Zarauz, su yerno. Si muere, que su madre herede 20 florines.

[61] Cuando casó le dio las casas en que vive, cuya mitad le pertenecía, y compró la otra mitad, además de una viña, un manzanal y ajuar por valor superior a 1000 florines.

[62] Padres de Ochoa Martínez de Zarauz, escribano de Getaria (AGS, RGS, 1480).

[63] Viudo de doña Isabel de Gamboa Zarauz. Doña Teresa López se dota con una casa que tiene en la calle mayor de Getaria, solares de casas, etc.

[64] Su hija María Pérez de Olazabal, casada en 1485 con Pedro de Manterola, sin sucesión. El pleito que se sigue aclara su ascendencia. Dicen los testigos que es biznieta de Juan Ochoa, abuelo de los Puerto y de doña Mª Juan de Lastur. ARChV, Zarandona y Balboa, leg. 1437/6.

[65] María Pérez de Meauri es hija de Pero Ibáñez de Meauri, vasallo del Rey, originario de Bermeo pero casado en Deba con doña Teresa Íñiguez de Irarrazábal. La novia aporta los bienes en Getaria de sus tíos Juanes de Iceta y María López de Zumaya: una casa y torre, una viña en el lugar de Sarasaga, una huerta en el lugar de Herrerieta, una viña en Lobrendy, una viña en Lacoda, otra viña en Grecieta, y todos los demás que les pertenecían, reteniendo para sí una tierra viña que tenían en el lugar de Aquerregui. ACBA.

[66] En 1524 compra a las monjas de Oñate la hacienda que estas tenian en Getaria, que procede de la dote que llevó doña Juana de Gamboa Irarrazábal al casar con el Secretario Juan López de Lazarraga Ref. algunos detalles en AGUINAGALDE (2013a). En 23.06.1507, doña María Ibáñez de Astigarribia, señora de la casa de Irarrazábal, da licencia a su nieta, doña Juana de Gamboa, para disponer libremente de la casa de Irarrazábal y otros bienes en Getaria. ACBA.

[67] 13.06.1529. Licencia y facultad, concedida por la villa de Getaria a Pedro Ibáñez de Aldamar, para que pudiese extender su casa-torre de Aldamar sobre la muralla de dicha villa, y edificar en ella aposentos y corredores. ACBA.

[68] Como hija mayor, Inglesa recibe 400 quintales de dote, plata y arreo suntuoso. Aldamar traer su torre y varias fincas en Getaria, además de casas en Deba.

[69] En servicio de SM. Se hizo a la vela en la concha de Getaria el 7.01.1535 en su nao 'o carraca' llamada san Pedro de 1.040 toneladas, como capitán y piloto de la nao, y participó 'en la empresa de Túnez' desde 28.05.1535 hasta el 11.09; se perdió en la playa y puerto de Saona. Su nieta reclama sueldos, acostamiento (se dice que cada 100 toneles valen 10.000 mrs) por servicios, y en 1597 se valora la deuda en 855.935 mrs. Hay probanzas, en la que se dice que 'la dicha carraca hera una de las mas buenas y hermosas naos que auia en España». AGS, contaduría del sueldo, 2ª época, leg. 6.

[70] Deja h.u. a su única hija Lopeiza.

[71] Ratifica la donacion que habia hecho de la casa de Aldamar a su nieta doña Inglesa en 30.08.1561. En 1570 se dice de ella que es «bieja decrépita» de más de 80 años en un pleito por bienes y administración de la Casa de Aldamar con doña Inglesa su nieta y heredera, a la que en 1561 siendo aún doncella doña Sancha, donó la Casa. El Capitán dejó una hacienda de 30.000 ducados al morir que parece administró mal doña Sancha, que «siempre ha sido mujer gastadora».

[72] En 28.12.1538 renuncia legítimas en su tío Juan López de Zarauz.

[73] Doña Sancha dota a su hija con las casas principales en las que 'al presente' vive ella, «que son e caen sobre el muro», una torre 'de cal e canto' en Getaria, en la calle principal, un pedazo de otra torre, «edificada de cal e canto hasta un sobrado»; otras casas, la casería de Gaztanca (sic), la de Arriate, medios molinos, varias viñas, etc.; unas casas en Deba. Y, además, le dota con 1.500 ducados. Domingo se dota con sus casas en Cestona, varias tierras, etc. y otros 1.500 ducados de oro. Doña Sancha y Mª Pérez firman. ACBA.

[74] Llevó en dote 1.500 ducados. Ref. AMVS, Fondo Ramery. Hubo pleitos por la dote entre los herederos y doña Inglesa de Zarauz Aldamar, heredera de su abuela, y su marido el Dr. Zarauz.

[75] Vivió al principio en Getaria, donde casó, y luego en Sevilla. CARANDE dedica las pags. 306-313 del Vol. I a la quiebra de Lizarraras en Sevilla y su encarcelamiento.

[76] Dotado por sus padres: la casa principal, que linda con una tierra y solar de casas con que fue dotada su hermana Catalina por el T. de sus padres, con huerta de Ochoa Martínez de Bedua y por las otras dos partes con las calles públicas; además del ajuar y ostillamento; la viña de Canpayran, que linda con la viña de Domingo Sebastián de Elcano, con tierra de Martín de Paguino y la calle pública, y otras viñas y manzanales que se describen; las sepulturas que tienen en la iglesia; se describe el arreo. Fiadores: Juan Pérez de Amilibia y Antón Ibáñez de Arrona. Ella es dotada por sus padres con 300 quintales, 2 tazas de plata, 6 camas, etc. joyas, 2 huchas de Flandes. Fiadores: Pedro de Arteaga y Juan Domínguez de Mihurubia. En las casas del escribano Juan Ortiz de Unceta, en el arrabal. Testigos: Juan Martínez de Recondo, Joan Miguélez de Zarauz, mayor en días y Maestre Juan de Aldape. ARChV, Varela Fenecidos, C 1974/2.

[77] Se dice primo segundo de doña Teresa de Olazabal (lo es su madre). 29 años en 1528.

[78] H. u. nombrado por su su hermana, en falta de sus dos hijos y de su madre.

[79] Dos referencias sobre Sebastián desconocidas hasta la fecha: (1) en 1504. Venta de un solar en el lugar llamado Peña de Malcorbe, que D. Esteban de Basurto, clérigo beneficiado de la iglesia parroquial de San Salvador de Getaria, y Dª. Gracia Pérez de Olazábal, mujer de Domingo Martínez de Gorostiaga, otorgaron, como tutores y curadores de las personas de los hijos de Juan Pérez de Basurto y de Lorenza de Olano, su mujer, difuntos, por precio de veinte ducados de oro, a favor del antedicho Domingo Martínez de Gorostiaga. Firma como testigo Sebastián de Elcano. ACBA. (2) En Cestona, 25.04.1517, Domingo de Arrona da poder a Sebastián de Elcano, vecino de Getaria, que está presente, para que cobre los 515 quintales de hierro sotil, 94 rotoles e 9.875 cabos, y en hierro grueso 179 quintales, 64 rotoles y 691 cabos; todo ello a su nombre (salvo 28 quintales que son de Juan Domínguez de Mihurubia, veino de Getaria) en Mesina en poder de los herederos de Micer Angelo y Bernardo Faraon consignados por el vicecónsul de los españoles, Juan Antonio Rico, por el testamento de Juan Martínez de Vildayn, vecino de Getaria y fallecido en Mesina, suegro que fue de dicho Elcano y factor de Arrona. De manera que recibiendo el dicho hierro pueda venderlo. Testigos Juan Martínez de Amilibia y Sebastián de Artazubiaga, vecinos de Cestona, y Juan Martínez del Puerto, vec. de Getaria. AHPO. Prot.1606, fol. 15.

[80] Hermano de Juan Ruiz de Gainça, vicario de Getaria (n. 1490 , test. 1555, con 66-67 años).

[81] Su hijo, el bachiller Rodrigo Sánchez de Gainza, benef. de Getaria, es apoderado por su tía Ynesa y su abuela doña Catalina (de quien se dice heredero universal) para reclamar las herencias de los Elcano. Ref. detalles en AGUINAGALDE (2017).

[82] En 1559 dice tener 60 o más años.

[83] Tienen a Martín Sánchez de Guebara, que muere s.p. y le hereda su madre.

[84] Su hijo Esteban, testigo en el testamento de su tío en 1526.

[85] Él y su hermano, citados por su tío en su T. en 1526.

VICTORIA

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

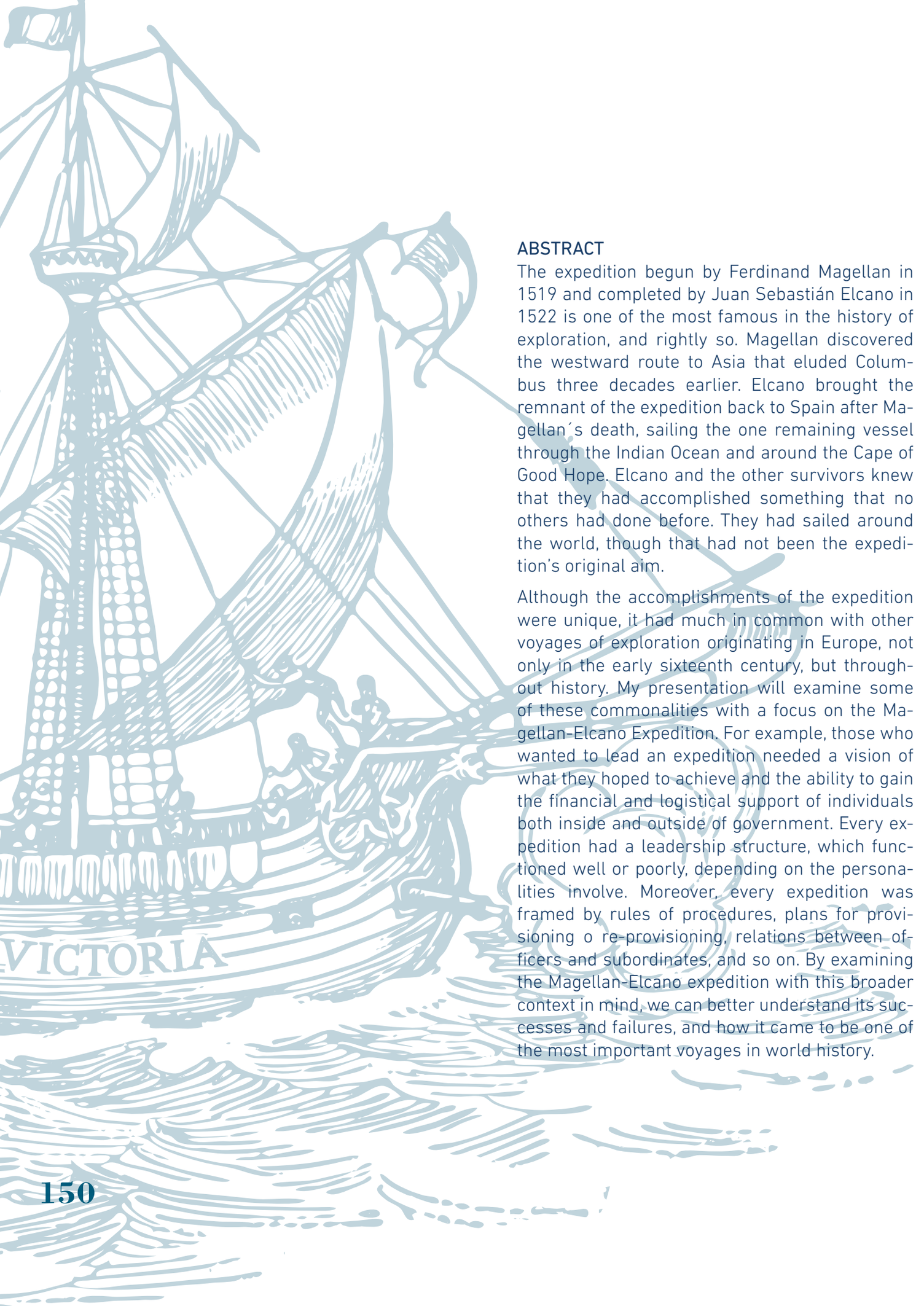
La expedición Magallanes-Elcano

CARLA RAHN PHILLIPS
Profesora Emérita
Minnesota University

RESUMEN

La expedición iniciada por Fernando de Magallanes en 1519 y completada por Juan Sebastián Elcano en 1522 es una de las más famosas de la historia de la exploración. Y a justo título. Magallanes descubrió la ruta occidental a Asia que escapó a Colón tres décadas antes. Elcano condujo los restos de la expedición de regreso a España después de la muerte de Magallanes, al mando del único navío que había sobrevivido, a través del océano Índico y doblando el cabo de Buena Esperanza. Elcano y los demás supervivientes sabían que habían realizado algo que nadie había hecho antes. Habían dado la vuelta al mundo, aunque este no fuera el objetivo original de la expedición.

Aunque los logros de la expedición fueran únicos, el viaje tuvo mucho en común con otras empresas de exploración organizadas en Europa, no solo en los primeros años del siglo XVI, sino a lo largo de la historia. Mi texto examinará algunos de esos rasgos compartidos con el énfasis puesto en la expedición Magallanes-Elcano. Por ejemplo, aquellos que querían mandar una expedición necesitaban tener una visión de lo que esperaban lograr y la capacidad de obtener el apoyo financiero y logístico de diferentes individuos tanto dentro como fuera del gobierno. Cada expedición tenía una estructura de mando, que funcionaba bien o mal, dependiendo de las personalidades implicadas. Además, cada expedición estaba enmarcada por una serie de reglas de procedimiento, planes de aprovisionamiento o reaprovisionamiento, relaciones entre oficiales y subordinados, y así sucesivamente. Examinando la expedición Magallanes-Elcano teniendo en mente este contexto más amplio, podemos comprender mejor sus éxitos y fracasos, y cómo llegó a convertirse en una de las más importantes de la historia universal.



ABSTRACT

The expedition begun by Ferdinand Magellan in 1519 and completed by Juan Sebastián Elcano in 1522 is one of the most famous in the history of exploration, and rightly so. Magellan discovered the westward route to Asia that eluded Columbus three decades earlier. Elcano brought the remnant of the expedition back to Spain after Magellan´s death, sailing the one remaining vessel through the Indian Ocean and around the Cape of Good Hope. Elcano and the other survivors knew that they had accomplished something that no others had done before. They had sailed around the world, though that had not been the expedition's original aim.

Although the accomplishments of the expedition were unique, it had much in common with other voyages of exploration originating in Europe, not only in the early sixteenth century, but throughout history. My presentation will examine some of these commonalities with a focus on the Magellan-Elcano Expedition. For example, those who wanted to lead an expedition needed a vision of what they hoped to achieve and the ability to gain the financial and logistical support of individuals both inside and outside of government. Every expedition had a leadership structure, which functioned well or poorly, depending on the personalities involve. Moreover, every expedition was framed by rules of procedures, plans for provisioning o re-provisioning, relations between officers and subordinates, and so on. By examining the Magellan-Elcano expedition with this broader context in mind, we can better understand its successes and failures, and how it came to be one of the most important voyages in world history.

La expedición Magallanes-Elcano

La expedición iniciada por Fernando de Magallanes con cinco barcos en 1519 y completada por Juan Sebastián Elcano en 1522, descubrió la ruta occidental a Asia que había escapado a Colón tres décadas antes. Elcano trajo de regreso a España al resto de la expedición después de la muerte de Magallanes, navegando con el único barco que había quedado a través del océano Índico y rodeando el cabo de Buena Esperanza. Elcano y los restantes supervivientes sabían que habían conseguido algo que nadie había hecho antes. Habían navegado alrededor del mundo, aunque ello no había sido el propósito original de la expedición. Además habían establecido la presencia española en el Lejano Oriente por primera vez y habían extendido tanto el comercio como el conocimiento del cristianismo entre los pueblos que allí vivían. Aunque los logros fueron singulares, la expedición tuvo mucho en común con otros viajes de exploración que habían partido de Europa, no sólo a principios del siglo XVI, sino a lo largo de toda la historia. Este ensayo examinará algunos aspectos de la expedición Magallanes-Elcano teniendo en mente este más amplio contexto para comprender mejor sus éxitos y sus fracasos.

Todos los exploradores necesitaban una visión de lo que intentaban conseguir. Los viajes de los primeros días de la exploración europea se describen a menudo como si sus protagonistas estuvieran navegando hacia lo desconocido, pero esto sólo es verdad en parte. Prácticamente cada expedición empezaba con una visión de lo que sus dirigentes pensaban encontrar. En otras palabras, no estaban partiendo deliberadamente hacia lo desconocido, sino hacia algo que creía que estaba allí, algo que les brindaría fama y fortuna. Como otros, Magallanes quería navegar hacia un destino conocido, pero con una importante diferencia. Al servicio de Portugal, había visitado el África septentrional y oriental, la India y Asia oriental, surcando los océanos que bañaban sus costas. También tenía noticias de las realidades políticas y sociales y de los sistemas comerciales que funcionaban en Asia oriental y en las islas Molucas. Muy pocos exploradores sabían tanto sobre su destino como Magallanes a partir de su experiencia previa y de la información recibida de otros.

En una reciente biografía, Tim Joyner debatió en detalle los primeros pasos de la vida de Magallanes, incluyendo sus viajes al Lejano Oriente. Aunque nunca alcanzó las Molucas –conocidas como las islas de las especias–, Magallanes supo de ellas a través de las cartas de su amigo y compatriota Francisco Serrão, que había llegado a ser gran visir del Sultán de Ternate[1]. En parte por la sobreestimación de Serrão de la distancia entre Malaca y las Molucas, pero también por la información recogida de otros marineros, Magallanes llegó a creer que las Molucas se hallaban en la demarcación española implícitamente definida en la otra parte del globo por el Tratado de Tordesillas de 1494[2].

Tras regresar de Asia, Magallanes volvió a ponerse al servicio de la Corona portuguesa en el norte de África y después viajó a la corte de Lisboa, esperando utilizar sus conocimientos y su experiencia para ganar la fama y la fortuna que se le habían escapado en las primeras cuatro primeras décadas de su vida. En Lisboa, Magallanes habló abiertamente sobre la posibilidad de que las Molucas cayesen dentro de la demarcación española, esperando así persuadir al rey Manuel I de que reforzase la presencia portuguesa en oriente para anticiparse así a cualquier reclamación española.

Aunque quería seguir al servicio de Portugal, las nociones de Magallanes sobre la geografía oriental iban a irritar tanto al rey Manuel I como a sus ministros. Como un noble de provincias, Magallanes había vivido en la corte portuguesa en su juventud, pero carecía de las maneras suaves de los cortesanos que habían nacido y se habían criado en Lisboa. Entre los modernos historiadores, incluso sus más acérrimos defensores reconocen que las rudas maneras y la obstinada insistencia en su propia valía

[1] JOYNER, T. *Magellan*. Pp. 49-50. Este es incuestionablemente el mejor libro en inglés sobre la expedición Magallanes-Elcano, aunque el autor tiende a excusar los errores de Magallanes.

[2] MEDINA, J. T. *Colección de documentos...desde el viaje de Magallanes*, t. I. P. 112. DENUCÉ, J. *Question des Moluques*. P. 151.

resultaban contraproducentes. Solicitando repetidamente un aumento en su estipendio real, por sus años de servicio, prácticamente se enajenó al rey Manuel I. Según el cronista Damião de Goes, el rey se enojó no sólo por las constantes peticiones de dinero de Magallanes, sino también por los rumores de que, estando en el norte de África, había renunciado a la lealtad para con Portugal y había firmado documentos a tal efecto[3]. En una tormentosa audiencia final, el rey Manuel I despidió a Magallanes de su servicio, tal vez pensando que así se pondría fin a la inoportuna idea de que España tenía derecho a reclamar las Molucas[4]. El Rey, sin embargo, no había contado con la perseverancia de Magallanes, quien siguió manteniendo su proyecto: un elemento crucial para hacerla realidad.

El paso siguiente para cualquier expedición que se propusiera era la capacidad para obtener apoyos de ciertas personas, tanto de dentro como de fuera del gobierno. Magallanes había fracasado en ganarlos en su Portugal natal, pero cuando el Rey le licenció de su servicio, Magallanes se sintió libre para mirar a otra parte, como habían hecho otros portugueses. Sin tener mejores opciones a la vista, decidió llevar su proyecto a España. El cambio de lealtad de Magallanes ha sido visto frecuentemente en Portugal como una traición, pero en aquellos días las lealtades eran fluidas. Los marineros a menudo se ponían al servicio de soberanos que no eran los suyos, incluso al de estados rivales. Antes de abandonar Portugal, Magallanes pasó un año o más recogiendo información en apoyo de sus ideas. Presumiblemente, contactó también con súbditos portugueses instalados en España que pudieran ayudarle a aproximarse a funcionarios españoles. Entre dichos contactos se encontraba Diogo Barbosa, un importante residente de Sevilla, con cuya hija Magallanes pronto contrajo matrimonio.

En contraste con la decepción y la humillación de su despido del servicio a Portugal, la recepción de Magallanes en España fue un éxito desde el comienzo. Colón hubo de esperar nueve años para obtener la licencia y el apoyo de Isabel y Fernando para perseguir su visión de un paso a Asia navegando en dirección a Occidente. Magallanes y su modesto círculo apenas habían llegado a Sevilla en octubre de 1517 cuando ya se habían ganado el apoyo incondicional de Juan de Aranda, un mercader burgalés y oficial de la Casa de la Contratación de Sevilla, institución fundada justamente en 1503 para supervisar la mayor parte de las cosas concernientes a las empresas ultramarinas españolas. A través de Aranda, Magallanes también obtuvo la confianza del obispo Juan Rodríguez de Fonseca, vicepresidente del Consejo de las Indias. Muy pronto, el rey Carlos I, que acababa de cumplir los diecisiete años, se convirtió también en un entusiasta partidario del explorador portugués. Por entonces, Magallanes, había perfilado sus ideas junto con el brillante pero inestable matemático y cosmógrafo portugués Rui Faleiro, que había llegado a España unos meses después que Magallanes.

Aunque Magallanes y Faleiro eran sin duda capaces de persuadir a los funcionarios del gobierno español de lo plausible de su proyecto, es imposible sobreestimar la oportunidad del momento de su presentación. El rey Carlos estaba ansioso por acometer grandes empresas para impresionar a sus súbditos, especialmente después de su inicial paso en falso al nombrar a miembros de su círculo flamenco para ocupar posiciones clave en Castilla, antes incluso de su llegada. Aumentar el poder y las posesiones ultramarinas de España, especialmente a expensas de su rival, Portugal, podría ser una oportuna compensación. Magallanes no solo argumentaba que las Molucas posiblemente se hallaban dentro de la esfera española, sino que creía –o al menos eso sostenía– que conocía la localización de un paso a través de la masa continental americana en su vertiente atlántica, al sur del área adjudicada a Portugal en el Tratado de Tordesillas. No está claro dónde pensaba que se encontraba tal paso, aunque debía tener en mente el río de la Plata. Juan Díaz de Solís había alcanzado este extremo meridional en 1516, pero había sido muerto y devorado antes de haber llevado su exploración mucho más allá de la boca del río[5]. La confianza de Magallanes en su superior conocimiento le ayudó a encaminar rápidamente su proyecto hacia la realidad.

---

[3] GOES, D. de, *Chronica do felicissimo Rey Dom Emanuel*. Vol IX, cap XXXVII, p. 13 («el Rei que desgostava delle por este respeito, e por alguns reportes que ihe delle fezeram do tempo que o estevera servindo en Azamor, se desnaturou do regno tomando disso stromentos pablicos [sic]»). Muchos historiadores han dado crédito a los rumores de que Magallanes había firmado papeles de desnaturalización. Véase, por ejemplo. HERRERA, A. *Historia General* (1601). Década II, Libro II, Cap. XIX y JOYNER, T. *Magellan*. P. 68. Suponen, sin embargo, que el hecho ocurrió justo antes de que Magallanes saliera de Portugal para España. Si hubiera actuado así mientras estaba en el norte de África, no hubiese podido esperar ninguna recompensa del Rey. En otras palabras, los rumores transmitidos por D. de Goes fueron casi seguramente falsos.

[4] DENUCÉ, J. *Question des Moluques*. P. 137.

[5] HERRERA, A. *Historia General*. Década II, Libro I, Cap VII.

Para enfatizar el apoyo real a la expedición, el rey nombró conjuntamente a Magallanes y Faleiro miembros de la prestigiosa orden nobiliaria de Santiago en el verano de 1518 y más tarde elevó a Magallanes al rango de comendador de la orden antes de la salida de la expedición[6]. La más ferviente esperanza de muchos exploradores era la de ser nombrados miembros de una de las órdenes militares después de su éxito. Ser recompensado de manera anticipada carecía prácticamente de precedentes. En resumen, al contrario que muchos otros viajes de exploración, la expedición de Magallanes-Elcano gozó de un apoyo oficial extraordinario en los primeros estadios de su planificación. Por una serie de razones, este apoyo se erosionó antes de la partida, pero el entusiasmo inicial por el proyecto de Magallanes en los círculos gubernamentales es digno de mención.

El respaldo financiero fue también crucial para la empresa, ya que ni Magallanes ni Faleiro disponían de recursos para autofinanciarse. Afortunadamente, la casa comercial española de Haro estaba bien establecida en los circuitos mercantiles portugueses, y Cristóbal de Haro conoció a Magallanes en Lisboa y supo de la posibilidad de que las Molucas estuviesen en la demarcación española[7]. Haro, al igual que otros mercaderes y financieros españoles, confió en obtener un gran provecho si Magallanes llevaba razón. Además, por aquel tiempo la casa de Haro se vio implicada en una disputa con el rey Manuel I, y Cristóbal de Haro pronto regresó a Castilla[8]. Creyéndolo una sólida inversión, se ofreció a financiar el viaje de Magallanes, pero el rey Carlos finalmente decidió que la Corona asumiría la mayor parte de los gastos, con el complemento de otros inversores, incluyendo a Haro y sus colegas[9].

Cada expedición quedaba estructurada mediante contratos, instrucciones y otros documentos tendentes a hacer claros y obligatorios los pactos con la Corona. La expedición de Magallanes se rigió por el contrato firmado el 22 de marzo de 1518 en Valladolid[10], así como por varias reales órdenes remitidas más tarde a Magallanes. A principios de mayo de 1519, cuando el Rey estaba en Aranda de Duero camino de Barcelona, remitió unas detalladas instrucciones a Magallanes y Faleiro, dejando claro que era la Corona la que controlaba la expedición[11]. Francisco Morales Padrón realizó un detallado análisis de esas instrucciones, comparándoles con las entregadas a Cristóbal Colón, Pedrarias Dávila, Juan Díaz de Solís y otros[12]. En lo relativo al comercio, las instrucciones de Magallanes señalaban lo siguiente:

«Habéis de tener mucho cuidado que en lo que hobierdes de facer en el dicho viaje, así en el resgate é contratación de las mercaderías e cosas que en nuestro nombre se hobieren de facer, se haga por las dichas personas que asi nosotros nombraremos para ello, e no por vosotros ni por otra alguna, e por ante nuestro escribano de la dicha armada, e que todo lo que hobierdes de facer que toque a nuestro servicio, lo hagáis tomando el parecer de las dichas personas, e con su acuerdo e seyendo todos juntos e conformes para ello, e sobre todo vos encomiendo la conformidad dentre vosotros»[13].

Para el viaje en sí, Magallanes recibió detalladas instrucciones de procedimiento, como las remitidas a cualquier flota española, incluyendo el modo en que los capitanes de los distintos navíos debían navegar día por día en relación con la *capitana* y el modo y el momento en que debían acercarse a la *capitana* para efectuar consultas. Aunque es tentador desdeñar tales instrucciones como tediosas y superdetalladas, eran cruciales para el buen gobierno y el tranquilo funcionamiento de cada expedición. Inevitablemente, entre los individuos surgían conflictos de vez en cuando, y cada cual acusaba al otro de ser la fuente de tales conflictos. El mejor modo para un individuo de defenderse de tales acusaciones era seguir las reglas al pie de la letra y agenciarse testigos para cada acto oficial. Esta era una de las

---

6 Véase MEDINA, J. T. *Colección de documentos...desde el viaje de Magallanes*. Vol. 1, p. 91. JOYNER, T. *Magellan*. P. 92.

7 DENUCÉ. *Question des Moluques*. Pp. 136-137, 145-146. RAMOS PÉREZ, D. *Magallanes en Valladolid*. Pp. 195-196. Véase también ALBUQUERQUE, L. de. «Faleiro, Rui», en *Dicionário de historia de Portugal*. Vol 2, p. 177 y «Magalhães, Fernão de». Ibid., pp. 886-888.

8 DENUCÉ. *Question des Moluques*. Pp. 146-147. TRANSYLVANUS. *Moluccis Insulis*. Pp. 112-113. Maximilianus Transylvanus, secretario privado de Carlos I, se casó con una hija de Cristóbal de Haro.

9 JOYNER, T.. *Magellan*. P. 99 y n. 10. KELLENBENZ, H. «Role of the Upper German Families». Pp. 48-49.

10 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes y descubrimientos*. Vol. 4, pp. 109-113.

11 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes y descubrimientos*. Vol. 4, pp. 121-141, «Instrucción del Rey a Magallanes y a Falero para el descubrimiento», 5 de mayo de 1519.

12 MORALES PADRÓN, F. «Instrucciones».

13 MEDINA, J. T. *Descubrimiento*. Doc. XII, p.14, «Instrucciones generales dadas por el Rey a Magallanes y Falero», abril de 1518.

razones por las cuales los barcos llevaban a bordo notarios y representantes de la burocracia real junto con los oficiales y las tripulaciones. Magallanes hubiera hecho bien en recordar esta circunstancia.

Además de este aparato legal y burocrático, cada expedición contaba con una *cadena de mando*, que funcionaba bien o mal dependiendo de las personas implicadas. Como los contratos y las instrucciones detalladas, la cadena de mando tenía como objetivo evitar conflictos y confusiones innecesarias. Al principio, Magallanes y Rui Faleiro fueron nombrados con el mismo rango a la cabeza de la expedición, de modo que ambos agradecieron enormemente al joven monarca que les hubiera concedido el inmenso honor de confiar en ellos para llevar a cabo su proyecto. Otros exploradores no habían tenido tanta suerte. Por ejemplo, habían persuadido a los oficiales reales para acometer una expedición sólo para ver que otro era nombrado en su lugar para mandarla[14]. Por el contrario, incluso cuando algunos sectores de la burocracia real se volvieron contra Magallanes y Faleiro, el joven monarca (que había sido elegido Emperador en junio de 1519) mantuvo su respaldo. En consecuencia, a pesar de los ruegos y las amenazas de los representantes del Rey de Portugal, Magallanes se mantuvo firme al servicio del rey Carlos. La conducta de Faleiro, sin embargo, se hizo progresivamente errática y fue separado de la expedición en julio de 1519, dejando el mando en manos de Magallanes, aunque no exclusivamente.

Juan de Cartagena, un cortesano y miembro de la guardia de palacio, había sido nombrado veedor general de la expedición en abril de 1518, a requerimiento del obispo Fonseca. Este poderoso clérigo se había sentido alarmado al ver que la expedición quedaba en manos de dos portugueses, cuya lealtad a España no había sido contrastada. Como veedor, Cartagena controlaría su conducta por cuenta de la Corona, asegurándose, cómo el Rey escribía a la Casa de la Contratación, de que «los dichos portugueses…seguían la ruta prescrita». Además, Cartagena accedería al mando si morían Magallanes y Faleiro[15]. Algunos historiadores suponen que el nombramiento de Cartagena como veedor ya le convertía en el segundo en el mando, pero esto no es exacto. El veedor era el jefe del aparato burocrático, pero no formaba parte de la cadena naval de mando.

Esta situación cambió en marzo de 1519, cuando varios portugueses fueron removidos a instancias del rey, pese a las fuertes objeciones de Magallanes. Cartagena fue designado para sustituir al capitán portugués de uno de los cinco navíos de la expedición, el *San Antonio*[16], lo que lo elevaba en la jerarquía marítima. En julio, cuando el Rey separó a Faleiro de la expedición, nombró a Cartagena como «conjunta persona» con Magallanes. No está claro lo que el rey tenía en mente con esta frase de «conjunta persona»: los historiadores siguen discutiendo acerca de su significado. Sin embargo, la frase implicaba que Cartagena quedaba en pie de igualdad con Magallanes, en sustitución de Faleiro. Magallanes protestó contra estos cambios en un elevado tono en las cartas intercambiadas con la Casa de la Contratación, pero tuvo que aceptarlos[17].

Las instrucciones para las flotas españolas requerían que el capitán general consultase regularmente con los restantes oficiales[18]. Al menos en parte, esta exigencia protegió al capitán general de las acusaciones de haber actuado equivocadamente y, por esta razón, la mayoría estaban inclinados a cumplirlas. Sin embargo, aunque Magallanes consultó con los demás oficiales en Sevilla y en las islas Canarias para acordar la derrota, se desvió abruptamente de la misma una vez que la flota se hizo a la mar y se negó a evacuar ulteriores consultas[19]. Su conducta originó conflictos con sus oficiales españoles, sobre todo con Cartagena. La mayoría de los historiadores que han estudiado la expedición se inclinan a favor de Magallanes, al presentarlo como un marino experimentado enfrentado a los burócratas que entendían bien poco de navegación. Creen que Magallanes obraba justamente al mantener

---

[14] Por ejemplo, en 1580 Pedro Sarmiento de Gamboa convenció al rey Felipe II de que enviase una gran armada para fortificar el estrecho de Magallanes. Para gran decepción de Sarmiento, el Rey, sin embargo, confió a don Diego Flores de Valdés el mando de la expedición. Véase PHILLIPS, C. R. *Struggle for the South Atlantic*. Pp. 15-18

[15] JOYNER, T. *Magellan*. P. 92.

[16] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes y descubrimientos*. Vol 4, p. 119, «Extracto del título de capitán de la tercera nao de la Armada a Juan de Cartagena», 30 marzo 1519.

[17] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes y descubrimientos*. Vol 4, pp. 144-149. Véase también JOYNER, T. *Magellan*. P.109 y n. 69.

[18] MEDINA, J. T. *Descubrimiento del Océano Pacífico*. Doc. XII, pp. 13-15, «Instrucciones generales dadas por el Rey a Magallanes y Falero para el viaje que habían de hacer», abril de 1518.

[19] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes y descubrimientos*. Vol. 4, pp. 260-268. Véase también JOYNER, T. *Magellan*. P. 121.

sus planes y su derrota en secreto y al negarse a efectuar ulteriores consultas tras haber zarpado de las Canarias, a pesar de las reales órdenes en sentido contrario. No obstante, el nombramiento de Cartagena como veedor general le dio la responsabilidad de obligar a Magallanes a cumplir con las instrucciones recibidas del rey Carlos. Además, la posición de Cartagena como «conjunta persona» con Magallanes parecía otorgarle el derecho, e incluso el deber, de oponerse a la prepotente conducta de Magallanes. Cuando Cartagena actuó de dicha manera al cruzar el Atlántico, Magallanes lo mando arrestar y le arrebató el mando del *San Antonio* por insubordinación[20]. Legalmente, sin embargo, Cartagena seguía siendo «conjunta persona» con Magallanes, no su subordinado.

Una vez arribados a Brasil, una escala de dos semanas restableció una apariencia de buen entendimiento en la flota, pero algunos oficiales enojaron a Magallanes, que por último nombró a su pariente Álvaro de Mesquita como capitán del *San Antonio*. Cuando el viaje prosiguió hacia el sur y el tiempo se hizo más frío, el conflicto volvió a estallar. Magallanes no permitía ningún cuestionamiento de su autoridad, pero, aunque había asegurado conocer la situación de un paso a través de la masa continental, fue incapaz de encontrarlo. El más pequeño de los navíos de la flota naufragó al explorar un posible canal y los cuatro restantes fueron combatidos por los vientos y las aguas hasta necesitar una serie de reparaciones. De ese modo, tomaron refugio en la bahía que llamaron de San Julián el 31 de marzo de 1520, con intención de pasar allí el invierno. Al día siguiente fue domingo de Pascua. Esa noche, los capitanes de nombramiento real de dos de los barcos –Gaspar de Quesada y Luis de Mendoza– a los que se unieron Juan de Cartagena y unos cuarenta más, se levantaron contra Magallanes, exigiendo que compartiera la información sobre la ruta y, en todos los aspectos, que obedeciera las instrucciones reales[21].

Después de un día de tensas negociaciones que no consiguieron salir del punto muerto, Magallanes fue capaz de superar el reto a su autoridad. Como consecuencia, unos cuarenta hombres fueron sentenciados a muerte, presumiblemente después de algún tipo de proceso legal, aunque nadie ha encontrado evidencia de ningún juicio formal en los archivos españoles[22]. Luis de Mendoza había ya sido muerto en el levantamiento, pero su cuerpo fue sentenciado junto con los otros alzados. El cadáver de Mendoza fue decapitado, según correspondía a su condición de noble, antes de ser descuartizado. Gaspar de Quesada afrontó la misma sentencia y, dado que nadie quería ejecutarla, su criado fue obligado a hacerlo a cambio de su propia vida[23]. Los dos nobles desmembrados fueron colgados en una horca hasta que se pudrieron. Durante los cinco meses que los barcos permanecieron en San Julián, sirvieron como un permanente recordatorio de que no se debía desafiar a Magallanes[24]. Vale la pena enfatizar el hecho de que Mendoza y Quesada, además de su condición nobiliaria, eran los principales oficiales de la flota después de Magallanes y Cartagena y que todos ellos habían sido nombrados directamente por el rey Carlos.

Según el testimonio de Juan Sebastián Elcano, tomado el 18 de octubre de 1522, los que participaron en el levantamiento solo pedían que Magallanes consultase con los demás oficiales de la flota y siguiese las instrucciones reales. Otros dos miembros de la tripulación de la *Victoria* ratificaron esta versión[25]. Otro testimonio proviene de una pesquisa ordenada por Magallanes el 26 de abril de 1520,

---

[20] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes y descubrimientos*. Vol 4, p. 186. JOYNER, T. *Magellan*. P. 123 y pp. 128-129.

[21] El más conocido cronista de la expedición, Antonio Pigafetta, dedicó solo quince líneas al levantamiento, afirmando que su objetivo era matar a Magallanes. PIGAFETTA, A. *Relation du premier voyage*. Ed. de L. Peillard, pp. 115-116. Aunque Pigafetta es una buena fuente en lo relativo a los pueblos, la flora y la fauna con que se tropezó la expedición, así como sobre las mercancías de intercambio que transportaban, no es una fuente fidedigna para muchas otras cuestiones. La edición de H. E. Stanley traduce equivocadamente el texto francés de Pigafetta y le hace decir que los cabecillas del levantamiento «tenían la intención de llevar a Magallanes a Castilla como prisionero, porque él estaba llevando toda la expedición a la destrucción». PIGAFETTA, A. *First Voyage*. Ed. y trad. de H. E. J. Stanley, p. 3.

[22] JOYNER, T. *Magellan*. P. 143 y n. 51, dice lo siguiente: «Aunque no encontró ningún documento de un tribunal marcial en los archivos españoles, siguiendo a Herrera, Medina creyó que tuvo que haber un juicio de esta índole. Según las leyes españolas, todos los casos que implicaban penas de muerte lo exigían».

[23] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de viajes y descubrimientos*. Vol 4, p. 37, dice simplemente que Magallanes decapitó y descuartizó el cadáver de Mendoza «con pregón de traidor» y que al día siguiente Quesada fue decapitado y descuartizado con un pregón parecido.

[24] JOYNER, T. *Magellan*. P. 143.

[25] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes y descubrimientos*. Vol. 4, pp. 260-268.

varias semanas después del levantamiento y las ejecuciones[26]. No causa sorpresa que los hombres que testificaron apoyasen a Magallanes. El argumento central de todos los testimonios, al margen de a quién atribuyeran la culpa, fue el liderazgo de Magallanes. Aunque el levantamiento suele llamarse motín, se puede argumentar en cambio que fue un desafío justificable ante la conducta ilegal y autocrática de Magallanes.

Después de los horribles escarmientos de Mendoza y Quesada, Magallanes conmutó las sentencias de muerte al resto de los hombres involucrados en el levantamiento, incluyendo a Elcano, que había empezado el viaje como maestre de la *Concepción*. Fueron asignados a las peores tareas de reparación de las naves, portando grilletes. Magallanes también excluyó de la condena a Juan de Cartagena, presumiblemente porque no se atrevió a ejecutarle abiertamente. En cambio, el 11 de agosto de 1520 abandonó a Cartagena y a un clérigo en una pequeña isla: una sentencia a muerte lenta dado aquel implacable entorno[27]. Habiendo restablecido así su autoridad y habiéndose liberado de sus principales antagonistas, Magallanes se mostró incluso más determinado a triunfar. Sin duda sabía que tendría que justificar sus acciones a su regreso a España, pero podía esperar que una conclusión favorable de la expedición fuera su salvación.

La pequeña flota zarpó de San Julián el 24 de octubre de 1520 y puso proa a otro puerto, donde los tripulantes sufrieron durante el resto del invierno. Aproando de nuevo al sur, finalmente encontraron la entrada al estrecho que les llevaría al océano occidental a los 52º 30' de latitud sur. En un punto en que el canal se bifurca, Magallanes envió al *San Antonio* a explorar uno de sus brazos. Muchos de los oficiales y la tripulación del *San Antonio* no eran tan leales a Magallanes como su capitán, Álvaro de Mesquita. Tras fracasar en su intento de persuadir a Mesquita para que regresase a España, se apoderaron de él y pusieron proa a la Península, llevándose con ellos muchas de las provisiones que quedaban. A su arribada en mayo de 1521, los funcionarios reales los arrestaron a todos como desertores, pero luego fueron puestos en libertad –salvo Mesquita–, tras tomar sus testimonios, que atribuían a la conducta de Magallanes la causa de su deserción[28]. Si volvía a España, Magallanes no tendría una cálida acogida.

Después de localizar el extremo occidental del estrecho, Magallanes dio media vuelta en demanda del *San Antonio*. Cuando fracasó en su búsqueda, se dio cuenta de que la tripulación del *San Antonio* había desertado. La cuestión era qué hacer ahora. Estaba decidido a navegar por el océano occidental con los restantes tres barcos, pero quiso buscar apoyo para su acción. El 21 de noviembre de 1520, presentó un documento legal pidiendo por escrito las opiniones de los oficiales sobre si debían seguir navegando por el océano occidental más allá de la boca del estrecho o debían regresar a España. Una consulta así era práctica habitual en las flotas españolas, pero rara en la de Magallanes. Irónicamente, el levantamiento de San Julián y la deserción del *San Antonio* tal vez le habían convencido finalmente de que debía seguir la práctica establecida, aunque fuera sólo para escudarse ante los graves cargos que seguramente tendría que arrostrar en España. El documento legal que dictó era ejemplar en lenguaje y tono. En él resumía los acontecimientos del levantamiento y los posteriores, reconociendo que dichos hechos, añadidos a las penalidades del viaje, podían hacer a los oficiales reacios a continuar. No obstante, dejaba claro que el continuar redundaba en el servicio del rey-emperador, y preguntaba sus pareceres en la materia. El documento fue debidamente protocolizado y los ejemplares fueron entregados a los oficiales correspondientes. Como era de esperar, todos estuvieron de acuerdo con Magallanes, temiendo las consecuencias de adoptar una postura contraria[29].

Tras los horrores de San Julián la cadena de mando mantuvo a los hombres unidos, pese a las muchas pruebas adicionales que hubieron de afrontar. Llegaron a las islas Filipinas después de un viaje difícil. Entonces, durante su estancia, Magallanes halló la muerte el 27 de abril de 1521 en la isla de Mactán,

---

[26] Ibíd. Vol. 4, pp. 174-184, «Información que mandó tomar Magallanes en el puerto de S. Julián sobre el atentado que cometió Gaspar de Quesada, capitán de la nao *Concepción*». El documento afirma que Magallanes ordenó la pesquisa en respuesta a una queja de su pariente Álvaro de Mesquita, el capitán del *San Antonio*, capturado al comienzo del levantamiento.

[27] HERRERA, A. de. *Historia general*. Década II, Libro IX. Cap. XIV, p. 235.

[28] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes y descubrimientos*. Vol 4, pp. 185-191, «Carta del contador Juan López de Recalde al obispo de Burgos dándole cuenta de la llegada al puerto de las Muelas de la nao *S. Antonio*, una de las de la Armada de Magallanes, de la que se separó en el Estrecho». Mesquita permaneció en prisión hasta el regreso de la *Victoria* en 1522. Tras su liberación, volvió a Portugal. JOYNER, T. *Magellan*. P. 284.

[29] BARROS, J. de. *Décadas*. (Ed. 1946), vol 4, pp. 237-239.

al intervenir en una disputa local. Inmediatamente la tripulación eligió a Joâo Lopes Carvalho, un piloto portugués, como capitán de la *Trinidad* y como capitán general de la expedición, en buena medida en razón de su antigüedad. El genovés Juan Bautista de Poncevera pasó a ser maestre del barco. Gonzalo Gómez de Espinosa, que había iniciado el viaje como alguacil mayor, se convirtió en capitán de la *Victoria*, con Elcano como maestre[30]. Un par de días después, otras pruebas afligieron a la expedición. El testamento de Magallanes dio libertad a Enrique, su esclavo malayo, pero los mandos se negaron a dársela. Como consecuencia, Enrique escapó el primer día de mayo con la ayuda de aliados locales, mientras otros treinta tripulantes perdían su vida en una emboscada. Los hombres restantes no fueron suficientes para tripular las tres naos, y la *Concepción* fue abandonada e incendiada. La *Victoria* y la *Trinidad* zarparon de Filipinas el 3 o el 4 de mayo.

Desgraciadamente, Carvalho no reunía condiciones para el mando. El 21 de septiembre de 1521, en una isla frente a las costas de Borneo, donde los barcos se estaban reaprovisionando, Juan Bautista de Poncevera y Juan Sebastián Elcano, maestres de los dos barcos supervivientes, presentaron una moción conjunta para deponer a Carvalho por su deficiente dirección y otras faltas. Las tripulaciones de ambos barcos la aprobaron. Poncevera fue elegido capitán general. Gonzalo Gómez de Espinosa pasó a ser capitán de la *Trinidad* y Elcano le sustituyó como capitán de la *Victoria* y como tesorero de la flota[31]. Estos sucesivos cambios en el mando se llevaron a cabo siguiendo las normas legales establecidas en la tradición marítima española, reforzando la importancia de la cadena de mando y las reglas de procedimiento. En otras palabras, como parte de la herencia del derecho romano que permeaba la cultura española, las normas que regulaban las flotas españolas siguieron funcionando incluso en el otro extremo del mundo.

Al margen de las dificultades en la cadena de mando, uno de los desafíos más habituales en las expediciones ultramarinas era el de la necesidad de conseguir provisiones para la gente de a bordo. Pese a los más meticulosos planes, muchas expediciones –especialmente en las rutas menos frecuentadas– anduvieron cortas de comida y bebida. Las raciones frescas se estropeaban, los alimentos secos como el bizcocho eran infestados por los insectos y saqueados por las sabandijas de a bordo. Mientras más larga era la travesía, más probable era que una expedición sufriera privaciones y la temida enfermedad carencial, el escorbuto. La expedición Magallanes-Elcano estaba ya corta de provisiones cuando los barcos afrontaron el Pacífico a finales de noviembre de 1520. Cuando alcanzaron la isla de Guam, tres meses y veinte días después, la situación era desesperada y el escorbuto había empezado a cobrarse su inexorable peaje.

Sin embargo, teniéndolo todo en cuenta, la expedición Magallanes-Elcano fue afortunada en comparación con muchas otras. Magallanes sabía antes de emprender el viaje que las islas de Asia oriental eran populosas y estaban bien surtidas de víveres. Una vez alcanzadas las Filipinas, los tripulantes pudieron obtener comida fresca y otros alimentos como arroz a intervalos regulares mediante el intercambio o gracias a los regalos de los habitantes locales y sus dirigentes. Otras muchas expediciones no pudieron estar seguras de cuándo o dónde iban a ser capaces de reabastecerse a medida que avanzaban. Más de dos siglos después de la pionera travesía del Pacífico de Magallanes, el comodoro George Anson, de la Royal Navy británica, empezó a perder hombres a causa del escorbuto incluso antes de que su expedición entrara en el Pacífico, y la sangría empeoró desde entonces. En total, perecieron más de mil hombres (la mitad de la expedición) y el propio Anson sufrió aunque de manera moderada[32]. Aunque las tripulaciones de Magallanes y Elcano se vieron también afectadas por el escorbuto, la tasa no fue tan alta como se podría haber esperado. Algunos historiadores han dado crédito a las quince conservas de membrillo embarcadas por Magallanes para proteger del escorbuto al menos a algunos de los oficiales y notables como Pigafetta[33]. Parece más probable, sin embargo, que muchos de los hombres vinieran fortificados por el tipo de comida que habían consumido durante toda su vida, especialmente las frutas y verduras disponibles durante todo el año en la Europa meridional. La vitamina C, el remedio seguro contra el escorbuto, podía quedar almacenada en el hígado durante meses,

---

30 JOYNER, T. *Magellan*. Pp. 196-197. No está claro cuándo volvió Elcano a ocupar su posición de maestre de la *Concepción* después del levantamiento de San Julián, pero parece que desempeñó dicho puesto antes de la muerte de Magallanes. Ibid., pp. 199-200.

31 JOYNER, T. *Magellan*, p. 208.

32 GORDON, E.C. «Scurvy and Anson's Voyage».

33 JOYNER, T. *Magellan*. Pp. 170-171.

si los alimentos diarios habían sido ricos en antiescorbúticos. Por el contrario, la comida de la Europa septentrional era claramente deficiente en vitamina C, especialmente en el invierno, lo que ayuda a explicar la alta tasa de mortalidad a causa del escorbuto en la expedición de Anson[34].

Además de la simple supervivencia, uno de los principales objetivos de la expedición de Magallanes-Elcano era establecer relaciones comerciales entre España y las islas del Extremo Oriente, especialmente con las Molucas. Gracias a la experiencia previa de Magallanes en esta zona del mundo, sabía qué clases de objetos podían ser ideales para comerciar y para regalar a los dirigentes locales. El relato del viaje de Antonio Pigafetta está plagado de referencias a las mercancías embarcadas con fines comerciales y de qué manera se intercambiaron con los dirigentes locales. Los géneros incluían 20 libras de azafrán, 200 bonetes colorados sencillos, diez mil anzuelos, mil maravedís de peines, 200 quintales de cobre en pasta, veinte mil cascabeles de tres clases, 50 docenas de tijeras y mil espejos[35]. Los cascabeles y otras baratijas habrían encontrado fácil acomodo entre la carga y se habrían escondido en los baúles personales de los tripulantes. El relato de Pigafetta menciona a menudo que tales objetos se intercambiaban por considerables cantidades de alimentos. Entre los regalos oficiales que menciona, las copas doradas de cristal veneciano hubieran sido más difíciles de colocar, pero poseían un valor especial como mercancías y como regalos ceremoniales. Rollos de lujosas telas, sillas artísticamente talladas y artículos de fino tejido se mencionan con tanta frecuencia en Pigafetta que uno se asombra de que los barcos pudieran haber cargado con todo ello. Los géneros fueron escogidos con un perfecto conocimiento de los mercados donde Magallanes tenía planeado venderlos, y los barcos llevaban un surtido ideal de artículos de intercambio y de regalos oficiales. Otras muchas expediciones europeas carecieron de este experto conocimiento sobre sus destinos y sufrieron las consecuencias de su ignorancia. Un clásico ejemplo es el del desastroso intento de establecer una colonia mercantil escocesa en Panamá en 1698, respaldada por el veinte por ciento de la riqueza de Escocia. Entre las muchas razones del fracaso de la colonia hay que señalar la decisión de enviar sombreros de piel y otros géneros que nadie hubiese querido adquirir en el clima tropical de Panamá.

Entre los principales productos que la expedición Magallanes-Elcano quería comprar se encontraban las especias de las islas Molucas. Juan Sebastián Elcano fue el capitán de la *Victoria* durante el último año de la expedición, cuando su barco y la *Trinidad* alcanzaron finalmente las Molucas. Bajo el mando de Elcano y de Gómez de Espinosa, los españoles concertaron tratados de amistad con los mandatarios locales y adquirieron las preciosas especias que habían inspirado el viaje[36]. Elcano regresó sin contratiempos a España en la *Victoria*. A su llegada, después de tres años de penalidades, le escribió a Carlos I, pidiéndole que hiciera todo lo posible para conseguir la liberación de los otros trece hombres que habían sido detenidos por los portugueses en Santiago en las islas de Cabo Verde. Además, solicitó una considerable recompensa para los supervivientes: un cuarto de la parte de los beneficios de la venta del cargamento correspondientes a la Corona[37]. El Rey accedió a ambas peticiones. Muchos biógrafos de Magallanes minimizan la contribución de Elcano a la expedición pero su dirección fue esencial en el último año. Mereció el elogio y la recompensa que recibiría después.

Como un trámite necesario del procedimiento burocrático que regulaba las flotas españolas, Elcano y algunos de los demás supervivientes fueron interrogados por las autoridades reales. No resulta sorprendente que el testimonio de Elcano apuntase a hacer recaer la culpa del levantamiento de San Julián y de los infortunios posteriores sobre Magallanes. No obstante, su testimonio también puede leerse como una defensa de las normas legales y procedimentales que las flotas españolas se suponían debían seguir. Según el resumen hecho por Tim Joyner, Elcano afirmó en su testimonio: «que el motín del puerto de San Julián había ocurrido porque Magallanes se había negado a reconocer que debía compartir el mando con Cartagena y en consecuencia no había querido considerar la opinión de los otros capitanes». A continuación, sostuvo que Magallanes había castigado a los capitanes alzados

---

[34] PHILLIPS, C. R. *Six Galleons*. Pp. 172-175.

[35] PIGAFETTA, A. *Premier tour du monde*. DÍAZ-TRECHUELO. «Organización del Viaje», in *A Viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 285-287, ofrece una lista de los principales géneros.

[36] Facsímiles de estos tratados, así como transcripciones completas de los mismos, en OBREGÓN, M. *Primera vuelta al mundo*, pp. 267-321.

[37] MEDINA. *Descubrimiento*, pp. 291-294, «Carta de Juan Sebastián del Cano al Emperador». Véase también OBREGÓN, M. *Primera vuelta al mundo*. pp. 135-136. En 2016, el director del Archivo Histórico de Euskadi, Borja Aguinagalde, descubrió una copia original de la carta en el archivo de la Torre de Laurgain, en el municipio guipuzcoano de Aya. @abc_culturaBilbao/Madrid 30/05/2016 13:23h. Actualizado: 30/05/2016 13:24h.

severamente con el objeto de sustituirlos por sus parientes portugueses. Aunque Elcano no había sido testigo de la batalla de Mactán, dejó claro que consideraba la muerte de Magallanes como el resultado de un imprudente compromiso completamente innecesario en un asunto demasiado trivial como para justificar la implicación del capitán general[38].

Es difícil hallar defectos en el razonamiento de Elcano, que simplemente se hacía eco de provisiones específicas insertas en documentos oficiales. Por ejemplo, el punto 14 de las instrucciones reales entregadas a Magallanes y Faleiro con fecha de 8 de mayo de 1519 establecía lo siguiente: «Porque a nuestro servicio cumple que vuestras personas no se pongan en tierra de que podais recibir daño, vos mandamos que no salgais a tierra a hacer ningund concierto, sino enviad a alguno de los oficiales, o a otras personas que vierdes que mejor no podrá hacer»[39]. Como ya se ha dicho antes, la cadena de mando y las normas que la regulaban estaban pensadas para superar diferencias personales y minimizar riesgos innecesarios en las frecuentemente difíciles circunstancias de la exploración ultramarina. Un capitán general que vulneraba las normas ponía en peligro a la entera expedición, así como su propia seguridad.

Un balance de los éxitos y fracasos de la expedición Magallanes-Elcano parece a primera vista bastante triste. Contrariamente a la visión de Magallanes, las Molucas no estaban situadas en la demarcación española del antimeridiano de Tordesillas, sino claramente en la portuguesa. Francisco Albo, un piloto griego de la expedición, lo indicó con mucho detalle en su diario de navegación. Consideró que las Molucas estaban a 191 grados y medio al oeste del meridiano de Tordesillas, mucho más allá de los 180 grados que marcaban el comienzo de la demarcación portuguesa en Extremo Oriente[40]. Incluso admitiendo la dificultad de calcular la longitud en esta época, parece probable que los comandantes de la expedición supieran la verdad. El primer informe de Elcano al rey Carlos menciona el descubrimiento del estrecho en el extremo meridional de tierra firme, el largo paso a través del «mar de la India» –el océano Pacífico– y la llegada de la expedición al archipiélago filipino. Anotó los descubrimientos de alcanfor, canela y perlas en la ruta a las Molucas, pero no hizo ninguna mención a las reclamaciones de España sobre dichas islas. En otras palabras, una parte clave de la visión de Magallanes fracasó. Además, las autoridades portuguesas de las Molucas, las islas de Cabo Verde y Lisboa confiscaron la mayor parte de los mapas y demás papeles realizados durante el viaje, de modo que los supervivientes tuvieron poco que enseñar de lo que habían aprendido a lo largo de aquellos tres años. Finalmente, aunque la expedición ha sido frecuentemente considerada como un éxito financiero, gracias a que la venta del clavo de la *Victoria* pudo cubrir el coste de toda la expedición, los banqueros que habían prestado dinero al rey Carlos no fueron reembolsados hasta años después[41].

En el lado positivo de la balanza, la expedición descubrió una ruta a Asia navegando hacia occidente situada claramente dentro de la demarcación española definida por el tratado de Tordesillas. Y, como Elcano anotó en una célebre frase: «...aquello que más debemos estimar y temer es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo para el occidente hayamos regresado por el oriente»[42]. Esto solo justifica la fama de que todavía disfruta la expedición Magallanes-Elcano. Es importante destacar que el viaje *no* probó que el mundo era redondo, como algunos escritores todavía sostienen. Entre los europeos educados, la naturaleza esférica de la tierra era bien conocida desde mucho antes de Colón. En cambio, los hombres que navegaron con Magallanes y Elcano fueron los primeros europeos que experimentaron la inmensidad del océano Pacífico que se extendía entre las Américas y Asia: una inmensidad que habría de desafiar a los marinos durante varios siglos después.

En términos humanos, es difícil calificar a la expedición como un éxito. De los 260 o 270 hombres que zarparon de Sanlúcar de Barrameda, prácticamente solo 35 regresaron a España[43]. Además de los 18 hombres llegados en la *Victoria* de Elcano, los 13 que habían sido hechos prisioneros en las islas de Cabo Verde pronto fueron liberados y repatriados. Otros 4 de los 35 fueron los únicos supervivientes de

---

38 JOYNER, T. *Magellan*. P. 238. El extenso testimonio de Elcano aparece en Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos*, vol. 4, pp. 260-264.

39 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes y descubrimientos*. Vol. 4, p. 125; y también MORALES PADRÓN, F. «Instrucciones a Magallanes». P. 253.

40 OBREGÓN, M. *Primera vuelta al mundo*. Pp. 150-152, «Derrotero del viaje de Magallanes, Francisco Albo».

41 JOYNER, T. *Magellan*. P. 241.

42 MEDINA, J. T. *Descubrimiento*. Pp. 293-294 y OBREGÓN, M. *Primera vuelta al mundo*. Pp. 135-136.

43 JOYNER, T. *Magellan*. P. 243.

los 54 hombres de la *Trinidad* que se rindieron a las autoridades portuguesas en las Molucas después de fracasar en la búsqueda de una ruta que les permitiera cruzar el Pacífico navegando hacia el este. Muchos murieron mientras estaban retenidos por los portugueses y otros en el tránsito de un lugar a otro en Asia oriental y el océano Índico. Solo 8 llegaron hasta Cochín y solo cuatro vivieron hasta su regreso a España, el último en 1527.

Por entonces, dos nuevos matrimonios reales habían reforzado los lazos entre las casas de España y Portugal, y dos nuevas expediciones españolas habían navegado a lo largo del Pacífico para establecer una base en Extremo Oriente. La primera fue comandada por frey García Jofre de Loaisa a través del estrecho de Magallanes, mientras la segunda fue dirigida por Álvaro de Saavedra, enviado desde Nueva España por Hernán Cortés. Ninguna de ellas pudo encontrar el camino de vuelta a través del Pacífico, y los supervivientes de ambos viajes languidecieron durante años en los dominios portugueses, mientras los expertos continuaban discutiendo sobre la localización del antimeridiano en Extremo Oriente.

La cuestión se aquietó, no por la ciencia o la exploración, sino por la diplomacia. El 22 de abril de 1529, el Tratado de Zaragoza estableció una línea de demarcación entre los límites reclamados por españoles y portugueses en el Extremo Oriente. En este tratado, el rey Carlos renunciaba a toda reclamación española sobre las Molucas a favor de su primo y cuñado el rey Juan III, por 350.000 ducados. Considerando que las alegaciones españolas carecían de validez, el rey Carlos salió ganando con el negocio. Además, España consiguió mantener las Filipinas, aunque las islas claramente estaban situadas también en la demarcación portuguesa. Cuando llegaron al Extremo Oriente las noticias del acuerdo, los supervivientes de las expediciones de Loaisa y Saavedra no tenían ya razón para permanecer en la región. Los últimos regresaron a España en 1536, navegando en buques portugueses[44].

Las consecuencias de la expedición Magallanes-Elcano refuerzan otra cuestión común en la historia de la exploración: la importancia de la diplomacia, de las rivalidades y alianzas internacionales y de las características individuales de las personas en el poder. Todos estos elementos influyeron en el éxito o el fracaso de toda expedición, junto con la oportunidad y la pura suerte. Si Manuel I hubiera decidido enviar a Magallanes de regreso al Extremo Oriente al servicio de Portugal, no hubiera existido ninguna expedición Magallanes-Elcano que conmemorar. Si Magallanes hubiera sido un dirigente de otro tipo, los horrores de San Julián y la innecesaria muerte del propio Magallanes podían haberse evitado, y Elcano hubiera permanecido en el anonimato, como tantos otros marinos pioneros de la época. Las posibilidades de una especulación contrafactual son infinitas. En vez de explayarse en lo que pudo haber sido, basta con examinar los acontecimientos históricos tal como se desarrollaron en la completa riqueza contextual de la temprana edad de la exploración.

Bibliografía

ALBUQUERQUE, L. de. «Faleiro, Rui». In *Dicionário de historia de Portugal*. Vol. 2, p. 177.

— «Magalhães, Fernão de». In *Dicionário de historia de Portuga*l. Vol. 2, pp. 886–88.

BARROS ARANA, D. *Vida y Viages de Hernando de Magallanes*. Santiago, Chile: 1864; reimpr. como *Vida y viajes de Magallanes*. Buenos Aires: 1945.

BARROS, J. de. *Décadas: selecção, prefácio e notes de António Baião*. 4 vols. Lisboa: 1945—46.

DENUCÉ, J. *Magellan. La question des Moluques et la première circumnavigation du globe*. Bruselas: Hayez 1911.

DÍAZ-TRECHUELO, L. «La organización del Viaje Magallánico: financiación, enganches, acopios y preparativos». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questião das Molucas*, ed. de A. Teixeira da Mota. Lisboa: Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de Historia Ultramarina, Lisboa: Junta de Investigacões do Ultramar 1975, pp. 265–314.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1765-1844), (ed.). *Colección de documentos y manuscriptos compilados por Fernández de Navarrete.* 32 vols. Liechtenstein: Nendeln 1971.

— *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Vol. 4. Madrid: 1825–1837; Buenos Aires: 1946.

[44] KELSEY, H. *First Circumnavigators*. Pp. 151-153. El autor ofrece excelentes análisis de los viajes españoles en el Pacífico durante el siglo XVI, junto con breves biografías de muchos de los primeros en dar la vuelta al mundo.

GOES, D. de. *Chronica do felicissimo Rei Dom Emanuel*.... Lisboa: 1566-67; corregida, 1619; reimpr. Coimbra: 1926. 4 vols.; publicada de nuevo, Coimbra: 1949-55. 7 vols.

GORDON, E. C. «Scurvy and Anson's Voyage Round the World, 1740-1744: An Analysis of the Royal Navy's Worst Outbreak». *The American Neptune. A Quarterly Journal of Maritime History*, vol. XLIV, núm. 3. 1984, pp. 155–166.

HERRERA Y TORDESILLAS, A. de. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del Mar Océano*. 2 vols. Madrid: 1601.

JOYNER, T. *Magellan*. Camden, Maine: International Marine 1992.

KELLENBENZ, H. «The Role of the Great Upper German Families in Financing the Discoveries». *Terrae Incognitae,* 10:1. 1978, pp. 45-59.

KELSEY, H. *The First Circumnavigators. Unsung Heroes of the Age of Discovery*. New Haven: Yale University Press 2016.

LUCENA SALMORAL, M. *Juan Sebastián Elcano*. Barcelona: Ariel 2003.

MARKHAM, R. C. *Early Spanish Voyages to the Strait of Magellan*. Londres: Hakluyt Society 1911.

MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.). *Spanish Pacific from Magellan to Malaspina*. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores 1988.

MEDINA, J. T. (ed.). *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile, desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo, 1518-1818*. Vols. 1–3. Santiago, Chile: Impr. Ercilla 1888-1902.

— *El descubrimiento del Océano Pacífico: Hernando de Magallanes y sus compañeros: Documentos*. Santiago, Chile: Imprenta Elzeviriana 1920.

— *Índice alfabético de los nombres de los principales personajes que se encuentran en la Colección de documentos inéditos para la historia de Chile. Índices*. Santiago, Chile: Impr. de E. Blanchard-Chessi 1907.

MORALES PADRÓN, F. «Las Instrucciones a Magallanes». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas.* Ed. de A. Teixeira da Mota. Lisboa: Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de Historia Ultramarina, Junta de Investigacões do Ultramar 1975, pp. 243–263.

TEIXEIRA DA MOTA, A. (ed.). *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisboa: Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de Historia Ultramarina, Junta de Investigacões do Ultramar, 1975.

OBREGÓN, M. *De los argonautas a los astronautas*. Barcelona: Librería Editorial Argos 1977.

— *La primera vuelta al mundo: Magallanes, Elcano y el libro perdido de la nao* Victoria. Bogotá, Colombia: Plaza & Janés 1984.

PHILLIPS, C. R. *Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press 1986.

— Ed. y trad. *The Struggle for the South Atlantic: The Armada of the Strait, 1581-1584*. Londres: Hakluyt Society 2016.

PIGAFETTA, A. *First Voyage Around the World*. Ed. de C. Quirino. Manila: Filipiniana Book Guild 1969.

— *Relation du premier voyage autour du monde par Magellan (1519—1522)*. Ed. de L. Peillard. París: Tallandier 1984.

— *The First Voyage Round the World, by Magellan*. Ed. y trad. de H. E. J. Stanley, Baron of Alderley; reimpr. Nueva York: B. Franklin 1963.

RAMOS PÉREZ, D. «Magallanes en Valladolid: la capitulación». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Ed. de A. Teixeira da Mota. Lisboa: Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de Historia Ultramarina, Junta de Investigacões do Ultramar 1975, pp.179–241.

TRANSYLVANUS, M. «Relación por Maximiliano Transilvano de cómo y por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas ...» . In M. Fernández de Navarrete (ed.). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines de siglo XV.* Vol. 4, pp. 227—259.

— *De Moluccis Insulis*. Valladolid, 1522. In *First Voyage Around the World and De Moluccis Insulis*. Ed. de C. Quirino. Manila: Filipiniana Book Guild 1969.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

Brasil en la ruta de la primera vuelta al mundo: la estancia de la flota de Magallanes en Río de Janeiro

PAULO ROBERTO PEREIRA
Doctor por la Universidad Federal de Río de Janeiro y profesor de la Universidad Federal Fluminense

RESUMEN

El viaje de Fernando de Magallanes/Juan Sebastián Elcano, de 1519/1522, hacia las islas de las especias, en la ruta por el occidente, recorrió la costa suramericana, ampliando el conocimiento de la bahía de Guanabara/Río de Janeiro, descubierta en 1502 por la flota de Américo Vespucio. La armada pasó dos semanas en Río de Janeiro camino al río de la Plata y de la bahía de San Julián en la Patagonia donde el *Finis terrae* guardaba el estrecho que unía el Atlántico al desconocido océano Pacífico. Los relatos sobre la estancia de la expedición en Río de Janeiro fueron escritos por Antonio Pigafetta, Francisco Albo y «un navegante genovés». El diario de Pigafetta contiene la primera descripción antropológica de los tupinambás de Río de Janeiro. Fernando de Magallanes bautizó la región de «bahía de Santa Luzia», en vez de emplear el topónimo Río de Janeiro con el que Guanabara fuera denominada, aunque el capitán de la nave *Concepción*, João Lopes de Carvalho, conociera el nombre atribuido por Vespucio, pues pasó cuatro años allí, donde había tenido un hijo con una indígena. Conocido en la flota como Joãozinho «Niñito», el hijo de Carvalho viajó a bordo de la nave *Concepción*, participando de la travesía del estrecho y del Pacífico. En las Filipinas, al ser enviado a la isla de Borneo, acabó prisionero. Esa es la historia de Joãozinho Lopes de Carvalho, el único brasileño que participó en la primera expedición que cruzó el estrecho de Magallanes.

ABSTRACT

Brazil en route of the first voyage around the world: the stay of Magellan´s fleet in Rio de Janeiro

Ferdinand Magellan/Juan Sebastián Elcano´s voyage, in 1519/1522, towards the Spice Islands, westward, sailed down along the South American coast increasing the awareness of Guanabara bay/Rio de Janeiro, discovered by Américo Vespúcio´s fleet in 1502. The armada spent two weeks in Rio de Janeiro en route to Rio de la Plata and San Julián Bay in Patagonia where a Finis Terrae took hold of the strait which joined the Atlantic to the unknown Pacific Ocean. The accounts about the expedition´s stay in Rio de Janeiro were written by Antonio Pigafetta, Francisco Albo and a «Genovese pilot». Pigafetta´s diary has got the first anthropological description of the «Tupinambás» of Rio de Janeiro. Ferdinand Magellan christened the region «St Lucia Bay», instead of using the toponym Rio de Janeiro with which Guanabara was named, besides the pilot of the ship «Concepción», João Lopes de Carvalho getting to know the name assigned by Vespúcio, as he had spent four years there, where he had a son with a native. Know in the fleet as Joãozinho «Niñito», Carvalho´s son travelled on board of the Concepción, taking pas in the crossing of the strait and the Pacific. In the Philippines, being sent to the Borneo Island, he ended up as a prisoner. This is Joãozinho Lopes de Carvalho´s story, the only Brazilian who participated in the first voyage which crossed the Magellan Strait.

Brasil en la ruta de la primera vuelta al mundo: la estancia de la flota de Magallanes en Río de Janeiro

> Numerosa y bien aparatada, entró a este Río de Janeiro, a tomar la fresca, una armada del rey Don Filipe, que demandaba el estrecho de Magallanes. Trayendo más de dos mil hombres de armas, no faltó materia a nuestros religiosos, para ejercitarse en los oficios de la caridad[1].
>
> José de Anchieta (1534-1597)

En las primeras décadas del siglo XVI, el Atlántico Sur se convirtió en el escenario de una feroz disputa entre los países ibéricos que, en diversos tratados, intentaron delimitar áreas de conquista y exploración. Solo el cosmopolitismo del largo siglo XVI explica el tráfico de navegantes de diferentes nacionalidades al servicio de los Reyes de España, que supieron sacar partido de las experiencias de Colón, de Vespucio y de Magallanes; y de Portugal, con el pionerismo comandado por el rey João II que había posibilitado los victoriosos viajes de Bartolomeu Dias, Vasco da Gama y Pedro Alvares Cabral. En este momento, entra en escena Fernando de Magallanes, navegante con larga experiencia en las conquistas portuguesas del oriente vía cabo de Buena Esperanza, camino exclusivo del *Mare Clausum* lusitano para llegar a las Molucas. Es que, debido al pionerismo del infante don Henrique y a la determinación del príncipe Perfecto, los portugueses consideraban el océano Atlántico como un *Mare Nostrum*, así como «el océano Pacífico fue el mar español del siglo XVI»[2], tras el primer viaje de circunnavegación del globo terrestre.

El viaje de Fernando de Magallanes/Juan Sebastián Elcano puede considerarse el primer viaje verdaderamente globalizado por comprobar la esfericidad de la Tierra. Sin embargo, la búsqueda de un pasaje a occidente con destino a oriente pasó a ser un proyecto español a partir del descubrimiento de América, del Tratado de Tordesillas y, sobre todo, después de que Vasco Núñez de Balboa cruzara el istmo de Darién en 1513, convirtiéndose en el primer europeo en contemplar el océano Pacífico, al que bautizó como mar del Sur.

Desde el descubrimiento de Brasil por Pedro Alvares Cabral en 1500 las expediciones ibéricas recorrieron la costa de América del Sur. Probablemente el pionero de esos viajes insertos en la expansión comercial europea haya sido Américo Vespucio, que navegó bajo las banderas portuguesa y española. La última de esas expediciones fue mandada por el navegante Juan Díaz de Solís que, según Antonio de Herrera en las *Décadas*[3], tras pasar por Río de Janeiro, descubrió, en 1515, el río de la Plata y, al navegar río arriba, fue muerto por los indígenas de la región. Fernando de Magallanes ciertamente tuvo conocimiento del recorrido de Vespucio y Solís por la costa sudamericana, aunque los informes fueran pocos e inseguros. Es así como la flota mandada por Magallanes programada para llegar a las islas Molucas por occidente comenzó por descubrir Patagonia y el paso del estrecho que recibió el nombre del navegante, cubriendo de gloria la bandera de Castilla, ya orgullosa por los hechos realizados por Colón.

No fue por casualidad que Luís de Camões en *Os Lusíadas*, biblia de la gesta marítima portuguesa, renegara de la fidelidad patriótica de Fernando de Magallanes al hablar del descubrimiento de Brasil y de la búsqueda de una nueva ruta por occidente para llegar a las islas de las especias: «Pero aquí donde más se alarga, allí tendréis/ Parte también, con el palo rojo nota;/ De Santa Cruz el nombre le

[1] ANCHIETA, S. J.; P. Joseph de. *Cartas*. Edición de P. Hélio Abranches Viotti, S. J. São Paulo: Loyola 1984, p. 346.

[2] PRIETO, Carlos. *El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*. Tercera edición. Madrid: Alianza 1984, p. 135.

[3] HERRERA, Antonio de. *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano que llaman Indias Occidentales*. Edición de Mariano Cuesta Domingo. Madrid: Editorial Complutense 1991, 4 volúmenes.

pondréis;/ La descubrirá primero vuestra flota,/ A lo largo de esta costa, que tendréis;/ Irá buscando la parte más remota/ Magallanes, en el hecho, de verdad,/ Portugués, sin embargo no en la lealtad»[4].

Para Brasil, particularmente para Río de Janeiro, el primer viaje de circunnavegación, comandado por Fernando de Magallanes, bajo el patrocinio de España, es de gran importancia histórica, pues amplió el conocimiento de la costa brasileña, en particular de la bahía de Guanabara, que había sido descubierta el uno de enero de 1502 por la flota de 1501/1502, comandada por Gonzalo Coelho, en que Américo Vespucio tuviera posición destacada[5]. Fueron los tripulantes de esa armada de reconocimiento los que descubrieron la bahía de Guanabara dándole el nombre de Río de Janeiro y construyendo allí la factoría llamada Cabo Frío, conforme afirma Américo Vespucio en la carta de 4 de septiembre de 1504.

> «Y hecha nuestra provisión, partimos por el viento entre mediodía y lebeche, porque teníamos una orden del rey mandándonos que cualquiera de las naves que se perdiese de la flota o de su capitán, fuese a dar a la tierra que el viaje pasado descubrimos, en un puerto que le pusimos por nombre Bahía de Todos los Santos. Y plugo a Dios darnos tan buen tiempo que en 17 días fuimos a tomar tierra en él, que distaba de la isla cerca de 300 leguas, donde no encontramos ni a nuestro capitán ni ninguna otra nave de la flota, en el cual puerto esperamos durante dos meses y 4 días.
>
> Y visto que no llegaba recado alguno, acordamos la conserva y yo recorrer la costa, y navegamos más hacia adelante 260 leguas, tanto que llegamos a un puerto donde acordamos hacer una fortaleza, e hicimos, y dejamos en ella 24 cristianos que traía mi conserva, que los había recogido de la nave capitana que se había perdido. En el cual puerto estuvimos cerca de 5 meses haciendo la fortaleza y cargando nuestras naves de brasil, porque no podíamos ir más adelante a causa de que no teníamos gente y me faltaban muchos aparejos»[6].

Aun con la afirmación explícita del navegante florentino que sirvió a los reyes de Portugal y de España en el reconocimiento del Nuevo Mundo, su descubrimiento de la bahía de Guanabara creando allí una factoría con el nombre de «Cabo Frío» y denominando la región de su entorno como «Río de Janeiro», por haber llegado el uno de enero de 1502 a la bahía que creían ser el estuario de un gran río, la designación, que más tarde se extendió a la ciudad fundada en 1565, generó, durante siglos, gran polémica[7]. Fue el gran historiador brasileño Francisco Adolfo de Varnhagen quien demostró que el topónimo Río de Janeiro era una anomalía ante el patrón adoptado por el navegante Américo Vespucio que, obediente a la fecha religiosa católica, «con el calendario en manos, fue sucesivamente bautizando los diferentes parajes de la costa»[8] con nombres que invocaban el santo del día: cabo de Santo Agostinho, río de San Francisco, bahía de Todos los Santos, Angra dos Reis, etc. Como los documentos existentes no ofrecen respuesta incuestionable sobre el origen de ese topónimo «juzgamos que las designaciones discordantes del sistema, del tipo *Cabo Frío* y *Río de Janeiro*, por ejemplo, tienen otra paternidad. Son nombres dados sin mayor intención, simples puntos de referencia de la tripulación, al acordarse de un cabo innominado que doblaron cuando hacía frio; un río (?) que divisaron o en que estuvieron en el mes de enero»[9]. Los demás topónimos relacionados con la región de Río de Janeiro pertenecen a la

---

[4] CAMÕES, Luís de. *Os lusíadas*. Edición de António José Saraiva. Oporto: Figueirinhas; Río de Janeiro: Padrão 1979, canto X, estrofa 140, p. 445.

[5] VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História geral do Brasil antes da sua separação e independência de Portugal*. Revisión, notas y comentarios de Capistrano de Abreu y Rodolfo Garcia. Tomo primeiro, 6 ed. São Paulo: Melhoramentos 1956, pp. 82-105. GUEDES, Max Justo. «As expedições portuguesas e o reconhecimento do litoral brasileiro». En: *História naval brasileira*. Río de Janeiro: Ministerio da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha 1975, primer volumen, tomo I, pp. 223-245.

[6] VESPUCCI, Américo. *Cartas de viaje*. Introducción y notas de Luciano Formisano. Traducción Ana Maria R. de Aznar. Madrid: Alianza 1986, pp. 135-136.

[7] Es vastísima la bibliografía vespuciana. En Brasil se puede consultar, entre otros, FERNANDES, Fernando Lourenço. «A feitoria da ilha do Gato». En: BUENO, Eduardo (org.). *Pau-brasil*. São Paulo: Axis Mundi 2002, pp. 103-140. VESPÚCIO, Américo. *Novo mundo: as cartas que batizaram a América*. Introducción y notas de Eduardo Bueno. São Paulo: Editora Planeta do Brasil 2003, pp. 116-118. PEREIRA, Moacyr Soares. *A navegação de 1501 ao Brasil e Américo Vespucio*. Río de Janeiro: ASA Artes Gráficas 1984, pp. 270-274.

[8] VARNHAGEN, Francisco Adolfo de 1956, p. 83.

[9] CUNHA, Celso. «RIO DE JANEIRO (Para a história de um topônimo)». En: *Sob a pele das palavras: dispersos*., org. Cilene da Cunha Pereira. Río de Janeiro: Academia Brasileira de Letras 2004, pp. 193-204, p. 204.

onomástica tupí: «Guanabara» significa «ensenada de río o brazo de mar»; «Niterói», «agua escondida» y «carioca», «casa del blanco».

Así, se inició un próspero comercio de trueque con la llegada de las embarcaciones portuguesas que se llevaban palo-brasil, nativos y animales exóticos fácilmente asequibles en la extensa costa brasileña. Era un comercio limitado por la pobreza de los productos de la tierra americana comparados con los enviados a Lisboa desde Oriente, a partir de los viajes de Vasco da Gama y de Pedro Alvares Cabral a las Indias –especias (canela, clavo, pimienta, jengibre), porcelana, diamantes y perlas–, como se lee en la carta del rey don Manuel al papa, pues «el negocio de las especias y las drogas orientales representaba la rama más rentable del comercio de los siglos XV y XVI»[10]. Aun así, las empresas comerciales de las primeras décadas del siglo XVI que tenían a Brasil como destino debían ser rentables, pues fueron financiadas por mercaderes italianos y portugueses, destacándose el armador y mercader cristiano-nuevo Fernando de Noroña, corrupción de Loroña, que recibiera el arrendamiento del comercio de Brasil del rey don Manuel que lo confirmó de 1502 a 1505. Por lo tanto, después de la partida de las naves de Pedro Alvares Cabral con destino a las Indias, enviando a Lisboa la nave de Gaspar de Lemos con informaciones sobre la tierra de Santa Cruz[11], se dio inicio a una triple actividad para los visitantes de la tierra recién descubierta: el reconocimiento costero del territorio, la exploración del palo brasil y las expediciones de vigilancia de la costa para asegurar a Portugal las tierras que le correspondían por el Tratado de Tordesillas. De ese modo, las ciudades de Lisboa y Sevilla se convirtieron en grandes centros comerciales de productos exóticos que iban de las especias al palo-brasil, donde mercaderes cosmopolitas financiaban el rentable negocio de los viajes de descubrimiento y el comercio de pimienta, canela, clavo y otros productos, mientras las distancias se hacían menores en un mundo que se globalizaba rápidamente.

En la secuencia de esos descubrimientos marítimos, sobre todo los de Cristóbal Colón y de Vasco da Gama, el epicentro comercial se desplazó al océano Atlántico, dejando el Mediterráneo de las poderosas familias italianas de Florencia, Génova y Venecia con sus conexiones terrestres por la Ruta de la Seda, de dominio musulmán, en un plano secundario. De la misma forma que Portugal había tenido en la figura de Fernando de Noroña, mercader y armador, el impulsor de importantes negocios, también España tuvo su gran financiero de aventuras marítimas en la figura de Cristóbal de Haro, de la poderosa familia Haro que, a partir de Amberes, mantenía ramificaciones financieras y comerciales con los Fugger, los Welser y los banqueros italianos. Este cristiano-nuevo de Burgos patrocinó expediciones portuguesas en los reinados de don João II y de don Manuel y, al retornar a la patria, se acercó a Carlos V y fue, después de la corona española, el principal organizador y financiador del viaje de Fernando de Magallanes[12]. La primera referencia histórica que se conoce del topónimo «Río de Janeiro» es cartográfica y aparece en la carta náutica de 1513 del almirante turco Piri Reis, que se encuentra en el museo Topkapi Sarai, en Estambul, ciertamente basada en informaciones procedentes de navegantes portugueses[13]. En ese mapa, los topónimos aparecen adulterados: «Kav Friyo» y «Sano Saneyro», respectivamente por «Cabo Frío» y «Río de Janeiro». El geógrafo e historiador brasileño Mauricio de Almeida Abreu analiza la importancia de ese primer mapa donde consta el topónimo Río de Janeiro:

> «Como informa el propio Piri Reis, en la larga explicación que inscribió en el documento, el mapa había sido elaborado a partir de unas veinte cartas y mapas-mundi, entre ellos una carta del Nuevo Mundo elaborada por Cristóbal Colón, que los especialistas creían ser el desaparecido mapa del tercer viaje (1498), y 'cuatro hechas ahora por los portugueses'. En lo que concierne al litoral brasileño, Piri Reis no podría haber sido más explícito respecto a las fuentes: afirmó que la configuración de la tierra seguía aquella hecha por los 'infieles portugueses [que] la representaron

---

[10] BAIÃO, António. «O comércio do pau-brasil». En: DIAS, Carlos Malheiro (dir.). *História da colonização portuguesa do Brasil*. Oporto: Litografia Nacional, tres volúmenes 1921-1924, 2.º vol., 1923, pp. 336-337.

[11] PEREIRA, Paulo Roberto. *Os três únicos testemunhos do descobrimento do Brasil: Carta de Pero Vaz de Caminha, Carta de Mestre João Faras e Relação do Piloto Anônimo*. Río de Janeiro: Lacerda 1999.

[12] LAGOA, Visconde de. *Fernão de Magalhães*. Lisboa: Seara Nova 1938, 2 volúmenes, primer volumen p. 193, nota 1 y pp. 234-235. Idem: SCHORER, Maria Thereza. «Notas para o estudo das relações dos banqueiros alemães com o empreendimento colonial dos países ibéricos na América no século XVI». *Revista de História* n.º 32. São Paulo: 1957, pp. 275-355. Ibídem: ALBUQUERQUE, Luís de (dir.) y DOMINGUES, Francisco Contente (coord.). *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*. Lisboa: Caminho 1994, volumen 1, pp. 484-485.

[13] GUEDES, Max Justo. «500 anos de Brasil na Biblioteca Nacional: a cartografia». En: PEREIRA, Paulo Roberto (org.). *Brasiliana da Biblioteca Nacional – Guia das fontes sobre o Brasil*. Río de Janeiro: Nova Fronteira 2002, p. 400.

en sus mapas'. Podemos concluir, por tanto, que es con el mapa de Piri Reis, y no con el viaje de Fernando de Magallanes, como 'el topónimo Río de Janeiro entra en el mundo de la historia'»[14].

La segunda referencia cartográfica fue registrada «por Vesconte di Maggiolo en la carta atlántica de su célebre atlas (1519) de la Biblioteca Pública de Múnich»[15], en que se reconoce el nombre Río de Janeiro por la proximidad de la palabra «Cabo Frío» en los dos mapas. La tercera mención cartográfica de la bahía de Guanabara/Río de Janeiro está en la Carta de Brasil (Terra Brasilis) del Atlas Miller, de 1519, hecha por Lopo Homem, Pedro Reinel y su hijo Jorge Reinel, que se encuentra en la Biblioteca Nacional de París, en la que el topónimo está transcrito correctamente, siendo «el primer mapa en identificar a la bahía de Guanabara con el nombre de Río de Janeiro y en representarla correctamente en cuanto a la situación geográfica»[16]. Los estudiosos del Atlas Miller y de sus magníficas cartas avanzaron la hipótesis de que fue encargado por el rey don Manuel como un regalo al rey Francisco I de Francia[17]. Si de hecho esto ocurrió, lo que es muy probable, el Atlas Miller fue, ciertamente, utilizado por el almirante y líder hugonote Gaspard de Coligny, que apoyó el proyecto del vice-almirante de Bretaña, Nicolas Durand de Villegagnon, en su aventura de implantar, en el Atlántico Sur, una colonia en la bahía de Guanabara, en 1555, que se denominó de la Francia Antártica, levantada en el *mare clausum* portugués del Tratado de Tordesillas[18]. Es que hasta la época de la aventura francesa en Río de Janeiro, la localización de la bahía de Guanabara/Río de Janeiro siguió ausente de la cartografía europea, pues se desconocía la existencia de la carta náutica de Piri Reis y del Atlas Miller.

El primer registro cartográfico del paso de la flota bajo el mando de Magallanes por América del Sur está en la carta anónima de 1522, atribuida a Pedro Reinel, que se encuentra en el museo Topkapi Sarai, en Estambul. Es un mapa que coloca las islas Molucas en la zona portuguesa del Tratado de Tordesillas y contiene el subtítulo «esta tierra la descubrió Fernando de Magallanes». Aunque el estrecho no esté representado, «la carta registra aquí apenas la información traída por Estevão Gomes cuando, después de haber abandonado a Magallanes, llegó a Sevilla, el 6 de mayo de 1521»[19]. Por tanto, esa carta fue elaborada después de esa fecha, pero antes de la llegada de Juan Sebastián Elcano a Sanlúcar de Barrameda con la nave *Victoria*, el 6 de septiembre de 1522, pues no constan en ella las informaciones traídas por los 18 supervivientes de la travesía del océano Pacífico y de la estancia en las Molucas.

Los relatos sobre la estancia de la expedición de Fernando de Magallanes en Río de Janeiro fueron escritos por participantes del viaje como Antonio Pigafetta, Francisco Albo y «un navegante genovés» identificado como el italiano León Pancaldo. Pero debido a que la primera vuelta al mundo despertó un gran interés económico por la posibilidad de llegar más rápidamente a las islas de las especias, muchos historiadores como Antonio de Herrera y João de Barros[20] consiguieron por diferentes vías informes detallados sobre el viaje iniciado por Magallanes y concluido por Elcano. Hay también variada correspondencia, como la carta impresa en 1523, de Maximiliano de Transilvania, secretario de Carlos V, que es el primer documento en divulgar la primera vuelta al mundo. Otra importante correspondencia es la de Antônio de Brito, enviada desde las Molucas al rey don João III. Las cartas del representante

---

[14] ABREU, Maurício de Almeida. *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. 2 volúmenes. Río de Janeiro: Andrea Jakobsson 2010, volumen 1, p. 41.

[15] GUEDES, Max Justo. «A armada de Fernão de Magalhães e o Brasil». En: MOTA, A. Teixeira da (org.). *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar 1975, p. 364.

[16] TEIXEIRA FILHO, Álvaro. *Roteiro cartográfico da baía de Guanabara e cidade do Rio de Janeiro séculos XVI e XVII*. Río de Janeiro: Livraria São José 1975, p. 15.

[17] CORTESÃO, Armando & MOTA, Avelino Teixeira da. *Portvgaliae monvmenta cartographica*. Reproducción facsímil. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda 1987, primer volumen, pp. 55-61, estampas 16-24.

[18] Es vasta la bibliografía sobre la Francia Antártica. Ver, entre otros: MARIZ, Vasco & PROVENÇAL, Lucien. *Os franceses na Guanabara: Villegagnon e a França Antártica* (1555-1567). 3 ed. Río de Janeiro: Nova Fronteira 2015. MENDONÇA, Paulo Knauss de. *O Rio de Janeiro da pacificação*. Río de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura 1991.

[19] CORTESÃO, Armando & MOTA, Avelino Teixeira da 1987, primer volumen, pp. 39-41, estampa 13, p. 40. Idem: MARQUES, Alfredo Pinheiro. «A cartografia do Brasil no século XVI». En: *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV. 1988, pp. 447-462,. Ibídem: ADONIAS, Isa. «A cartografia vetustíssima do Brasil até 1530». En: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Vol. 287, abril-junio. Río de Janeiro: 1970, pp. 77-132.

[20] BARROS, João de. Ásia. Terceira década. Facsímil de la edición de 1563. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda 1992, libro V, capítulos XVIII, IX e X, folios 145-155.

portugués en Oriente y la célebre correspondencia de Maximiliano de Transilvania, juntamente con las narrativas históricas de Antonio de Herrera y João de Barros, aclaran y completan el silencio de ciertas partes de los relatos, como el caso de la más completa narrativa del viaje, que es el diario del caballero de Rodas nacido en Vicenza[21]. El cronista de la expedición, Antonio Pigafetta, pertenecía al linaje de los grandes viajeros italianos que, a partir de Marco Polo[22], pasando por Cristóbal Colón[23] y Américo Vespucio, revelaron al occidente los caminos de la integración planetaria[24]. Hay que resaltar también la contribución del editor Giovanni Battista Ramusio en la difusión de las narrativas de viajes reveladoras de mundos y saberes en una visión contaminada por el humanismo italiano del amanecer del Renacimiento[25].

He aquí lo que dice Antonio Pigafetta sobre la estancia de la flota magallánica en Río de Janeiro:

> «El Brasil – Después de pasar la línea equinoccial, al aproximarnos al polo antártico perdimos de vista la estrella polar. Dejamos el cabo entre el austro y el garbino y enfilamos la proa hacia Tierra del Verzín[26], en los 23º y medio de latitud meridional. Esta tierra está a continuación de la del cabo San Agustín, a los 8º y medio de la misma latitud.
>
> Aquí nos aprovisionamos abundantemente de gallinas, batatas, de una especie de fruto parecido a la piña de pino, pero que es dulce en extremo y de un gusto exquisito[27], de cañas dulces[28], de carne de anta, la cual es parecida a la de vaca[29], y de cantidad de cosas que no explico para no resultar prolijo.
>
> Cambios, patatas. – Hicimos también ventajosísimos cambios: por un anzuelo o por un cuchillo nos dieron cinco o seis gallinas; por un peine, dos gansos; por un espejito o un par de tijeras, el pescado suficiente para comer diez personas; por un cascabel o por una correa, los indígenas nos traían un cesto de batatas, nombre que dan a los tubérculos que tiene poco más o menos la figura de nuestros nabos, y cuyo sabor es parecido al de las castañas. Cambiamos asimismo a buen precio las figuras de los naipes: por un rey de oros me dieron seis gallinas, y aun se imaginaban haber hecho un magnífico negocio.
>
> 13 de diciembre
>
> Entramos en este puerto[30] el día de Santa Lucía, 13 de diciembre. Estaba entonces a mediodía el Sol en nuestro cenit, y sufrimos con el calor mucho más que al pasar la línea.
>
> La tierra del Verzin, abundante en toda clase de productos, es más extensa que España, Francia e Italia, juntas; pertenece al rey de Portugal.
>
> Los brasileños – Los indígenas no son cristianos, pero tampoco son idólatras, porque no adoran nada; el instinto natural es su única ley.
>
> Su longevidad – Viven muchísimo tempo; los viejos llegan ordinariamente hasta los ciento veinticinco años, y algunas veces hasta los ciento cuarenta[31].
>
> Sus costumbres – Van desnudos del todo, lo mismo las mujeres que los hombres.

---

21 VALLET ESCOBERO, Cristóbal. «Pigafetta Vicentino, Antonio». En: *Diccionario biográfico español*. Madrid: Real Academia de la Historia, volumen XLI, 2013, pp. 558-562.

22 POLO, Marco. *Milione*. Versione toscana del Trecento, edizione critica a cura di Valeria Bertolucci Pizzorusso. Seconda edizione. Milán: Adelphi Edizioni 1982.

23 COLÓN, Cristóbal. *Textos y documentos completos*. Edición de Consuelo Varela. Madrid: Alianza Editorial 1982.

24 SAN FILIPPO, Pietro Amat di. *Bibliografia dei viaggiatori italiani*. Roma: Coi Tipi del Salviucci 1874.

25 RAMUSIO, Giovanni Battista. *Navigazioni e viaggi*. A cura di Marica Milanesi. Turín: Einaudi 1978-1988, 6 volúmenes.

26 *Verzin* o *verzino*. Es como los italianos llamaron a la madera *Caesalpinia Sappan*, nativa en India y en Malabar, usada para teñir de rojo los tejidos de algodón. El nombre Brasil que suplantó al de Santa Cruz fue debido a la madera color de brasa, otra especie de *Caesalpinia* encontrada en esta tierra por los navegantes.

27 Es la piña o ananás, fruta nativa de Brasil. Los españoles la llaman piña de América.

28 Ciertamente la caña de azúcar plantada en la factoría construida por Américo Vespucio.

29 El anta o tapir es como un cerdo grande.

30 Se trata de la bahía de Guanabara descubierta por Américo Vespucio, región que recibió el nombre de Río de Janeiro.

31 La mayoría de los viajeros que tuvieron contacto con los indígenas brasileños en las primeras décadas del siglo xvi, como, Pero Vaz de Caminha, Américo Vespucio, Jean de Léry, resaltaron la longevidad de los salvajes.

Sus casas – Sus habitaciones consisten en anchas cabañas, a las que llaman boíi[32], y se acuestan sobre mallas de hilo de algodón llamadas hamacas[33], colgadas por los dos extremos de gruesas vigas de madera. Allí dentro encienden sus fuegos. Uno de estos bohíos alberga algunas veces hasta cien hombres con sus mujeres u niños, y, en consecuencia, hay en ellos siempre mucho ruido.

Sus barcos – Los llaman canoas y están hechos de un tronco de árbol ahuecado por medio de una piedra cortante, usada en vez de las herramientas de hierro, de las cuales carecen. Son tan grandes estos árboles, que en una sola canoa caben treinta y aun cuarenta hombres, que bogan con remos parecidos a las palas de nuestros panaderos. Al verlos tan negros, desnudos completamente, sucios y calvos, se les hubiera tomado por marineros de la laguna Estigia[34].

Antropófagos – Los hombres y las mujeres son tan recios y están tan bien formados como nosotros. Comen algunas veces carne humana, pero solamente la de sus enemigos. No es por apetito ni por gusto por lo que la comen, sino por una costumbre que, según nos dijeron, empezó entre ellos de la manera siguiente: Una anciana tenía un solo hijo, que fue muerto por los enemigos; algún tempo después fue hecho prisionero uno de los que le habían matado y fue conducido a su presencia; para vengarse, la madre se arrojó como una perra rabiosa sobre él, y a bocados le destrozó la espalda; tuvo el prisionero la doble suerte de escapar de manos de la anciana y evadirse y de volver entre los suyos, a los cuales mostró las huellas de las dentelladas en su espalda, y les hizo creer (tal vez creyó él también) que los enemigos habían querido devorarle vivo. Para no ser menos feroces que los otros, se determinaron a comerse de verdad a los enemigos que aprisionaban en los combates, y los otros hicieron otro tanto; sin embargo, no se los comen en el campo de batalla, ni vivos, sino que los despedazan y los reparten entre los vencedores; cada uno se lleva la parte que le corresponde, la seca al humo, y cada ocho días se come u pedazo asado en recuerdo de sus enemigos. Esto me lo contó nuestro piloto Juan Carvalho[35], que había pasado cuatro años en el Brasil.

Tinte y tatuaje – Estas gentes, hombres y mujeres, si tiñen el cuerpo y sobre todo la cara de un modo extraño y de diferentes maneras. Tienen los cabellos cortos y lanudos, y no tienen pelo sobre ninguna parte del cuerpo porque se depilan[36].

Vestidos – Llevan una especie de chaquetilla tejida con plumas de papagayo, y dispuestas de forma que las plumas más grandes de las alas y de la cola forman un círculo sobre el trasero, los cual les da una apariencia pintoresca y ridícula.

Adorno de los labios – Casi todos los hombres tienen el labio inferior horadado con tres agujeros, por los que pasan cilindritos de piedra de un dedo de ancho más o menos. Ni las mujeres ni los niños llevan este incómodo adorno[37]. Añádase que llevan completamente al descubierto sus vergüenzas. Su color es más aceitunado que negro. Su rey se llama cacique.

Hay en este país infinitos papagayos; por un espejito nos daban ocho o diez. También hay gatos maimones muy lindos, de color amarillo, parecidos a leoncitos[38].

El pan – Comen un pan blanco y redondo, que no nos gustó, hecho con la médula o con la albura que hay entre la corteza y la madera de cierto árbol, y que tiene alguna semejanza con el requesón[39].

Animales – Hay cerdos, que nos parecieron tener el ombligo sobre la espalda[40], y unos pájaros grandes cuyo pico parece una cuchara, pero que carecen de lengua[41].

---

[32] Son las llamadas *ocas*, viviendas que abrigaban a varias familias indígenas.

[33] Son las *redes de dormir*, hamacas aún hoy largamente utilizadas en Brasil, especialmente en el nordeste.

[34] Según la mitología, el río Estix desaparecía en diversos tramos e iba a desembocar a los infiernos. Sus aguas negras y putrefactas se estancaban en una zona pantanosa formando la laguna Estigia.

[35] Se trata de João Lopes de Carvalho, capitán de la nave *Concepción*.

[36] Se servían con conchas de bivalvos.

[37] Es el llamado *botoque*, adorno hecho de madera o piedra que los indígenas colocan en el labio inferior y en las orejas.

[38] Se trata del tamarino, león de cabeza dorada, que vivía en la Mata Atlántica del estado de Río de Janeiro, hoy casi en extinción.

[39] Es, probablemente, la yuca, planta nativa de Brasil, largamente utilizada por los indígenas.

[40] Este cerdo es el pecarí o tajacu, que tiene una glándula dorsal que los primitivos exploradores de las Indias confundían con el ombligo.

[41] Son las espátulas, aves hermosas, parientes de las garzas, cuyo pico parece una cuchara.

Libertinaje de las muchachas – Algunas veces, para conseguir un hacha o un cuchillo de buen tamaño, nos ofrecieron por esclavas a una y aun a dos de sus hijas[42].

Castidad conyugal – Pero no nos ofrecieron nunca a sus mujeres; además, no hubieran estas consentido entregarse a otros hombres que no fuesen sus maridos, porque, a pesar del libertinaje de las muchachas, su pudor es tal cuando están casadas, que no toleran nunca que sus maridos las abracen durante el día. Están encargadas de los trabajos más penosos, y van frecuentemente a las montañas con cestos colmados de carga sobre la cabeza; mas no van jamás solas; las acompañan sus maridos, que son muy celosos, armados con las flechas en una mano y el arco en la otra.

Armas – Este arco es de madera de verzín o de palmera negra. Si las mujeres tienen hijos, los llevan suspendidos del cuello por medio de una red de algodón. Podría decir otras muchas cosas acerca de sus costumbres, pero las pasaré en silencio para no alargarme en exceso.

Credulidad – En tierra se celebró misa dos veces. Era un gran placer ver a esta gente de rodillas, alzando las manos al cielo con gran arrepentimiento. Edificaron una casa para nosotros, creyendo que pasaríamos allí algún tiempo; y cortaron mucho verzín para dárnoslo al partir. La casualidad hizo que concibieran por nosotros veneración y respeto. Reinaba desde hacía dos meses una gran sequía en el país, y como en el momento de nuestra llegada el cielo se desató en lluvia, la atribuyeron a nuestra presencia. Estos pueblos son extremadamente crédulos y buenos, y sería fácil convertirlos al cristianismo.

Al principio, al ver que botábamos al mar nuestras chalupas, que estaban amarradas al costado del navío, o que le seguían, se imaginaron que eran los hijos del buque y que este les alimentaba.

Robo extraño de una muchacha – Las jóvenes venían frecuentemente a bordo del navío a ofrecerse a los marineros, para obtener algún regalo; un día, una de las más bonitas subió, sin duda, con dicho objeto; pero habiendo visto dentro del camarote del contramaestre un clavo de un dedo largo, lo agarró y se lo introdujo con naturalidad y gracia entre los dos labios de sus partes naturales y se marchó. El capitán general y yo fuimos los únicos testigos de esta extraña aventura.

Vocabulario – Algunas palabras de los habitantes del Verzín:

Al mijo – maíz

A la harina – hui

Al anzuelo – pinda

Al cuchillo – tarse

Al peine – chigap

A las tijeras – pirame

A los cascabeles – hanmaraca

Bueno – tum»[43].

La extraordinaria aventura vivida por Pigafetta con los indígenas de Río de Janeiro desembocó en el primer análisis de cuño antropológico sobre los primitivos habitantes de Guanabara. Solo algunas décadas más tarde otros intelectuales europeos, –André Thevet, Jean Cointha, Jean de Léry, Hans Staden, José de Anchieta–, que bebieron, por diferentes vías, en las aguas del humanismo, relataron sus experiencias con los indígenas de Río, estimulando a Michel de Montaigne a colocar en sus *Ensayos* a los tupinambás, confirmando la influencia que el indio caníbal brasileño ejerció en el pensamiento renacentista. La importancia del diario de Pigafetta fue resaltada por el mayor conocedor de libros de Brasil:

> «Es una obra de gran valor para Brasil, porque describe a nuestros indígenas a lo largo del relato del viaje y, al final, ofrece un vocabulario de ocho palabras tupís. Fue la primera vez que aparecieron impresas palabras tupís (verdad es que bastante deformadas)»[44].

---

[42] Era un hábito común a diversas tribus indígenas de las Américas y de las islas del Pacífico.

[43] *La primera vuelta al mundo*. Edición de Ramón Alba. Ediciones Polifemo 2012, pp. 197-202. Aprovechamos algunas notas de la excelente edición de Ramón Alba, pero añadimos nuevas notas al texto de Pigafetta.

[44] MORAES, Rubens Borba de. *Bibliographia brasiliana*. Primera edición brasileña. São Paulo: EDUSP 2010, tomo II, p. 195.

Cuando la flota de las cinco naves españolas entró, el 13 de diciembre de 1519, en la bahía de Guanabara, Fernando de Magallanes prefirió bautizar la región con el nombre de «Bahía de Santa Luzía», en homenaje al día de la santa católica, en vez de emplear el topónimo Río de Janeiro con que la región había sido denominada por Américo Vespucio. Al comandante de la flota ciertamente le habían informado del nombre de la bahía donde había arribado, pues en la nave *Concepción*, que tenía por capitán a Gaspar de Quesada y por maestre a Juan Sebastián Elcano, se encontraba el navegante João Lopes de Carvalho[45], a quien Magallanes autorizó a conducir el faro de la flota a partir de cabo Frío, pues había estado anteriormente en Río de Janeiro, como integrante de la tripulación de la nave *Bretoa*, en 1511[46]. El libro de la nave *Bretoa* ofrece algunas informaciones esenciales sobre Carvalho: estaba casado, vivía en Fangas da Farinha, en el barrio de Alfama, en Lisboa, y fue nombrado capitán de la nave que llegó a la América portuguesa en busca del palo brasil, haciendo también trueque con los silvícolas. Al final del libro, se encuentra la acusación de que a Carvalho lo había dejado en la factoría de cabo Frío el comandante de la nave, el capitán Cristóbal Pires, por participar en el robo de herramientas para abatir el palo-brasil[47]. Así, João Lopes de Carvalho era «un práctico con experiencia en los caminos del Atlántico Sur. Su nombre quedaría vinculado a la historia de Brasil como uno de los primeros 'moradores' europeos de la bahía de Guanabara»[48]. Todo indica que la factoría fundada por Américo Vespucio, que funcionó para el embarque del palo-brasil de 1504 a 1516, estaba localizada en la bahía de Guanabara en la región que se bautizó como Río de Janeiro, donde los tripulantes de la nave *Bretoa* recogieron la madera, volviendo a Portugal el 27 de julio de 1511[49].

Tras algunos años en tierra brasileña, donde tuvo un hijo con una indígena, Carvalho volvió a la Península Ibérica encontrándose con Fernando de Magallanes en Sevilla. Debe haber relatado su experiencia marítima en el Atlántico Sur, pues fue nombrado piloto de la nave *Concepción* en la expedición de cinco barcos –*Trinidad*, *Victoria*, *San Antonio*, *Santiago* y *Concepción*– que salió de Sevilla el 10 de agosto de 1519, partiendo del puerto de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519 con una tripulación de 237 hombres, según Pigafetta, aunque haya divergencia sobre el total de tripulantes embarcados[50] y, además, algunos marineros fueron recibidos cuando la armada arribó a las islas Canarias antes de atravesar el Atlántico y, al llegar a Río de Janeiro, todavía se embarcó el hijo de João Lopes de Carvalho.

Es probable que Magallanes, al dar nuevo nombre a la región de la bahía de Guanabara, intentara precaverse de futuras acusaciones de que había navegado, sin autorización, en el territorio portugués acordado por el Tratado de Tordesillas de 1494, aun sabiendo que la América portuguesa descubierta por Cabral era suficientemente conocida por la difusión que habían tenido los escritos de Américo Vespucio. Sin mencionar que «Carlos V, por su parte, sacó provecho a la respuesta que el 28 de febrero de 1519 diera, en Barcelona, a una carta que D. Manuel le enviara el 12 de febrero para tranquilizarle respecto a sus propósitos, asegurándole que había dado órdenes expresas a Fernando de Magallanes de que no pasara por áreas bajo dominio portugués»[51].

> «Pero para que de esto no vos quede duda acordé en vos escribir para que sepáis que nuestra voluntad fue y es de muy cumplidamente guardar todo lo que sobre la demarcación fue asentado y capitulado con los católicos rey y reina mis señores y abuelos, que estéis en gloria, y que dicha armada no irá ni tocará en parte que perjudique en cualquier cosa a vuestro derecho. Que no solo no queremos esto, sino que a vos queríamos dejar más de lo que nos pertenece y tenemos; y nuestro primer capítulo y mandamiento que llevan dichos capitanes es que guarden la demarcación y que no toquen de ninguna manera y bajo graves penas en las partes y tierras y mares que

[45] ALBUQUERQUE, Luís de (dir.) y DOMINGUES, Francisco Contente (coord.). *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*. Lisboa: Caminho 1994, primer volumen, pp. 217-218.

[46] VARNHAGEN, Francisco Adolfo de 1956, p. 89.

[47] BAIÃO, António. *O comércio do pau-brasil*. Segundo volumen. 1923, pp. 343-347.

[48] SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. Lisboa: Comissão Nacional das Comemorações do IV Centenário do Rio de Janeiro 1965, 2 volúmenes, primer volumen, p. 24.

[49] CARVALHO, Filipe Nunes de. «Desvendamento e guarda da costa do Brasil pelos portugueses (1501-1533)». En: JOHNSON, Harold e SILVA, Maria Beatriz Nizza da (coord. y colab.). *Nova história da expansão portuguesa. O império luso-brasileiro* (1500-1620). Lisboa: Estampa 1992, pp. 75-113.

[50] GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Presença 2007, p. 174.

[51] GARCIA, José Manuel. 2007, p. 153-154.

por la demarcación a vos están señaladas y vos pertenecen y así lo guardarán y cumplirán; y de esto no tengáis ninguna duda»[52].

Aunque la mayoría de las declaraciones de los participantes del viaje de circunnavegación del globo se refirieran al lugar donde fondeara la flota magallánica del 13 al 27 de diciembre de 1519, como bahía de Santa Luzía, existe el diario de «un navegante genovés», conservado en tres manuscritos escritos en portugués, atribuido al italiano León Pancaldo, que ingresó en la flota de Magallanes como marinero llegando a capitán, que designa a la primera región americana donde desembarcó la flota en 1519 con el topónimo de Río de Janeiro:

> «Continuó su marcha en demanda del brasil, y tan luego como estuvieron a la vista de la costa, gobernó al Sudoeste, a lo largo de ella, hasta el Cabo Frío, que está en veintitrés grados de la banda del Sur; y de este cabo gobernó al Oeste, cosa de treinta leguas en demanda de Río de Janeiro, que está en la misma altura del Cabo Frío, y entraron en el dicho río el día de Santa Lucía, que era 13 de diciembre, en el cual río toma leña y estuvieron allí hasta la primera octava de Navidad, que era 26 de diciembre del mismo año»[53].

Así, el paso de la flota de Magallanes por Río de Janeiro con destino a las Molucas dio a João Lopes de Carvalho la oportunidad de retornar a la bahía de Guanabara donde estaba su hijo, como explica Rolando A. Laguarda Trías, basándose en la carta escrita en Sevilla, el 12 de mayo 1521, por Juan López de Rescalde, que recogió las declaraciones de los tripulantes de la nave *San Antonio*, que abandonó la escuadra de Magallanes a la boca del estrecho que lleva su nombre, y teniendo además en cuenta el relato de Ginés de Mafra, de 1542.

> «Juan López Caraballo había vivido en la bahía de Enero, o sea, en Rio de Janeiro y allí había dejado un hijo que en 1519 tenía siete años, lo que equivale a decir que había nacido en 1512. Estos datos permiten identificar al piloto Juan López Caraballo de la armada de Magallanes con el piloto Juan Lopes de Carvalho de la nave Bretoa. En primer lugar, los nombres de ambos, salvo ligera variante del segundo apellido, son los mismos; en segundo término, Lopes de Carvalho fue dejado en Brasil en 1511 y el nacimiento del hijo en 1512 se ajusta perfectamente a los datos; en tercer lugar, los indígenas de la bahía de Enero lo reconocieron y le trajeron a su mujer y a su hijo; en suma, hay perfecta concordancia de todos los datos de que Juan Lopes de Carvalho, desterrado de la Bretoa es la misma persona que volvió con Magallanes»[54].

Otro documento fundamental del paso de la armada por Río de Janeiro es la carta escrita, en 1523, por el capitán Antônio de Brito[55], funcionario en misión en el Asia portuguesa, al rey don João III, desde la isla de Ternate, en las Molucas. Este hidalgo acompañó a su hermano Jorge de Brito, enviado al oriente dirigiendo una armada para construir una fortaleza solicitada por el rey de la isla de Ternate y, si era posible, para impedir que Fernando de Magallanes tomara posesión de las islas de las especias. Jorge de Brito murió antes de llegar a las Molucas. Antônio de Brito asumió el mando en lugar de su hermano y llegó a Ternate para construir la fortaleza, conforme explica en la carta que envió al Rey de Portugal: «Yo, señor, llegué a la isla de Tidore el 14 de mayo de dicha era (1522), donde los castellanos hicieron su habitación y cargaron dos de las 5 naves que de Castilla partieron; donde supe que hacía cuatro meses que la primera había partido, y esta última un mes y medio»[56]. La nave *Trinidad*, último navío de la flota de Magallanes que partió de Tidore, intentará volver a España por el Pacífico, pero no conseguirá vientos favorables y retornará a la isla de donde partiera, sin condiciones para navegar y con pocos supervivientes. Antônio de Brito, al ser informado del retorno, ordenó prender a los marineros llevándolos a Ternate, donde les tomó declaración, empezando por Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de la *Trinidad*. Así, conoció la ruta de la flota magallánica y supo de su estancia en la bahía de Guanabara,

---

[52] LAGOA, Visconde de. 1938, 1.º volumen p. 237. Idem: CORTESÃO, Jaime (org.). *Pauliceae lusitana monumenta historica*. Lisboa: Edição Comemorativa do IV Centenário da Fundação da Cidade de São Paulo 1956, 1.º volumen, pp. 38-39. Ibídem: GARCIA, José Manuel. 2007, p. 156.

[53] *La primera vuelta al mundo*. Edición de Ramón Alba. 2012, p. 121.

[54] LAGUARDA TRÍAS, Rolando. *Rio de Janeiro: historia de sus denominaciones*. Separata da Revista de Ciências do Homem. Mozambique, Lourenço Marques: Universidade de Lourenço Marques, Vol. IV, Serie A, 1972, pp. 1-31, p. 14.

[55] ALBUQUERQUE, Luís de (dir.) e DOMINGUES, Francisco Contente (coord.). *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*. Lisboa: Caminho 1994, primer volumen, p. 145.

[56] GARCIA, José Manuel. 2007, p. 169.

al confirmar que Fernando de Magallanes conocía la toponimia del lugar, por lo que le contaron los marineros que habían pasado dos semanas en Río de Janeiro:

> «Este es el viaje que hicieron de Castilla hasta Maluco.
>
> Después que partieron de Sevilla fueron a las Canarias y estuvieron en Tenerife, y tomaron ahí agua y mantenimientos.
>
> Y de aquí se hicieron la vela, y la primera tierra que tomaron fue el cabo de los bajos de Ámbar[57]; y vinieron a lo largo de la costa hasta el río que se llama de Janeiro, donde estuvieron 15 o 16 días. Y de ahí partieron costeando la costa, y llegaron a un río que se chama de Solís[58], donde Fernando de Magallanes trató de encontrar paso»[59].

Al ser abandonado en Brasil por el comandante de la nave *Bretoa*, João Lopes de Carvalho pasó cuatro años en la bahía de Guanabara, conforme afirmó a Antonio Pigaffeta[60]. Así, al retomar el viaje de circunnavegación hacia el estrecho que recibiría el nombre del navegante, la flota de Magallanes «llevaba un brasileñito de tan solo 7 años, tal vez el primer marinero de la nueva y fuerte raza que portugueses y gentiles empezaban a producir»[61].

Joãozinho Lopes de Carvalho, conocido en la flota magallánica como «Niñito», viajó con su padre a bordo de la nave *Concepción*, participando en la travesía del estrecho y del Pacífico. En las Filipinas estuvo presente en las misiones comerciales y en las luchas trabadas entre indígenas y tripulantes de lo que quedó de la flota de Magallanes. Al ser enviado con Domingo de Barrutia y Gonzalo Hernández a la isla de Borneo, fue abandonado con sus compañeros el 29 de julio de 1521, «en virtud de la armada haber inesperada y precipitadamente levantado anclas, cuando aquellos se encontraban en tierra»[62]. Joãozinho «Niñito» quedó prisionero del rajá Siripada, rey de la isla de Borneo, como relata Pigafetta:

> «Hicimos decir al rey que, siendo así, debía dejar en libertad a los dos hombres que estaban en tierra con nuestras mercancías, uno era el hijo de Juan Carvalho; pero el rey no quiso acceder.

Así fue castigado Carvalho con la pérdida de su hijo (que nació durante su estancia en el Verzin), que hubiera recobrado sin duda a cambio del capitán general, al que libertó por oro»[63].

Esa es la historia de Joãozinho Lopes de Carvalho, el último en formar parte de la tripulación de la armada con destino a las islas Molucas y el único brasileño de la primera expedición que cruzó el estrecho de Magallanes.

Esos testimonios confirman que la trayectoria del navegante João Lopes de Carvalho en la expedición que buscaba un paso por el sudoeste con destino al oriente está llena de peripecias. Tras la muerte de Magallanes en la isla de Mactán, en Filipinas, el 27 de abril de 1521, Duarte Barbosa y João Serrão asumieron el mando de la expedición. Pero, el uno de mayo, los nuevos comandantes con algunos tripulantes fueron asesinados a traición en un banquete promovido por el rey de la isla de Cebú. Solo João Serrão, que era compadre de João Lopes de Carvalho según João de Barros, fue llevado vivo por los indígenas de Cebú a la orilla del mar delante de las naves para intentar apoderarse de ellas.

Las tres embarcaciones partieron de Cebú, pero, por falta de marineros, los navegantes incendiaron la nave *Concepción*, restando solo las otras dos: la *Victoria* y la *Trinidad*. La nave *Victoria* pasó a ser mandada inicialmente por Gonzalo Gómez de Espinosa y Juan Sebastián Elcano. Carvalho fue designado para dirigir lo que quedaba de la flota, asumiendo el mando de la *Trinidad* hasta el 21 de septiembre de 1521, cuando fue destituido por los marineros, que lo acusaron de diversos abusos sin preocuparse de

---

[57] Fue, probablemente, Cabo Frío, en la costa de Río de Janeiro, así nombrado por la expedición portuguesa de 1501/1502.

[58] Bautizado en homenaje al navegante portugués João Días (Juan Díaz) de Solís, que dirigió la expedición enviada a América del Sur por la corona española en 1515. Es el estuario del Río de la Plata que desagua en la costa de América del Sur entre Uruguay y Argentina.

[59] GARCIA, José Manuel. 2007, p. 174.

[60] PIGAFETTA, Antonio. *A primeira viagem ao redor do mundo*. O diário da expedição de Fernão de Magalhães. Introducción y notas de Carlos Amoretti. Traducción de Jurandir Soares dos Santos de la edición italiana de 1800. Porto Alegre: L&PM 1985, p. 58.

[61] GUEDES, Max Justo. 1975, p. 377.

[62] LAGOA, Visconde de. 1938, 1.º volumen, pp. 275-276 e 306-307.

[63] *La primera vuelta al mundo*. Edición de Ramón Alba. 2012, p. 274.

su certeza y recolocaron a Gonzalo Gómez de Espinosa como capitán de la embarcación. Después de tantos disgustos con las muertes seguidas de los comandantes, las dos naves consiguieron salir de las islas Filipinas y, finalmente, el 8 de noviembre de 1521 llegaron a las islas Molucas, estableciendo su comercio en la isla de Tidore. Preocupados por las condiciones de las dos naves, por el reducido número de tripulantes y por la posible llegada de una flota portuguesa a las Molucas, los supervivientes de la flota de Magallanes cargaron de especias, lo más rápidamente posible, las dos embarcaciones para volver a España. Pero, cuando la nave *Victoria* partió, el 21 de diciembre de 1521, con destino a Sevilla, João Lopes de Carvalho permaneció en la isla de Tidore, como escribe en su diario Antonio Pigafetta[64]. Carvalho falleció el 14 de febrero de 1522[65], antes de la partida de la nave *Trinidad*, el 20 de abril de 1522, con destino a España por la vía del Pacífico, conforme señala «un navegante genovés»[66].

Tres años después, el 6 de septiembre de 1522, bajo el mando de Juan Sebastián Elcano, solo retornó a Sevilla la nave *Victoria* con 18 hombres a bordo, para revelar una gesta heroica sin paralelo en los viajes de los descubrimientos: «Hemos dado toda la vuelta al mundo, que partidos por el oeste, hemos vueltos por el este»[67].

Oigamos, por último, el dramático y triunfal relato de Antonio Pigafetta al retornar a Sanlúcar:

> «6 de septiembre de 1522
>
> Gracias a la Providencia, entramos el sábado 6 de septiembre en la bahía de Sanlúcar, y de sesenta hombres que componían la tripulación cuando salimos de las islas Maluco, no quedábamos más que dieciocho, la mayor parte enfermos. Los demás, unos se escaparon en la isla de Timor, otros fueron condenados a muerte por los crímenes que cometieron y otros, en fin, perecieron de hambre.
>
> Desde nuestra salida de la bahía de Sanlúcar, hasta el regreso, calculamos que recorrimos más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, dando la vuelta completa al mundo, navegando siempre de levante a poniente»[68].

---

64 *La primera vuelta al mundo*. Edición de Ramón Alba. 2012, p. 303.

65 LAGOA, Visconde de. 1938, 2.º volumen, p. 171.

66 *La primera vuelta al mundo*. Edición de Ramón Alba. 2012, p. 136.

67 LUCENA SALMORAL, Manuel. «Juan Sebastián Elcano». En: *Diccionario biográfico español*. Madrid: Real Academia de la Historia 2009, volumen XVII, p. 117.

68 *La primera vuelta al mundo*. Edición de Ramón Alba. 2012, p. 324.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

Los barcos de la armada del Maluco

FRANCISCO FERNÁNDEZ GONZÁLEZ[1]
Universidad Politécnica de Madrid

RESUMEN

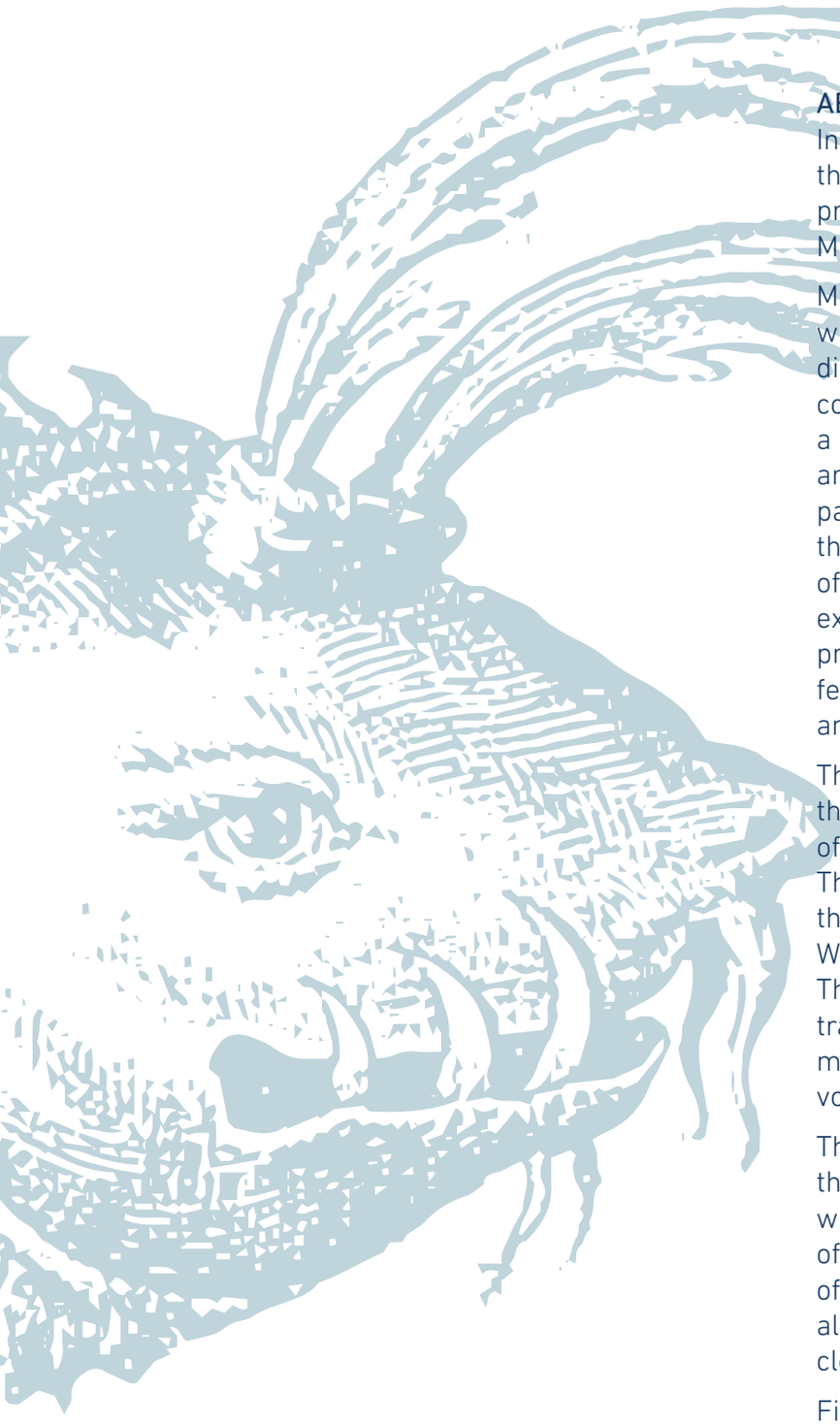
En este trabajo se analizan los barcos del Maluco desde el punto de vista de su arquitectura naval, y se propone una posible reconstrucción de las naves de la expedición.

La flotilla de Magallanes se compone de cinco naos y no incluye ninguna carabela, ni tampoco bergantines, lo que la diferencia de otras expediciones anteriores. Conforman una armada real para «descubrir a la parte del Mar Océano», con hombres, pertrechos y víveres para dos años. El tipo de naves y su porte responden a la exigencia de la misión y se eligen con la experiencia de las expediciones portuguesas a la India y de las españolas a las Indias, en las que se prefieren carabelas para descubrir y solo a veces se utilizan algunas pocas naos para transportar gentes, animales y enseres.

La Casa de la Contratación de Sevilla pudo preparar la expedición del Maluco apoyándose en la experiencia más reciente de las campañas de Díaz de Solís y de Pedrarias Dávila. La elección de naos de pequeño porte permitiría a la flotilla cruzar por desconocidas aguas someras y restringidas. Con menores cascos se facilitaban las maniobras. La construcción de las naos en la tradición de los carpinteros de ribera del Cantábrico aseguraba la fortaleza para el largo y desconocido viaje.

La arquitectura naval de las naos debía hacerlas capaces de navegar con seguridad en las condiciones de mar y viento que encontraran y cubrir las singladuras que recogen los derroteros de la expedición. La solución de la estructura del casco y su construcción práctica debían permitirles la reparación de las averías y la limpieza de los fondos. Finalmente, los detalles de los barcos deben ser contrastados con los datos que aporta la arqueología naval y al mismo tiempo se deben poner en cuestión las referencias a datos y textos posteriores.

[1] El día 14 de octubre de 2018, tras una penosa enfermedad, falleció en Madrid el profesor D. Francisco Fernández González, antes de recolectar los trabajos que componen la presente obra. El texto de su trabajo, expuesto a continuación, es la transcripción del video grabado durante la conferencia impartida por dicho profesor en el congreso de Valladolid.
El Ministerio de Defensa, en particular la Armada, y la Dirección Científica del Congreso, lamentan enormemente tan triste pérdida, y con estas breves palabras rinden homenaje a quien, durante muchos años, fue consejero y colaborador del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval. D.E.P.



ABSTRACT

In this paper we analyze the *Maluco* ships from the point of view of naval architecture, and we propose a likely reconstruction of the ships of the Magellan-Elcano expedition.

Magellan's small fleet was composed by five *naos* without any *carabela* or *bergantín*, what makes a difference with other former expeditions. They constitute a royal *armada* intended to «descubrir a la parte del Mar Océano», with men, supplies and provisions for two years. The type and the capacity of the ships respond to the requirements of the mission and are chosen after the experience of Portuguese expeditions to India and Spanish expeditions to the Indies, in which *carabelas* are preferred to explore and only sometimes some few ships are used to transport people, animals and stores.

The *Casa de la Contratación* in Seville could prepare the *Maluco* expedition after the recent experiences of Díaz de Solís and Pedrarias Dávila's voyages. The choice of *naos* of little capacity would allow the fleet to go across shallow and narrow waters. With smaller hulls, manoeuvring was easier. The building of the ships in accordance with the tradition of the shipbuilders of the Bay of Biscay made sure the strength for the long and unknown voyage.

The naval architecture of the *naos* should allow them to navigate safely in any condition of sea and wind and to make the runs marked in the courses of the expedition. The solution for the structure of the hull and its practical construction should allow the crew to repair the breakdowns and to clean the bottoms.

Finally, the details of the ships must be checked with the data provided by the naval archaeology, and the reference to later data and texts must be questioned.

Los barcos de la armada del Maluco

Debo empezar por señalar mi agradecimiento al director del Museo Naval, por haber confiado en nuestro equipo para llevar a cabo una investigación destinada a construir un modelo de la nao *Victoria,* el primer barco en dar la vuelta al mundo.

En ese empeño lo primero con lo que nos encontramos es que no sabemos nada de la construcción de los barcos de aquella época, y todo lo más que podemos hacer son conjeturas. Por ello este trabajo no es otra cosa que una aportación más a las realizadas previamente. No obstante, rechazamos seguir a autores anteriores dado lo incierto de sus conclusiones y decidimos empezar de nuevo viendo el problema con distintos ojos. Y comenzamos por trabajar sobre uno de los datos de los que nos podemos fiar acerca de la armada del Maluco, el de los tonelajes que constan en la carta del rey Carlos I a los oficiales de la Casa de la Contratación, a lo que se añade un memorial firmado por el obispo Fonseca, que entre otras cosas habla del porte de las naos, señalando específicamente que son dos de 120, dos de 80 y una de 60, total 460 toneles de capacidad de carga.

En cuanto al tipo de barco, ni siquiera está claro si la *Victoria* era nao o carabela, pues ambas designaciones se repiten y se confunden. Un año después de la carta citada, el Rey nombra contador de la armada a Antonio de Coca, y cita que «se ha presente el rescate y presa que fuere de todo lo que nuestras Armadas, naos e carabelas...». Esta mención conjunta de «naos e carabelas» se va a repetir varias veces en documentos oficiales a lo largo del año previo a la salida de la armada. No solamente eso, sino que Martín Fernández de Navarrete dice que la *Santiago* era la menor de las carabelas. Visto desde fuera de España, desde el norte de Europa, ¿eran carracas? No lo sabemos.

Se dice que eran naos y con eso nos quedamos por el porte. Creo que la distinción entre naos y carabelas proviene de que había una limitación previa en las flotas de Indias de que no fueran menores de 60 toneles las carabelas que fueran a Indias. Y también de la costumbre castellana de que fueran carabelas en las expediciones y en las armadas.

Esto las distingue claramente del proyecto portugués, que va costeando las orillas de África y del Índico hasta llegar al Oriente, como se recoge, por ejemplo, en los libros de las armadas y en los libros de Duarte de Abreu que, sin embargo, tengo que añadir, son referencias fuera de contexto, fuera de tiempo. Es decir, estamos hablando de documentos pictóricos muy lucidos, muy ilustrativos pero que son de 50 o 60 años posteriores a la época que nos ocupa, de modo que cualquier interpretación rígida o cierta de detalles de muchos de los barcos hay que ponerlos en cuestión.

No es cuestionable, sin embargo, la imagen que aparece en el mapa de Juan de la Cosa (año 1500), las dos carabelas de aquella expedición que costeó el litoral norte de Brasil, que por provenir de navegantes que fueron en aquellas expediciones son bastantes más fiables. Lo mismo podríamos decir de las naos que puede representar el mapamundi de Gianni de Fucci, si aceptamos que fue navegante, que tuvo acceso a las naves y que sabía representarlas. Esta será también otra cuestión permanente a la hora de dar por buenos los datos que pueden sacarse de las imágenes en las que basarse para un proyecto.

Otra representación muy de la época es la de Alejo Fernández en el cuadro de la *Virgen de los Navegantes* (1530), que se encuentra en el Alcázar de Sevilla, donde por cierto se percibe lo que yo definiría como la evolución de la popa redonda a la popa de espejo plano. Aquí se ve claramente cómo intenta convertirse en espejo plano algo que en un origen podría haber sido una popa redonda. No es sin embargo fiable una imagen como la que se toma como representativa de barcos de esta época de la armada del Maluco y que vienen del mil quinientos ochenta y tantos, y menos aún otras imágenes que se citan como referencia, como es el cuadro de Sánchez Coello de 1580 aproximadamente.

En Castilla, al contrario que en Portugal, las armadas que se hacían eran de menos barcos, que eran especialmente carabelas. En muy pocos casos hubo naos y en muy pocos casos hubo armadas o flotillas o expediciones con más de cuatro o cinco barcos.

Una referencia sin duda importante para nosotros en esta interpretación de cómo era la armada de Maluco es la armada de Castilla del Oro que comandaría Pedrarias Dávila en 1513, muy cercana en el tiempo y de la cual hay suficientes datos que se pueden utilizar. Aquí aparecen claramente distinguidas las naos, de 130, 120, y 110 toneles, de las carabelas, y en estas aparecen claramente distinguidas las carabelas latinas de las emplomadas. El emplomar las naos era importante en esta época, hasta el punto de que al emplomador Antonio Hernández, que estaba en Sevilla, se lo disputaban los particulares, y la Casa de la Contratación no quería soltarlo porque era esencial para las expediciones.

De las noticias que tenemos de los barcos del Maluco, concretamente de la nao *Victoria*, es que era una nao vasca, o mejor dicho, vizcaína, lo que en aquella época recogen incluso los mapas, es decir, de algún lugar de la costa del Cantábrico hasta Asturias.

Hay referido a la *Victoria,* entonces llamada *Santa María,* un documento de transmisión de propiedad de embargo en el que la empresa propietaria Arizmendi, de Ondárroa, hijo de Apallúa, protesta de que la Corona le requise el barco en Sevilla y le pague 800 ducados, justamente 300.000 maravedíes menos de lo que valía. De ahí ha salido la interpretación, que algunos apoyan, de que el barco se hizo en Ondárroa. Yo no tengo otro documento, pero creo que no tiene nada que ver que la empresa naviera fuera de Ondárroa con el lugar de la construcción. Más cierto para mí es que el barco se construyó en Zarauz, como sostienen diversos investigadores, y que fue utilizado por una naviera de Ondárroa. En cualquier caso, la nao era vascongada.

Esto no es nuevo en la flota de Indias. En Sevilla había una colonia comercial naviera vasca considerable, empeñada en el comercio sobre todo de productos de hierro, y se podían distinguir las naos que eran vascas de las carabelas que eran del sur. No obstante, hubo también carabelas construidas en el País Vasco, como una de 32 toneles que se cita con bastante detalle.

Otro barco que traigo aquí a colación es una nave vasca de 1451, en la interpretación actual hecha por los investigadores de Newport en Gales, Reino Unido, de un pecio descubierto hace poco, en 2002, con suficientes detalles de la madera del casco como para poder interpretar la construcción de la época, y cuyas maderas se han datado e interpretado como originarias del País Vasco, a mediados del siglo XV.

Esta relación de las naves vascas con Sevilla y con el norte de Europa es importante porque nos aporta la posibilidad de relacionar detalles constructivos que encontramos en naves de otros países del norte de Europa con naves construidas y navegadas en el norte de España.

La otra relación que podemos citar de las naves vascas, o vascuences, o vascuanas, o vizcaínas o incluso cántabras, de Santander y de Cantabria, es con Inglaterra y Bretaña. La relación comercial de España con el norte de Europa es muy antigua. La relación de las Coronas de Castilla y de Inglaterra prosigue hasta que Enrique VIII la corta, y con la Bretaña francesa también. Toda la expedición de pesquerías de vascos a las tierras novas, a la Terranova, a los mares que hay entre Islandia y Groenlandia durante el siglo xv, van de la mano de pilotos de esta zona, hasta el punto de que hay un asiento de Fernando I, creo que con Juan de Ayamonte, en el que le dice que vaya, pero que vaya con pilotos bretones que son los que conocen la navegación de esos mares. De modo que, tanto en la construcción naval como en la navegación, la relación entre los vascos y los norte-europeos, ingleses, franceses, etc., es importante.

El abordar la reconstrucción de la *Victoria* nos ha llevado a fijarnos en qué pasó con la *Santa María*. De la *Santa María* ha habido muchas interpretaciones desde siempre. Es sin embargo notable el esfuerzo que se hizo en España en 1892 de la mano de Cesáreo Fernández Duro y Rafael Monleón con la comisión ejecutiva que estudió a fondo el tema.

De aquella comisión salió la interpretación de un posible modo de representarla. Lo que me interesa destacar aquí es que en aquella ocasión Casimiro Bona, que era el encargado de la Ingeniería en aquella época, planteó no menos de 34 preguntas, dudas, acerca de cómo era el casco de este barco, y otras tantas preguntas acerca de cómo era la arboladura, de cómo eran los detalles a bordo de todos los elementos de navegación, de modo que estamos viendo, a la hora de reconstruir una nao, que por otra parte estaba muy documentada en otros estudiosos como los citados Fernández Duro y Monleón y otros ingenieros de la época, que se planteaban dudas esenciales que para nosotros son las mismas que tenemos para reconstruir la *Victoria*. Curiosamente la *Victoria* es un barco de prácticamente las mismas proporciones, unos 85 toneles, que parece podía tener la *Santa María*.

Basándose en documentos de época y en pecios (que entonces, 1892, eran escasos), poco se podía hacer más que lo que se hizo. Hoy sin embargo tenemos la suerte de contar con muchos pecios y con mucha información que entonces no se tenía, de modo que podemos aportar a los documentos escritos de archivos la comprobación de cómo pudiera haber sido el barco a partir de los documentos de los pecios. Y digo pudiera haber sido porque incluso cuando se puede encontrar un barco que se diga gemelo de otro no podemos asegurar que fuera igual que su gemelo. Dos constructores de pueblos vecinos, uno en Orio, otro en Zumaya o uno en Orio y otro en Zarauz, pueden construir el mismo barco de distinta manera: lo único que podemos asegurar es que las técnicas de construcción de ciertas épocas, en ciertos sitios eran similares o podrían ser de cierta manera que podemos reproducir, y en eso nos basamos.

Hay representaciones de mil quinientos que muchos pretenden decir que eran de barcos de 1520. Evidentemente estamos fuera de contexto; ni la arboladura, ni el porte ni las soluciones aparentemente alterosas del casco pudieran representar a la *Victoria.* Sin embargo, me sorprende, y me gusta, el que todavía en mil quinientos ochenta y tantos aparezca una nao con la popa redonda, esa popa redonda que va a distinguir originalmente las carracas de las naos. Digo originalmente porque no hay nada que diga que una nao tenía la popa plana, o la popa redonda, una nao era nao por otros motivos no por la popa. Otra representación que nos puede confundir también de esta época, por lo tanto muy tardía, es la del famoso Ortelius, que está también fuera de proporciones, fuera de contexto. Es decir, el que le ponga una sobremesana de este tipo, que no aparece hasta muchos años más tarde, está fuera de lugar. Más probables son las representaciones de los mapas de Vespucio, donde claramente utiliza la misma técnica de representación de cómo arriaban la mayor y que sin embargo como todas las representaciones de mapas y de autores, incluso de autores de los que uno puede fiarse, hay una cierta persistencia de copia de detalles de distintos barcos, lo que refleja una cierta predisposición a utilizar un modelo, a quedarse anclados, a no intentar representar una realidad sino una idea repetida. En esto también tenemos que ser cautos a la hora de interpretar los datos, pero hay que admitir que son imágenes que aportan más información fiable para nosotros que las que hemos mencionado antes.

Finalmente, tenemos una nao danesa (a la que las fuentes danesas llaman también carraca y carabela), el *Angelen*, el *Ángel,* la que el cuñado de Carlos I le presta para que venga a España en 1517 y que tres años antes le envía a Flandes. Es una nao muy importante para los daneses, porque esta y la *María,* que son barcos gemelos, fueron los dos primeros barcos grandes que el rey Hans hizo para luchar contra

los suecos. El barco lastimosamente se perdió en España, pero del mismo hay datos suficientes para poder interpretar alguna de esas realizaciones en cuanto a construcción naval. Era un barco que tenía del orden de 100 cañones, era emblemático. Lo llamaban *caravell* porque este término en el norte de Europa no representa nuestra carabela en el sentido de barco con vela latina proveniente de los musulmanes del Índico, sino que representa el modo de construir las carabelas, con las tablas del forro a tope y no a tingladillo. Esa construcción, a carabela, o *caravell*, como suelen escribirlo otros, es la que confunde en muchos casos, y ya dije que a los barcos hay que nombrarlos por su construcción y no por su tipo.

Para interpretar no solo la *Victoria,* sino todos los barcos de aquella armada, tenemos los precios de cuando se compran en Cádiz y Sanlúcar, precios que indican el estado de cada barco en el momento en que se adquiere. Aunque los documentos de la Casa de la Contratación dicen que el encargo era con su batel y barcos navegables, ya de entrada si hacemos la cuenta resulta que la *Victoria* (*Vitoria* entonces) sale a 3.500 maravedís por tonel, muy por encima de la media prácticamente constante de todos los demás barcos. Lo que esto nos puede indicar es que el barco estaba en muy buenas condiciones, o que el barco estaba muy bien construido, o que habían negociado muy bien sus vendedores. En cualquier caso, yo me quedo con que era un buen barco porque al final es el que volvió. Por lo menos fue el que aguantó más que los demás. Los barcos de una armada se seleccionaban teniendo en cuenta la misión a llevar a cabo y las circunstancias en que esa misión habría de desarrollarse. Se consideraba si tenían que ser barcos mercantes o de guerra, qué tenían que llevar a bordo, qué autonomía debían tener, cómo se iban a manejar, y cómo se iban a reparar, mantener y cuidar, etc.

En el caso que nos ocupa, la armada se hace para dos años. Pero son unos barcos que tienen que volver, porque se pretende que vengan con riquezas, de modo que tiene que estar previsto que los barcos aguanten las travesías, aguanten el uso en tierras desconocidas, en tierras y mares en los que posiblemente no hay costas en las que hacer reparaciones, en las que apoyarse. En esas incógnitas tuvo que apoyarse la decisión real, que sin duda fue muy documentada, muy tratada en los documentos escritos. Y después de mucha consulta con distintos personajes, el rey decide que la armada sea la que es, y opta por una armada que difiere muy poco de la que Fonseca decía, es decir, hablando de toneladas, 120, 110, 90, 85 y 75 el barco menor. La *Santiago* ya no es de 60, sino de 75, y las demás muy poco distintas de las que se quería. La idea original de cómo tenían que ser los barcos está presente en el final y se consiguen los barcos que hay. No son ni barcos bonitos, ni barcos baratos, ni barcos especialmente diseñados para la ocasión: son los barcos que hay y que se demuestra que funcionan.

Sin embargo, estos barcos con esos toneles tienen que ser capaces de hacer la navegación que se pretende con ellos y de garantizar la empresa a la que se destinan. En los documentos de Indias hallamos lo que llevaban en el momento de salir. Por una parte, tenemos lo que se compró para la armada. También tenemos lo que se devolvió, porque quedó en Sevilla, no se cargó a bordo, y tenemos lo que teóricamente tenían a bordo cuando partieron. Yo no he encontrado información más que de la concesión de la *Trinidad* y de la *Santiago*. De la *Victoria* he encontrado información genérica, y también de cuando volvió, y de la *San Antonio* también de lo que tenía cuando volvió incluidos el velamen y todos los elementos de a bordo. En cuanto a capacidad, debía poder aguantar a bordo a las personas, a las armas (que eran relativamente pocas), y al cargo de vituallas y de todo lo que la expedición necesitaba teóricamente para aguantar dos años fuera de España.

La principal partida era el bizcocho, cuyas raciones también están documentadas: tantas personas a tantas libras u onzas diarias, pues sale a tantas arrobas, tantos quintales. Tenemos igualmente los costales que llevaban la *Trinidad* y la *San Antonio*: la media de arroba por costal sale distinta, pero muy parecida, alrededor de tres arrobas por costal. Sabemos que los costales iban sobre esteras, y las esteras iban en los pañoles. Sabemos que los pañoles incluso llevaban las paredes forradas con metal, plomo preferentemente, para quitarles la humedad. Yo me he asomado a los costales que se usan en mi tierra, Extremadura, que son prácticamente iguales a los de entonces. No ha cambiado lo que es un costal de ahora con lo que era un costal de entonces: dos fanegas para el trigo. El costal de bizcocho, sin embargo, como quiera que el bizcocho se presenta en tortas, y de modo distinto, no se puede atascar porque se desmigaja, era del orden de dos varas con seis de largo antes de doblar, de angeo, una lona basta, y el ancho de las tiras era de una vara. Hemos hecho unos modelos a escala, para comprobar lo que ocupan, y en la *Victoria*, que llevaría unos 660, nos saldría que esos costales ocuparían del orden de 300 codos cúbicos a bordo. De modo que ya tenemos una cifra: si estamos en un entrepuente, o un pañol bajo cubierta que es donde iría de orden de dos y medio a tres codos de altura libre, estamos hablando de una superficie de pañol de unos diez por diez codos que tenemos

que reservar para el bizcocho. Este ejercicio hecho para el bizcocho, lo tenemos que hacer para las demás cosas, por ejemplo, para las pipas de vino. La *Victoria* llevaba 82 y la *Concepción* 89, cifras muy parecidas. Curiosamente llevaban más vino que agua, pues era más probable la pervivencia del vino, que era de Jerez y bien escogido, que la del agua.

Pretendían posiblemente hacer aguadas, y también sabemos cuántas pipas de agua había sobre cubierta y cuántas bajo cubierta, de modo que ya vamos teniendo un poco la disposición interna del buque, vamos sabiendo cómo tenemos que repartir los espacios, vamos conociendo todos los demás elementos para unas naves pero no para otras, etcétera, etcétera. Es curioso y destacable el hecho de que la *Trinidad*, la nao capitana, llevase cosas especiales, posiblemente porque Magallanes o su séquito necesitaban unas comidas distintas. Concretamente comidas de carne de membrillo, quesos o ciruelas pasas. Posiblemente, siendo la nao capitana, invitaba de vez en cuando a los demás capitanes a cenar a bordo. Basándonos en esto, tenemos que ser capaces de reconstituir un barco que sea capaz de llevar a bordo diversas cosas. Armas llevaba pocas y todas muy parecidas, barbas, falconetes y versos que ocupaban poco espacio. También eran pocas las municiones, pelotas de escopetas. Normalmente en las expediciones de pequeñas carabelas cada marinero llevaba su arma propia, su coselete, su casquete y su espada. Es distinto, sin embargo, en esta expedición el tratamiento que se hace de las armas personales: en este caso no se dice.

Hablando de toneles tenemos documentos fiables de Indias en los que curiosamente se describe el arqueamiento de naos en Sevilla en 1523. Me parece suficientemente próxima a la fecha y el procedimiento como para decir que en la *Victoria* y en las demás se hizo lo mismo. Está descrito cómo suben a bordo los dos arqueadores y con aros o arcos distintos van midiendo lo que cabe a bordo. Este modelo de medir significa que hay dos personas que entran en la bodega del barco y con unos aros, el aro del barril o el aro del tonel o de la pipa, van de popa a proa avanzando de rumbo en rumbo de pipa –un rumbo de pipa es la longitud de la pipa puesta de pie que son dos codos y medio–, y van diciendo cuántas pipas caben en cada sección del barco. Así podemos aproximarnos con bastante seguridad a la manga que tenía el barco en cada uno de los puntos de la eslora y qué puntal necesitaría para que esas pipas cupieran. Esta ha sido nuestra base principal para poder diseñar cómo podría haber sido la *Victoria*.

Otra base de información, como dije antes, es la ventaja de contar con pecios que no se tenían hace 20 años. Son pecios de barcos españoles en el Caribe y el golfo de México, de alguno de los cuales hay información de maderas. De otros no hay madera, pero proporcionan suficientes datos como para poderlos aprovechar por otros motivos. Concretamente el del *Molasses Reef* y el del *Highbors Kay* son importantes puntos de apoyo que justifican la decisión de cómo disponer el interior de la nao. La carabela de *Molasses Reef*, aparentemente de 1515 (con veinte años de margen) cayó al fondo y perdió prácticamente toda la madera, pero quedó lastre compuesto de piedras de distinto tipo y proveniencia y arena. Es un estudio muy bonito hecho por los especialistas. Lo que nos interesa de aquí es ver que ese lastre, de una carabela que no iría más allá de los 60 toneles, pesaba 36 toneladas. Cualquiera que haya navegado ciñendo fuerte sabe que este lastre es necesario o era necesario posiblemente en aquellos mares, pero a nosotros nos indica que el lastre podría llegar hasta la mitad del porte en toneles. No tenemos esa cifra para la *Victoria*, pero sabemos que de sus 85 toneladas, 17 ó 20 toneladas eran de lastre, que iba sobre el fondo, sobre los planes y sobre las varengas, y ocupaba una cierta altura que dependía del material que se utilizara, que también sabemos que eran piedras en el fijo y arena en el móvil, y luego agua, de modo que con eso lo que tenemos es que parte del puntal interno de la bodega del barco se perdía porque había lastre y que se tapaba luego con tablas sobre las cuales se podría uno manejar. Del pecio de *Wester Lech*, de 1560, lo que nos interesa comprobar es cómo la construcción de la estructura del fondo del buque, las varengas y genoles, las narras y la sujeción lateral de la carlinga del mayor, son prácticamente las mismas que podemos encontrar en otras construcciones vascas del siglo XVI. De modo que la continuación del estilo o de las técnicas o de la resolución de la construcción de detalles de la estructura era permanente. Tenemos una réplica a tamaño real (que se hace en Pasajes de San Juan), de la nao ballenera vasca de *Red Bay* que de nuevo es de 1560, cincuenta años después de la *Victoria*, pero que al ser de la misma tierra con técnicas ancestrales continuadas por familias que están documentadas, podemos decir que no se desviaría mucho de cómo podría haber sido la *Victoria*. Nos basamos para esta afirmación en que esta construcción es suficientemente fuerte, y más fuerte que la de las carabelas del sur, como para justificar que esta nave aguantara bastante más que las demás.

La carraca inglesa *Mary Rose* es de 1508, pero tenemos una vista del barco cuando se hundió en 1540, tras sufrir varias transformaciones, y la estructura interna, la construcción, es prácticamente idéntica

a la que se encuentra en las naves vascas de 1560. De modo que tendríamos una vinculación hacia atrás, pues, si este barco se hizo en 1508, las técnicas coinciden con las que teníamos en 1560, y es un barco hecho en Inglaterra donde había construcción vasca, como hemos visto en el de *Newport* en Gales de 1450, es decir, había una continuidad constructiva en los barcos de cierto porte que se utilizaban en el comercio del norte de España con estas islas, por lo que podemos tomar datos de algunos de los pecios, como en este caso. Es un barco, sin embargo, que está hecho a tingladillo, y es de un porte mucho mayor que el de la *Victoria*, pero las técnicas constructivas y los detalles de solución de la estructura del casco son algo que nos interesa.

Volvamos a los restos de la mencionada carabela de *Molasses Reef*. Su ancla es para nosotros una de las anclas de la *Victoria.* Las anclas, como ocurre hoy en día, estaban proporcionadas al porte de los barcos (en realidad al desplazamiento, pero entonces no se manejaba este parámetro). Entonces podríamos decir que una carabela como esta, de 60 toneles, podría tener un ancla de unos 8 quintales. También nos permite ver el tipo de construcción, las dimensiones, porque eran muy proporcionadas todas, es decir, es un ancla de doble peso que cumplía con las proporciones.

También tenemos armas como son los versos, falconetes y lombardas, prácticamente de la misma época que la *Victoria* y en las cuales nos vamos a basar. En el Museo Naval tenemos algo parecido, pero esta es una documentación bastante fiable también. He hecho una interpretación de la derrota de la armada, incluida la *Victoria*, documentada a partir del diario de Francisco Albo, que es suficientemente detallado como para programar su estudio. Tomando el rumbo medio y la latitud que da, sabemos que el día 24 de enero de 1521 se avistó una isla y que luego no se vio ninguna hasta el día 4 de febrero, en que se avistó otra deshabitada. Llevados a la carta náutica actual, los puntos interpretados del diario de Francisco Albo coinciden hasta con una precisión de medio grado. Es decir, la reconstrucción de la derrota y el relato de lo que vieron, teniendo en cuenta la imprecisión de los instrumentos de la época y, más aún, la limitada capacidad de aquellos navegantes a la hora de calcular a ojo otros parámetros, como la velocidad, para los que no tenían siquiera instrumentos, coincide bastante bien con la realidad geográfica tal y como la podemos conocer con los medios de hoy en día. Estos navegantes tenían una habilidad digna de admiración.

Curiosamente evitan, sin querer, el contacto con las demás islas. Cuando dice que llegan a las segundas islas, están a 9º de longitud con respecto a las anteriores, y la diferencia que se ve en el mapa es exactamente esa. Es decir, coincide la navegación. El trazado en las cartas antiguas debía ser suficientemente preciso como para que el dato que daban fuera perfectamente defendible como en este caso.

A mí lo que me interesaba no era tanto comprobar que el documento era cierto, que son fiables las cotas que da de latitud y de posición, sino que, si calculamos ahora la velocidad media del barco o de la armada entre estos puntos (hay varios puntos también para días anteriores), en los que la flotilla navegó a más de 13 nudos de media (que en una jornada de 24 horas significa que hay puntas posiblemente de 14 nudos y por supuesto otras con menos), el barco necesitaba tener una cierta eslora. Los barcos cuando navegan hacen su propia ola. Cuando esta ola coincide con la velocidad del barco, el barco va sobre su ola y no avanza. La ola asociada con el barco depende de su eslora y en consecuencia no se puede esperar que un barco navegue a más velocidad que una cierta proporción con la raíz cuadrada de su eslora porque a partir de ese punto hay una subida rápida de la resistencia.

Dicho eso, para que la *Victoria* navegara a 13 nudos necesitaría tener una eslora de más de 30 metros. Esa es una relación que nos va a poner en cuestión el cálculo que estábamos haciendo a partir de los toneles. Porque si había 12 filas de toneles cada uno a dos codos y medio, salen 30 codos y el codo son 0,60 metros más o menos. Entonces no me cuadran las cifras. No coincide un resultado con el otro.

La explicación la podríamos tener en las corrientes, para estimar las cuales tenemos los estudios de la N.O.A.A. estadounidense. La corriente superficial puede pasar de dos nudos en muchas zonas, y en la misma dirección que el rumbo de la armada. Si a los trece nudos le quitamos dos estamos en los once, que es una buena proporción. Es decir que van coincidiendo las cifras de la eslora previsible para el barco a partir de los toneles y de la velocidad registrada.

En cuanto al velamen, para ir a esa velocidad se necesita una determinada fuerza de viento y una determinada cantidad de superficie vélica. Para navegar con ese velamen necesitamos una disposición en palos y velas. Sabemos por la lista de elementos de los barcos que llevaba dos bonetas, mayor, gavia y trinquete, y que no llevaba velacho. Y digo convenidamente que no llevaba velacho porque no se cita en ningún sitio en la confección ni se cita en lo que traía la *Victoria* cuando volvió.

Aparte de todo lo anterior sigue habiendo muchas dudas. Las treinta y tantas dudas que mencionaban para la *Santa María*, más las treinta y tantas del aparejo, más otras tantas que podemos añadir nosotros para la *Victoria* porque estamos con otra expedición distinta. Una de las dudas principales es si llevaba o no llevaba pinzote. No lo sabemos, aunque yo pienso que no, porque no lo necesitaba. Hay estudios de especialistas sobre el tema, concretamente a partir del análisis del *Vasa*. Una nao, una carraca como el *Mary Rose,* sí llevaba pinzote. Una que tenga superestructura amplia donde tenga uno que asomarse para ver la vela mientras mueve el timón, la caña, lo necesita.

La réplica de la *Victoria* también lo tiene, y dicen que navega muy bien. No me cabe duda de que navegue muy bien con pinzote, pero yo creo que no lo necesita. Y digo esto porque un libro como el de Alonso de Chaves, cuya tercera parte trata de la construcción naval y hay un vocabulario que es el primero en español producido de esa materia, donde están también descritos los términos a partir de cuya descripción se sabe cómo era el barco, de modo que es un tratadillo de arquitectura naval, ese libro, digo, sobre la palabra pinzote dice «se llama aquel madero que está asido al gobernalle, al timón, y entra en la nao por donde se gobierna la nao y entra por una ventanita de popa dentro de la nao sobre la segunda cubierta». Es decir, entra por popa por la limera, pero no hay pinzote, está confundiendo o está llamando pinzote a lo que en realidad es la caña. De modo que aquí puede haber otro equívoco a la hora de interpretar los textos que hablen del pinzote cuando el pinzote en 1535, que es cuando Alonso de Chaves escribe esto, todavía podía ser la caña. Y menciono a Alonso de Chaves porque fue piloto mayor, y para mí quien más supo de navegación, de barcos y del modo de prepararlos en Sevilla durante cincuenta años.

Otro tema discutible es la forma de los barcos de esta época, a la que se le da un embarque; es decir, se recogen hacia dentro las partes altas, y esto tiene mucho que ver con el modo de manejarse el barco en la mar, y sobre todo de tratarlo a la hora de vararlo, de carenarlo, de limpiar los fondos. El carenado del barco, es decir, el limpiar los fondos, era esencial. Había que quitarle la broma, reparar las costuras, etc. Y en España era preferible hacerlo a flote. Cuando no se hacía a flote se hacía sobre la playa, con dificultades. Hay una carabela en una de las expediciones que se rompe al vararla porque estaba cargada. Lo habitual, lo preferido, era hacerlo a flote mediante una balsa o una plataforma en la que se ponían los operarios; se le escoraba adecuadamente y se mantenía así, dando la quilla al aire. Esto se facilitaba mucho si las formas del barco eran redondeadas, con la parte de arriba recogida. Posteriormente, en el siglo XVIII, se justificaban esas formas diciendo que se prefería cuando el barco se escoraba por los cañones.

Lo que nosotros hemos hecho al intentar reproducir la *Victoria* ha sido jugar con unas formas determinadas y meter dentro todas las pipas que se dice que había, y de la manera que hemos visto antes que estaban, es decir, tantas en tal rumbo, tantas en tal rumbo y tantas en tal rumbo. Si eso coincide, si eso cabe, estamos en un barco posible. No cierto, pero sí posible.

Estas son las formas que de momento tenemos previstas para nuestra nao *Victoria* y tienen una peculiaridad que les quiero destacar, y es que están hechas siguiendo la tradición constructiva vasca del siglo XVI. ¿Por qué? Porque en esta época los barcos se hacían sin planos, preferiblemente sin plantillas o con pocas plantillas, por artesanos que trabajaban muy bien pero que eran generalmente analfabetos y que preferían el círculo a otra cosa, de modo que estamos alejándonos de la tradición mediterránea, que viene de Venecia, donde la geometría se aplicaba con más profusión y donde se elaboraban plantillas basándose en la grúa, la puja, etc. Esto se hace luego en el siglo XVII en España, pero no creo que en esta época se hiciera, y por tanto no en la *Victoria*. En cualquier caso, es nuestra propuesta, en la que vamos a seguir investigando.

El barco, desde el punto de vista de la arquitectura naval, tiene que cumplir con unas normas, tiene que tener una cierta estabilidad, tiene que ser capaz de modificar su desplazamiento con asientos, comportándose de manera adecuada, etc.

Con las curvas adecuadas de la arquitectura naval hidrostática del barco (en las que podríamos llegar a conseguir una altura metacéntrica del orden de metro y cuarto a metro y medio), el barco podría ceñir a seis cuartas, que es lo más que ceñían los barcos en aquella época, etc.

Bien, hasta aquí hemos podido llegar y realmente no nos asustaría, no estaríamos en contra de que al final de la investigación, y la dejo todavía abierta porque así está la cuestión, el barco tuviera una popa redonda o una popa plana. No lo sabemos todavía. Al final llegaremos a una decisión que será tan discutida como otras, pero que al menos estará bien documentada y será el resultado de una profunda reflexión.

VICTORIA

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

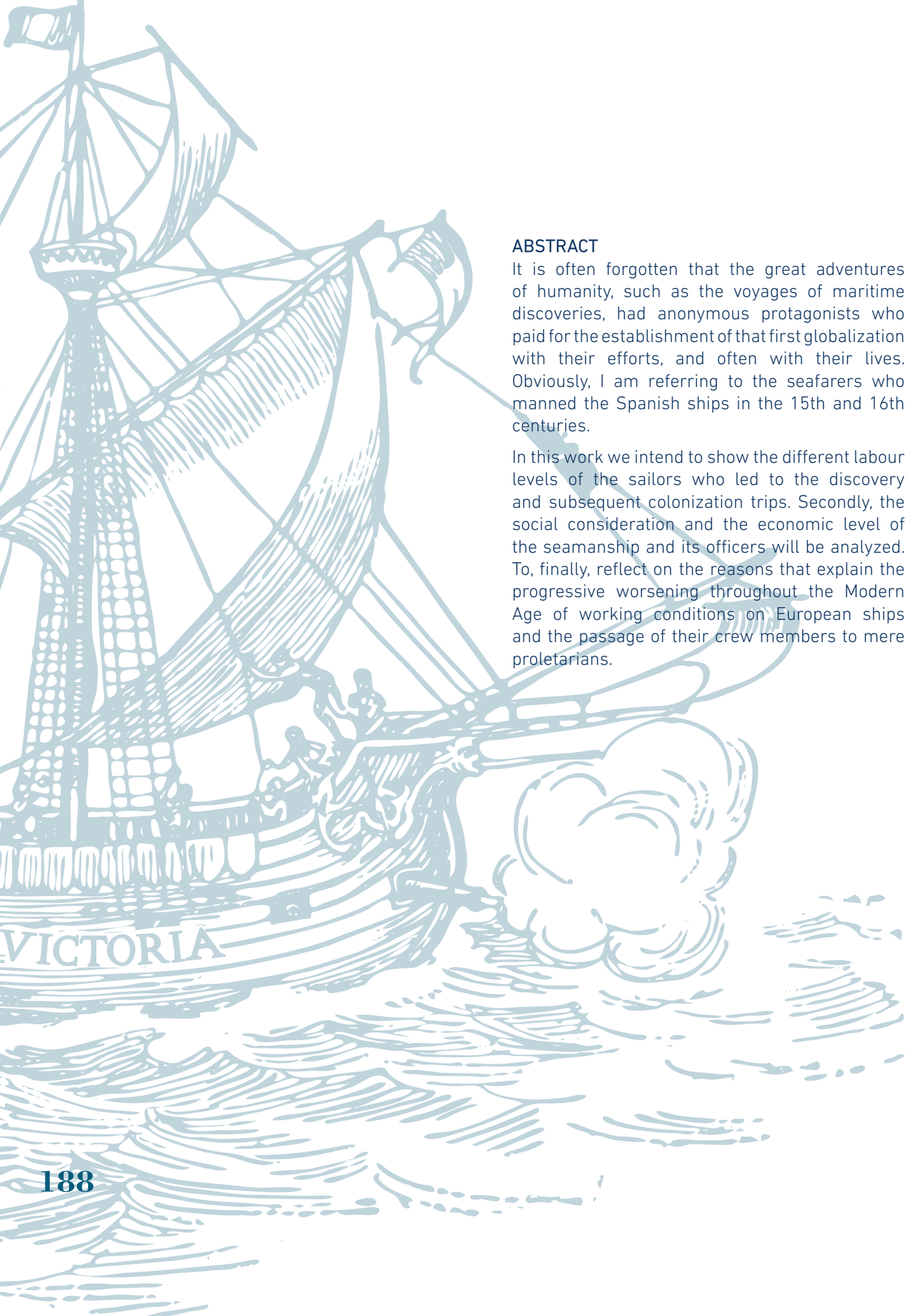
Los navegantes del océano

PABLO E. PÉREZ-MALLAÍNA
Universidad de Sevilla

RESUMEN

Se olvida frecuentemente que las grandes aventuras de la humanidad, como fueron los viajes de descubrimientos marítimos, tuvieron unos protagonistas anónimos que pagaron con su esfuerzo, y muchas veces con sus vidas, el establecimiento de aquella primera globalización. Me refiero, evidentemente, a la gente de mar que tripulaban las embarcaciones españolas de los siglos XV y XVI.

En este trabajo pretendemos mostrar los diferentes niveles laborales de los marinos que protagonizaron los viajes de descubrimiento y los posteriores de colonización. En segundo lugar, se analizará la consideración social y el nivel económico de la marinería y sus oficiales. Para, finalmente, reflexionar sobre las razones que explican el empeoramiento progresivo a lo largo de la Edad Moderna de las condiciones de trabajo en los buques europeos y el paso de sus tripulantes de compañeros a simples proletarios.



ABSTRACT

It is often forgotten that the great adventures of humanity, such as the voyages of maritime discoveries, had anonymous protagonists who paid for the establishment of that first globalization with their efforts, and often with their lives. Obviously, I am referring to the seafarers who manned the Spanish ships in the 15th and 16th centuries.

In this work we intend to show the different labour levels of the sailors who led to the discovery and subsequent colonization trips. Secondly, the social consideration and the economic level of the seamanship and its officers will be analyzed. To, finally, reflect on the reasons that explain the progressive worsening throughout the Modern Age of working conditions on European ships and the passage of their crew members to mere proletarians.

Los navegantes del océano

Desde comienzos del siglo xv hasta mediados del xvi, se extiende la edad de oro de los descubrimientos geográficos, que también podría denominarse de los grandes descubrimientos marítimos. En general se suele considerar como protagonistas exclusivos de estos viajes a los europeos occidentales y más concretamente a castellanos y lusitanos. Eso es básicamente cierto, aunque no convendría olvidar que italianos, británicos o franceses fueron también actores de estas aventuras, algunas veces enrolados en buques ibéricos y otras partiendo desde sus patrias de origen. Sería también signo de tremendo eurocentrismo dejar de lado las travesías de los polinesios (realizadas con anterioridad a esas fechas) o los chinos, y en especial los siete viajes del almirante Zheng He, que, en el primer tercio del siglo xv, navegó hasta la costa oriental de África en tiempos de Yongle, el tercer emperador de la dinastía Ming y de su inmediato sucesor[1]. Con todo, si me pidiesen escoger dentro de esta etapa los periplos más decisivos, mi difícil elección se concretaría en seleccionar estos cuatro: Colón (1492-1493); Vasco de Gama (1497-1498); Magallanes-Elcano (1519-1521) y, finalmente, el llamado «Tornaviaje de Filipinas» de Andrés de Urdaneta (1565).

Si para la configuración del mundo moderno el descubrimiento de América tuvo la mayor trascendencia económica y social, la accidentada y larga travesía que logró dar la primera vuelta al globo, iniciada por Fernando de Magallanes y culminada por Juan Sebastián Elcano, encierra la carga simbólica más potente. Tras él, los seres humanos podían empezar a considerar que, de alguna manera, tenían el mundo en sus manos, o mejor, bajo la quilla de sus navíos. Por eso, para muchos la expedición realizada entre 1519 y 1522, puede calificarse como una de las empresas más decisivas de la humanidad por conseguir unir el extremo de occidente con el extremo occidente navegando siempre hacía la puesta del Sol, de tal manera que los océanos dejasen de ser barreras para convertirse en caminos y trazando las primeras estelas en las inmensas llanuras líquidas de mar, que, más tarde, servirían como verdaderas autopistas oceánicas de una incipiente globalización.

Las consecuencias para la Humanidad de estos viajes de descubrimiento y comercio, y los de colonización y conquista que les siguieron inmediatamente, resultaron decisivas y, en mi opinión, a la larga positivas, aunque debemos de reconocer que este proceso tuvo también sus perdedores a corto y medio plazo. Los primeros fueron aquellos pueblos indígenas que vieron desaparecer su cultura y su libertad tras la llegada de las embarcaciones europeas. Algunos pudieron sobrevivir en parte mediante el mestizaje y el sincretismo; otros, simplemente, desaparecieron o fueron trasladados de un lugar a otro sin su consentimiento. Pero también entre los europeos descubridores y conquistadores hubo que lamentar tragedias de importancia. Una, que normalmente se olvida, es la de los miles de marineros que llenaban los barcos de las exploraciones y de las posteriores flotas de colonización. Las embarcaciones que repartían los tesoros de medio mundo en el otro medio y que hicieron ricos a muchos gobernantes, comerciantes y armadores, no podían haber cumplido su misión sin el trabajo de la gente de mar que las tripulaban. Su trabajo, durísimo, y sus condiciones de vida normalmente muy penosas, no impidieron que algunos pocos escapasen de la miseria desertando en las Indias o logrando, los menos, hacerse con parte del capital que circulaba por aquellas rutas. Sin embargo, la mayoría pagó muy caro haberse enrolado, pues como decía Fray Antonio de Guevara hacia 1539: «La mar es mina a do muchos se hacen ricos y es un cementerio a do infinitos están enterrados»[2].

El caso de la expedición de Magallanes-Elcano puede ser un ejemplo de las pérdidas y padecimientos que debieron soportar las tripulaciones de aquellos viajes. Aunque las cifras no son del todo coinci-

[1] Fernández-Armesto, Felipe. *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*. Barcelona: Ariel 2012, pp. 171-181.

[2] GUEVARA, Fray Antonio de. «De muchos trabajos que se pasan en las Galeras. 1539», en MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias*. México: Alianza Editorial 1984, Apéndice 1, p. 229.

dentes según los diversos especialistas, en 1519 partieron de Sevilla alrededor de 250 hombres y con la nao *Victoria* regresaron solo 18. Es verdad que con la nao *San Antonio*, que desertó en el Estrecho, volvieron a Sevilla medio centenar de tripulantes y, años después, algunos pocos supervivientes de las otras tres embarcaciones, y de la propia nao *Victoria*, consiguieron volver a casa, pero aun sumando todos estos casos, dos tercios de los que empezaron la expedición se dejaron la vida por el camino y no consiguieron regresar con sus familias[3].

Por ello, en este trabajo pretendo enfocar mi discurso sobre la procedencia, formas de vida y trabajo de los marineros de las rutas marítimas españolas, así como sobre los diversos niveles profesionales y estatus sociales de la gente de mar, para acabar reflexionando sobre una inquietante cuestión defendida por destacados especialistas: a lo largo del desarrollo de la marina a vela durante la Edad Moderna, las condiciones de vida de los tripulantes de la embarcaciones transoceánicas europeas no solo no mejoraron sino que, al parecer, empeoraron considerablemente. ¿Se produjo en las flotas y galeones españoles de la Carrea de Indias el mismo fenómeno?

*

La dureza de la vida en el mar queda atestiguada por los relatos que han llegado hasta nuestros días escritos por capellanes, pasajeros, comandantes de las flotas e incluso por los cosmógrafos autores de los principales libros de náutica. La marinería, evidentemente, también se quejaba, pero siendo como eran la mayoría totalmente analfabetos, tenían que dejar en manos de otros los comentarios sobre su actividad profesional, más concretamente en las plumas de los escribanos de los muchos pleitos en que se vieron envueltos y se conservan en la sección de Contratación del Archivo General de Indias de Sevilla. Pero fueran los que fuesen los autores de tales testimonios, todos comparten un sentimiento unánimemente negativo.

El ya citado Fray Antonio de Guevara decía entre otras lindezas: «La mar no quiere decir otra cosa sino amargura...El hombre que navega, si no es por descargo de su conciencia o por defender su honra o por amparar la vida, digo y afirmo que el tal es necio o está aburrido o le pueden atar por loco...La mar es muy deleitosa de mirar y muy peligrosa de pasear»[4]. Por su parte, el príncipe de los cronistas americanos, Gonzalo Fernández de Oviedo, afirmaba: «Si querés saber orar aprender a navegar. Porque sin duda es grande la atención que los cristianos tienen en semejantes calamidades y naufragios para se encomendar a Dios y a su gloriosa Madre»[5]. Otro religioso, que también sufrió las inconveniencias de un largo viaje transatlántico, comentaba cuál era su principal zozobra a bordo: «...sobre todo es traer siempre la muerte a los ojos y no distar de ella más que el grueso de una tabla pegada a otra con pez»[6].

¿Cuáles eran entonces las razones que podían impulsar a un ser humano para adoptar una profesión tan arriesgada y desagradable, tanto que se decía que era mejor colocar a un hijo de aprendiz de verdugo que de marinero? Juan Escalante de Mendoza, un hidalgo santanderino, avecindado en Sevilla, armador y comerciante que llegó a general de una de las flotas, comenta en su *Itinerario de Navegación*, tal vez el mejor compendio sobre la vida cotidiana de la Carrera de Indias, lo siguiente:

> «Porque de dos suertes de géneros vienen a ser los más de los marineros que navegan por el mar:
>
> La primera hombres pobres, e hijos de padres pobres y que este fue el más aparejado oficio que hallaron para sustentar la vida, especialmente por ser nacidos en lugares de puertos y tierras marinas. De la cual suerte de criarse marineros son los más en número y bien se deja entender que éstos tales, aunque quisieren estudiar no tienen disposición ni modo para hacerlo. Y también se entiende que si alguno acertase a estudiar y a ser grande letrado, que después que lo fuese no querría acudir a oficio tan peligroso y trabajoso como es el de marinero.
>
> La otra suerte de hombres de que se hacen los marineros es de lo que por natural inclinación nacieron inclinados a la inquietud y arte de navegar y oficio de la milicia, y estos tales, aunque los

[3] Aunque son numerosos los estudios sobre este viaje, he empleado la siguiente obra: FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio y FERNÁNDEZ MORENTE, Guadalupe. *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*,. Sevilla: Muñoz Moya Editores 2001.

[4] GUEVARA, Fray Antonio de. «De muchos trabajos». Apéndice 1, pp. 228-229.

[5] FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. *Historia General y Natural de las Indias*. Madrid: B.A.E., 1959. Tomo V, capítulo L, p. 308.

[6] TORRE, Fray Tomás de la. «Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real [Chiapas]. 1544-1545», en MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias*. México: Alianza Editorial 1984, Apéndice 2, p. 249.

pongan a estudiar y para ello les den ayuda y favor, como con la natural inclinación apetecen otra cosa, suelen dejar las letras y siguen aquello a que nacieron inclinados...»[7].

Tal vez podría exponerse una tercera razón para elegir tal oficio: seguir la profesión paterna. Este último elemento impulsor solía circunscribirse a los hijos de quienes habían alcanzado una cierta prosperidad como pilotos o maestres de naos, y, por tanto, esperaban que sus descendientes hiciesen también una carrera tanto o más exitosa que la suya. Pero por lo demás, lo apuntado por Escalante resultaba totalmente cierto. La inquietud lanzaba a unos pocos a los puentes de los navíos para ver si, como decía Marco Polo, las cúpulas de *Cambalik* estaban cubiertas de oro o, como afirmaba Colón, las azules aguas tropicales americanas eran la entrada al paraíso terrenal. Pero, dejando a un lado todos esos casos, que no dejaban de tener un amplio grado de excepcionalidad, la amplísima mayoría de las gentes que llenaban las cubiertas de los barcos de Su Majestad Católica eran hijos de la pobreza o, mejor, de la miseria.

Esta miseria ha quedado muy bien reflejada en los cuadros de uno de los artistas sevillanos más conocidos. Bartolomé Esteban Murillo no solo fue pintor de rosadas vírgenes y juguetones angelotes, sino que reflejó la base de miseria en que se apoyaba la opulencia de la ciudad. En uno de los lienzos, que pintó en la primera mitad del XVII para el claustro chico de convento de San Francisco, nos muestra a Fray Diego de Alcalá dando de comer a los mendigos, que en Sevilla eran legión, y entre ellos destaca en primer plano un grupo de niños en torno a un gran caldero del que esperan recibir alimentos.

Estos niños, unos hijos de familias muy numerosas a las que sus padres no podían alimentar y otros huérfanos o abandonados eran el objetivo de desaprensivos que buscaban renovar las tripulaciones de sus barcos. En muchos casos podían ser raptados, pero también podían ser voluntariamente entregados por sus progenitores para que no muriesen de hambre. Esto es exactamente lo que le sucedió al hijo de Alonso Sánchez, ciego «de la vista corporal» que tocaba la vihuela por las calles de Sevilla y que colocó a uno de sus vástagos como grumete en un buque para poder alimentarlo[8]. En algunos casos la entrega del muchacho se hacía de una manera más formal, mediante la redacción de un documento de aprendizaje, de muchos de los cuales han quedado restos en el Archivo de Indias. Así fue entregado Bartolomé Núñez por sus padres a un carpintero de nao en el primer tercio del siglo XVII[9]. Según las cláusulas del convenio, el muchacho debía estar diez años al servicio de su amo, embarcar con él, ser su ayudante y aprender el oficio. Durante esa década, debía seguir fielmente los mandados del carpintero y de toda la familia de su maestro, cumpliendo cualquier cosa que le ordenasen, excepción hecha de «lo imposible y lo deshonesto», como curiosamente se incluía en el documento. Pasado ese tiempo, el ya joven carpintero recibiría una muda de ropa y las herramientas correspondientes y empezaría su vida como encargado de las reparaciones en madera de cualquier otra embarcación.

Un poco más de suerte tuvo un niño abandonado que vagaba por el Arenal junto al Guadalquivir. No tenía apellidos, y se llamaba únicamente Francisco Manuel, pero la fortuna le permitió cruzarse en el camino de Andrés de Paz, uno de los más ricos e influyentes armadores de la ciudad de Sevilla. Este personaje lo tomó a su servicio y cuando no navegaba lo «prestaba» a otros colegas. Así, con el apoyo de su poderoso padrino, aprendió a leer y escribir y fue subiendo de categoría profesional hasta que llegó a examinarse como piloto. Como no tenía idea de quiénes eran sus padres, tuvo que llamar a una serie de testigos que informaron sobre su docilidad y buenas condiciones personales, por lo que se conjeturaba que sus padres fueron gente honrada, algo que, naturalmente, no dejaba de ser una atrevida suposición. Su padrino, Andrés de Paz, contaba que lo encontró cuando tenía siete u ocho años, absolutamente desvalido, y como vio «que era un muchacho perdido e era bonito y tenía ganas de servir, este testigo lo metió en una nao de este testigo para acomodarlo y hacerle bien, porque no se perdiese...»[10]. Realmente Bartolomé Núñez o Francisco Manuel fueron afortunados, porque «no se perdieron» y acabaron teniendo una profesión honorable. Otros muchos entrarían sin remedio a formar parte del hampa sevillana, una terrible realidad a la que nos acerca la ficción cervantina y a la que se encaminaron aquellos otros dos jóvenes con los literarios nombres de Rinconete y Cortadillo.

---

[7] ESCALANTE DE MENDOZA, Juan de. *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales. 1575*. Madrid: Museo Naval 1985, pp. 115-116.

[8] Archivo General de Indias [a partir de ahora citado AGI], Indiferente General, 2936. Reclamación del ciego Alonso Sánchez pidiendo el salario de su hijo Diego, Sevilla, 4 de septiembre de 1577.

[9] AGI, Contratación 3032, Papeles de Armada. Escritura de aprendizaje de Bartolomé Núñez, Sevilla 16 de enero de 1628.

[10] AGI, Indiferente General, 2005. Información de testigos sobre la petición de Francisco Manuel para poder optar a examen de piloto, Sevilla, 21 de agosto de 1593.

Lo que sí podemos deducir de estas historias es que no existían escuelas para navegantes, algo que en realidad no hubo en Sevilla hasta la creación en la década de los ochenta del XVII del Colegio Seminario de San Telmo. En la profesión se entraba desde muy joven y el único plan de estudios era el que se aprendía, a base de experiencia y no pocos golpes de rebenque, en las cubiertas y sobre obenques o en las vergas de las naos.

El escalón más bajo de la marinería, eran verdaderos niños con entre 8 y 15 años, a los que se conocía como *pajes*. Se les solía emplear para hacer de recaderos o en barrer y baldear las cubiertas, aunque entre todas sus misiones destacaban dos. En primer lugar, declamar en voz alta el catecismo y la doctrina, algo para lo que su inocencia los consideraba especialmente aptos; una función que servía de única actividad religiosa en los barcos que no llevaban capellán. Su segunda tarea era darle la vuelta a las «ampolletas» o relojes de arena que medían el tiempo a bordo, lo cual hacían cantado alguna salmodia, para demostrar que seguían despiertos durante las guardias de noche. Los pajes de nao cobraban un salario mientras navegaban, pero solo era, como mucho, la mitad de lo que ganaba un marinero adulto[11].

Entre los 15 y los 25 años, los pajes que habían sobrevivido al mar y a las enfermedades, junto con otros muchachos de esa edad reclutados al efecto, entraban en la categoría de *grumetes*. Un grumete era un aprendiz de marinero, o marinero joven, al que por su elasticidad y fuerza le estaban destinados los trabajos más duros y peligrosos, sobre todo el laboreo de las velas y jarcias. Ellos eran, por ejemplo, los encargados de subir a las vergas para recoger el paño en plena tormenta o a las cofas para vigilar el horizonte. Su soldada había aumentado, pero todavía solo llegaba a las tres cuartas partes de la de un marinero. Al cumplir más o menos un cuarto de siglo el hombre de mar alcanzaba su plenitud y se le consideraba un auténtico *marinero*. Ya podía recibir el salario completo y aquellos complementos que, con el nombre de *quintaladas* y *cajas*, suponían una parte fundamental de los ingresos y de los que tendremos ocasión de hablar más adelante. Sus misiones eran las más delicadas, como, por ejemplo, llevar la caña del timón o echar manos a los aparejos en los momentos cruciales de las maniobras.

Por encima de los marineros en categoría y en salario (podían cobrar el doble o el triple de un marinero) estaban los que podíamos denominar como suboficiales, aunque este término no se empleaba en la época. Entre ellos se contaba el *guardián*, encargado entre otras misiones de gobernar la barca auxiliar de la embarcación y servir de ayudante al *contramaestre*. Este último era el jefe de la maniobra y mano derecha del piloto y del maestre. También podíamos citar al *despensero*, encargado de guardar y entregar las raciones de comida, un personaje generalmente poco querido en los barcos y al que se solía hacer responsable de las sisas de las raciones o de la entrega de vinagre aguado en lugar de buen vino. Además, estaba el *condestable*, encargado de las armas, la pólvora y la artillería, así como el *carpintero* y el *calafate*, que formaban una especie de equipo de seguridad interior, expertos en realizar el mantenimiento de la embarcación y reparar las averías, en las cuales, sobre todo en los buques mayores, podían contar con la colaboración de un *buzo*, capaz de clavar una plancha de madera, o incluso de cobre, en la *obra viva* del navío para taponar una vía de agua. Realmente a lo máximo que podía aspirar un marinero, generalmente analfabeto, y que habría comenzado su oficio desde bien pequeño, era llegar a contramaestre. Pasar la línea que llevaba a la tripleta directiva de las embarcaciones, es decir, a *piloto*, *maestre* o *capitán*, alcanzando un nivel que podríamos definir como la oficialidad de a bordo, era complicado. Para ello debían cumplirse determinados requisitos relacionados con la educación y el dinero, que aunque no eran imposibles de alcanzar, sí resultaban difíciles para la inmensa mayoría de la gente de mar.

**

El cargo de *piloto* necesitaba práctica y algo más. Por este oficio pasaba el límite que separaba la experiencia de la ciencia, es decir, los conocimientos adquiridos solo con el paso de los años y los consejos de los viejos del gremio, y aquellos otros que precisaban una cierta profundización teórica. Precisamente, al estar en medio de tan importante frontera, el saber navegar podemos considerarlo, empleando terminología de la época de los descubrimientos, un «arte» y no una disciplina puramente científica.

Un piloto del siglo XVI, aunque fuera de los más destacados de la profesión, seguía dependiendo de conocer cada arrecife, cada bahía y cada litoral, como la palma de su mano. Podía predecir un temporal con sólo observar la coloración de las aguas, la disposición de las nubes o el comportamiento de las

[11] PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. *Los Hombres del Océano, vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla: Expo'92- Diputación Provincial de Sevilla 1992, p. 104

aves, los peces o los mamíferos marinos. Con una mezcla de experiencia e intuición, debía saber captar las sensaciones transmitidas por el mar, por sus vientos, por sus colores y hasta sus olores, y sacar de todo ello informaciones útiles. Con sólo mirar la estela de su navío, o la forma en que el tajamar rompía las olas, estaba capacitado para calcular con notable aproximación la velocidad de la embarcación.

Pero si se quería de verdad llegar a ser el mejor en su profesión necesitaba también utilizar los modernos avances de la técnica náutica. La navegación magnética era ya antigua, conocida, y relativamente sencilla de utilizar, con exclusión del espinoso tema de la variabilidad de la declinación magnética fuera del Mediterráneo. Más difícil de realizar era el cálculo de la latitud por la altura meridiana del Sol, técnica considerada entonces como revolucionaria y que constituía un primer paso para lograr una verdadera navegación astronómica. Claro que para dominarla era preciso el uso de instrumentos, la consulta de tablas de declinación solar y realizar algunos cálculos aritméticos. Para unos hombres de formación tan elemental, hasta la más pequeña complicación teórica, donde se incluyesen fórmulas, sencillas operaciones matemáticas, y manejo de datos tabulados, constituía una dificultad más que pequeña. En resumidas cuentas, un piloto del siglo XVI tenía que llevar sus alforjas llenas tanto de ciencia como de experiencia, y me atrevo a afirmar que donde guardaba los saberes tradicionales era la más grande y la más importante, pues ni el nivel de la ciencia náutica era muy sofisticado en aquellos tiempos, ni los instrumentos de medida resultaban especialmente fiables.

Esas circunstancias propiciaban que la frontera que separaba la experiencia de la ciencia no fuese absolutamente impermeable. Marinos totalmente iletrados llegaron a ser pilotos, porque su inteligencia natural y sus muchos años de práctica compensaban su falta de formación teórica. Todas estas virtudes permitieron, por ejemplo, que dos de los pilotos de la primera vuelta al mundo, Vasco Gallego, embarcado en la *Victoria*, y Juan Rodríguez de Mafra, en la *San Antonio*, fueran «analfabetos impenitentes»[12]. Y es que con las limitaciones que aún presentaba la ciencia náutica, un viejo lobo de mar podía ser un piloto aceptable. Sin embargo, el caso contrario era más delicado. Realmente resultaba muy complicado conducir un barco a salvamento siendo únicamente un marinero de salón, por muy conocedor que éste fuera de los secretos del movimiento de los astros y el manejo de los instrumentos, sobre todo si había aprendido a utilizarlos en la tranquilidad de los claustros universitarios y no en el inestable mundo de la cubierta de un buque.

Debemos aclarar que la dicotomía entre pilotos «teóricos» y «prácticos» ocurría en todas las potencias navales, como por ejemplo en la Inglaterra del siglo XVII, donde, como indica Ralph Davis, los comerciantes también se quejaban de que existiesen naves dirigidas por pilotos analfabetos[13]. En el último cuarto del siglo XVI, el mismísimo capitán general de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, don Cristóbal de Eraso, valoraba sobre cualquier otro mérito de sus pilotos el perfecto conocimiento de las costas por las que habrían de navegar. Así, el general explicaba en 1578 al Consejo de Indias las razones de un naufragio:

> «Yo me he visto muy confuso en este viaje, porque aunque el piloto que traje es el más antiguo y práctico de esta navegación y en lo que toca a puntos [estima y determinación de la posición en la carta] y alturas [cálculo de la latitud] ha andado muy acertado, él y todos los demás no están muy prácticos [en el conocimiento] de esta costa, que es lo que conviene...importa que ese Real Consejo envíen a mandar...no se examinen pilotos sin que primero por vista de ojos sepa toda la costa y la haya visto y sondado...porque todos los pilotos, en dándoles un temporal desbaratado, se turban y no saben qué hacer»[14].

Para tripulantes y pasajeros, un buen piloto era un hombre con muchos años de experiencia; hábil para aprovechar un buen viento y para seguir el rumbo con la brújula, que dormía por el día y velaba por la noche, momento en que aprovechaba para corregir las desviaciones de la aguja (declinación magnética) marcando la Polar; de poderosa memoria para recordar todos los escollos y pasos difíciles, pero cuya prudencia les hacía utilizar constantemente la sonda para no dejarse sorprender[15]. Si además era un maestro calculando la latitud con el astrolabio, tanto mejor.

---

[12] GIL, Juan. «Libros, descubridores y sabios en la Sevilla del quinientos», en *El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colon. El libro de Marco Polo de Rodrigo de Santaella*. Madrid: Alianza Editorial 1987, p. XXXVII.

[13] DAVIS, Ralph,. *The rise of the English shipping industry in the seventeenth and eighteenth centuries*. Londres: Macmillan 1962, p. 123.

[14] AGI, Patronato 255, n.º 2, general 1, ramo 12. Carta de Cristóbal de Eraso al Consejo de Indias, sin fecha, hacia 1578.

[15] En las Islas Británicas, cuando las autoridades querían paralizar las embarcaciones les requisaban todas las sondas.

En general puede detectarse en la documentación una cierta desconfianza por parte de los contemporáneos sobre la precisión de los cálculos astronómicos de los pilotos. En las juntas que se hacían en la nao capitana de una flota presididas por el piloto mayor, era muy frecuente que se dieran tantas posiciones diferentes como barcos había en el convoy[16]. Un capitán de mar y guerra y aspirante a almirante, Esteban de las Alas *El Mozo*, que pretendía hacer resaltar sus méritos como navegante, comentaba cómo en muchas ocasiones había ido *haciendo apuestas* con otros pilotos sobre la posición y que logró muchas veces *acertar*, en lo que parecía más un juego de azar que una medición científica[17]. Por su parte, un pasajero con humor, como era Eugenio de Salazar, se mofaba de la atmósfera de misterio con que el piloto solía realizar sus cálculos, convirtiendo la determinación de la latitud en una ceremonia esotérica comprensible solo para unos pocos iniciados. Con su ácida ironía, contaba cuál era el motivo de tanto secretismo:

> «A estos tiempo es de ver el piloto tomar la estrella y en fin, echar su bajo juicio a montón sobre la altura del Sol y sobre todo me fatigaba ver aquel secreto que quieren tener con los pasajeros del grado que toman y de las leguas que le parece que el navío ha singlado, aunque después entendí la causa, que es porque ven que nunca dan en el blanco ni lo entienden…porque toman la altura un poco más o menos y (el) espacio de una cabeza de alfiler en su instrumento os hará dar más de quinientas leguas de yerro en el juicio»[18].

Como la experiencia solo se acumula con el paso de los años, los pilotos del siglo XVI eran gente madura. De un total de 80 pilotos de la Carrera de Indias de los que se ha podido determinar la edad, tan sólo cinco tenían menos de 30 años, existiendo varios que permanecían en servicio con más de 50 años. Claro que existía un riesgo: a más edad más experiencia, pero también más achaques. Un piloto con artritis o con demasiados kilos no podía subirse a una cofa para, en medio de una tormenta, determinar con precisión la entrada de una canal navegable y eso podía ser desastroso para todos. Así ocurrió con el naufragio de la almiranta de la flota de Nueva España de 1582, cuyo piloto tenía que dar las órdenes desde la cama, por ser un hombre *pesado y enfermo…y ser viejo y andar achacoso*[19].

Los pilotos estaban relativamente bien pagados. En 1536, cuando un piloto ganaba 130 ducados por un viaje *redondo* (de ida y vuelta) a Nueva España o tierra firme, su sueldo suponía una tercia parte de lo que cobraba un oidor de la Audiencia de Sevilla, que ingresaba 400 ducados. Pero en la segunda mitad del siglo, y al amparo del tirón de la demanda, los salarios de los pilotos subieron muy deprisa, por encima, incluso, de lo que mandaban las ordenanzas reales. Entonces podían llegar a cobrar por un viaje de ida y vuelta entre 300 y 400 ducados[20]. La galopante inflación de aquellos años seguramente limitaría su capacidad adquisitiva, aunque todavía lo tendrían peor los sueldos de los funcionarios, que siempre tuvieron más riesgo de quedar estancados. Para el último cuarto del XVI, cotejando las soldadas de los pilotos con las de otros tripulantes, podemos decir que aquellos ganaban alrededor de cuatro veces más que los simples marineros, los cuales solían recibir por viaje redondo entre 50 y 100 ducados[21]. Si la comparación la establecemos con otros sectores productivos, el salario medio de un labrador castellano era de 44 ducados. Según Fernand Braudel, durante el reinado de Felipe II un ingreso de menos de 20 ducados era miserable, de 20 a 40 era un salario pequeño y de 40 a 150 ducados resultaba «razonable», por lo que los pilotos de la Carrera de Indias, con sus hasta 400 ducados, entrarían, sin duda, en el apartado de la remuneraciones altas[22].

Ahora bien, para mejorar definitivamente su posición económica, un piloto ambicionaba llegar a ser maestre, pues ello significaba pasar la frontera que separaba a los asalariados de aquellos que manejaban y administraban el capital y por lo tanto estaban en inmejorable posición para convertirse ellos mismos en pequeños empresarios. Como sabemos, Juan Sebastián Elcano comenzó la expedición que lo haría famoso como maestre de la nao *Concepción*. Ralph Davis afirmaba que el paso de piloto a

---

[16] Aprovechando un momento de poco andar de la flota, las barcas auxiliares de cada nao llevaban a sus pilotos a la nao capitana para realizar tales reuniones.

[17] AGI, Patronato 254, n.º 1, general 2, ramo 3. Relación de méritos y servicios de Esteban de las Alas «El Mozo», Sevilla, 30 de enero de 1585.

[18] SALAZAR, Eugenio de. «La mar descrita por los mareados», en MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias*. Apéndice 3, p. 294.

[19] AGI, Contratación 59. Investigación sobre la pérdida de la almiranta de Nueva España, Veracruz, 19 de septiembre de 1582.

[20] PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. *Los Hombres del Océano.* Pp. 125-126.

[21] La variación es debida a que se trata de salarios recibidos *al monto de fletes*, es decir, en función de los beneficios obtenidos por el barco.

[22] BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. FCE Madrid 1976, tomo I, pp. 605-607.

maestre de un barco transformaba el status de una persona, triplicaba sus ingresos y le abría camino para mayores recompensas. El afortunado individuo quedaba así firmemente situado en sectores sociales medios y tenía la posibilidad de ahorrar para la vejez o de convertirse en comerciante, poniendo a unos pocos afortunados en el camino de la auténtica riqueza[23]. Por eso, cuando algún *maestraje* quedaba vacante por muerte del propietario, se dieron casos de pilotos que intentaron sobornar al general de la flota para hacerse con el cargo. Uno de ellos llegó, incluso, a ofrecer un barretón de plata valorado en cerca de 200 ducados, es decir, la mitad de un salario de piloto, para conseguir el puesto[24].

***

El cargo de *maestre*, como puede perfectamente comprenderse, representaba un escalón todavía más difícil de subir, pues significaba convertirse en el administrador económico del buque. El maestre era muchas cosas: la máxima autoridad en los barcos mercantes, por encima del piloto; el garante ante las autoridades del cumplimiento de las ordenanzas de seguridad y del pago de los impuestos; el responsable ante los dueños de la carga y de la seguridad y entrega de la misma; además era muy frecuente que fuese propietario de una parte del barco, o al menos así lo solía recomendar la Casa de la Contratación. Un maestre con mucho sentido empresarial o pocos escrúpulos, también podía acabar siendo dueño de la totalidad de una nao. Esa trasformación para un piloto era mucho más difícil, pues suponía subir de golpe un par de peldaños en su estatus social y económico. Como mucho, un piloto laborioso, emprendedor y afortunado tal vez pudiera convertirse en maestre de una embarcación menor, por ejemplo de un patache o una balandra, pero tendría que esperar a la siguiente generación para convertirse en un verdadero *señor de nao*.

Unas responsabilidades tan importantes en el negocio comercial y naviero implicaba alcanzar una cierta madurez y la media de edad de los maestres de la Carrea de Indias rondaba los 32 años[25]. Su primer cometido concreto consistía en enfrentarse a la burocracia de la Casa de la Contratación para conseguir las oportunas licencias. Para ello debía de armarse de paciencia y activar las sutiles artes del soborno, aplicando el engrase adecuado para poner en marcha la maquinaria administrativa y desbloquear los trámites obstruidos por funcionarios demasiado preocupados por el bien común...de su propia familia. Luego debía cuidarse de tener el barco listo para recibir las inspecciones o visitas (hasta tres) que se cuidaban de comprobar si el buque cumplía las condiciones de seguridad y si disponía de la tripulación, aparejos, bastimentos y armamento previstos en las ordenanzas.

Una vez conseguido el permiso y mientras se ocupaba de aparejar la nao, el maestre debía poner en juego otra de sus más necesarias virtudes: su condición de hombre bien relacionado y con amplias conexiones en el mundo marítimo y comercial, pues era el encargado de conseguir fletes para el buque, tanto a la ida como a la vuelta. Las gradas de la catedral de Sevilla (corazón financiero de la ciudad), el Altozano de Triana, junto con el patio de la Casa de la Contratación, eran los lugares por donde debía el maestre pasearse para conseguir carga para el buque e ir tendiendo su maraña de relaciones y ofreciendo los servicios de su barco en competencia con otros.

Evidentemente, también tenía que formar una tripulación, y para eso lo mejor era acudir a las tabernas del barrio marinero de Triana. Como los maestres solían residir en él, no le costaría mucho trabajo conocer sitios y personas, aunque quizá esta tarea no necesitaba hacerla personalmente, sino que la podía delegar en un contramaestre de su confianza. Después venía la lucha para aparejar y abastecer la nave y las disputas con los proveedores para conseguir los mejores precios, vigilando que todo estuviese puesto a bordo y que los marineros hubiesen cobrado las correspondientes pagas de adelanto, sin la cual no comenzaban a introducir las mercancías a bordo.

La carga de la embarcación, que se hacía toda a base de fuerza muscular, era un momento delicado, pues debía cuidarse de que la estiba estuviera bien hecha, pues un buque desequilibrado o mal lastrado implicaba un riesgo altísimo de hundimiento con la primera marejada seria. Además, se ocuparía de anotar los propietarios y los destinatarios de las mercancías, y las marcas de cada uno de ellos, para confeccionar el *registro*, que era el documento oficial más importante del buque, y junto a éste, el llamado *libro de sobordo*, que tenía un carácter de documento privado del maestre; una mezcla entre

[23] DAVIS, Ralph. *The rise*. P. 84.

[24] AGI, Justicia 958. Visita de la flota de 1576-1577, Sevilla, 17 de octubre de 1577.

[25] PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. *Los Hombres del Océano*. P. 93.

libro de cuentas y diario de navegación. Los últimos momentos antes de la salida eran los de más frenética actividad, y por eso Juan de Escalante nos presenta al maestre como un hombre que llegaba a la nave riñendo a todo el mundo, quejándose de lo mal que se había hecho todo en su ausencia y que se pasaba las noches previas a la salida sin dormir, ordenándolo todo con la ayuda del contramaestre.

Una vez en la mar, el maestre vigilaba que los marineros hiciesen su trabajo y que el cargamento fuese en buenas condiciones. Si había temporal y se hacía imprescindible alijar algunas de las mercancías para salvar el navío, era él quien decidía de qué parte de la carga había que desprenderse y luego era responsable de conducir el subsiguiente proceso de «avería gruesa». En este tipo de pleitos se trataba de lograr que se distribuyese entre todos, comerciantes y armadores, las pérdidas producidas y que éstas no recayeran exclusivamente en los propietarios de los géneros que el maestre, normalmente por la posición que aquellos fardos ocupaban en la nave, había señalado para ser echados por la borda.

Si la embarcación no viajaba en convoy, los posibles cambios de ruta o la determinación de la estancia en los puertos, también eran responsabilidades suyas. Sólo cuestiones puramente técnicas en asuntos de navegación quedaban reservadas al piloto, mientras que la auténtica capacidad de tomar decisiones correspondía al maestre, que era la autoridad suprema a bordo. La Casa de la Contratación trató siempre de conseguir que los maestres, además de hombres de negocios, fueran expertos en navegación, un empeño, que, la verdad sea dicha, alcanzó un éxito muy limitado.

Atracado el buque en el puerto de destino, el maestre debía encargarse de pagar los impuestos de llegada, entregar las mercancías a sus dueños y cobrar los fletes. Finalizada la descarga debía de nuevo empezar la tarea de abastecer el buque en el viaje de vuelta. De regreso en Sevilla, y una vez pasadas las inspecciones de la Casa de la Contratación, con la correspondiente paga de derechos, debía entregar el cargamento que trajo en el tornaviaje y pagar la soldada a los marineros. El último paso consistía en rendir cuentas ante el dueño, que si estaba satisfecho le entregaría un finiquito y su salario.

Como vemos, las virtudes y capacidades que debían adornar a un buen maestre eran muy variadas: paciencia ante la burocracia; mano izquierda para sobornar a funcionarios corruptos; don de gentes para tener muchos amigos y conexiones personales; perspicacia para elegir buenas tripulaciones; ser un duro negociador para fijar los precios de los pertrechos y de los fletes; buena formación comercial para manejarse en un mundo de préstamos y de letras de cambios; y, en suma, capacidad organizativa y saber captarse la voluntad y la confianza de los demás. Así resumía las condiciones que debía tener el maestre un verdadero experto como fue Diego García de Palacio:

> «El maestre debe ser hombre hábil y diligente y de negocios, conocido de mercaderes y de buena fama y opinión y tal que todos hagan en él confianza por sus buenas partes...ha de saber fletar bien las mercancías y surtir la carga y mandar poner cada cosa en su lugar: hombre pacífico y bien acondicionado»[26].

De entre toda esta amplísima panoplia de habilidades, sin duda la más importante de todo era saberse ganar la confianza de los demás ya que en sus manos iba la seguridad de vidas y haciendas ajenas. El negocio marítimo siempre ha planteado a los dueños de las mercancías y de las embarcaciones (cuando estos no van a bordo) la terrible incertidumbre de tener que confiar las riquezas propias en manos de extraños, que se encargaban de transportarlas a regiones muy alejadas. Muchas veces esos temores se hacían realidad, algo que no solo es cosa del pasado, sino de la más estricta contemporaneidad. Antes, como ahora, el delito conocido como *baratería del patrón* daba lugar a múltiples tipos de estafas: cargas que desaparecen sin dejar rastro, falsos hundimientos con cambio de nombre y aspecto de la embarcación, aprovechamiento de la distancia y de la multiplicidad de jurisdicciones, etc. (95).

Por todo ello el maestre antes que por su habilidad era apreciado por su honestidad y por la fidelidad con que trataba a sus clientes. Y más necesaria era esa fidelidad, cuando solía ser el único que conocía a existencia y cuantía de aquellas mercancías que, para no pagar impuestos, no figuraban en ningún registro oficial y solo aparecían en pequeños libros de cuentas en los que estaban registradas como depósitos *en confianza*, como de manera explícita se decía en la época. Este tipo de fraudes a la Real Hacienda sólo solían salir a relucir cuando el maestre moría durante el viaje y en su testamento afloraban estas deudas, que el moribundo no quería que pesasen sobre su alma.

[26] GARCÍA DE PALACIO, Diego. *Instrucción náutica para navegar*, (edición facsímil de la de 1587). Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica 1944, folio 112.

Como la Corona conocía estos manejos y se mostraba impotente para evitar las mil y una maneras con que el ingenio humano encontraba formas de defraudar al fisco, decidió que en vez de hacer responsable del pago de los impuesto a cada uno de los que enviaban mercancías a América, lo mejor era concentrar la responsabilidad en unos pocos maestres. A ellos se les cobrarían los impuestos y ellos serían los encargados de repercutirlos sobre los dueños de las mercancías, otorgándoles en realidad un papel de intermediarios entre la esfera pública y la privada. Además, para mayor seguridad, y como forma de evitar tentaciones a quienes pretendiesen escapar con la carga o dejar de pagar los derechos reales, los maestres se vieron obligados a depositar altísimas fianzas aseguradas, a su vez, por fiadores abonados.

Un tipo especial de maestre eran los denominados *señores de nao*. El término servía para denominar al propietario de un navío que navegaba en él y ejercía la administración de la nave. En el siglo XXI, los dueños de los barcos pueden no haber pisado un puente de mando en su vida (a no ser el de su yate) y no se preocupan de la bajada brusca de la presión atmosférica, sino de las de la bolsa. Pero en el siglo XVI muchos dueños de barcos eran verdaderos hombres de mar. Los archivos de protocolos, además de los documentos del Archivo de Indias, permiten conocer los nombres de los principales armadores de la Sevilla de la segunda mitad del siglo XVI, la mayoría de los cuales habían labrado su riqueza dirigiendo personalmente su negocio desde las cubiertas de sus buques. A este tipo de personaje pertenecía Juan Rodríguez de Noriega, que fue el promotor de la creación de la Universidad de Mareantes. En 1560, Noriega era *señor y piloto* de una nao llamada *Concepción*[27]. De la misma manera, los dos propietarios de barcos más importantes de la ciudad, Cristóbal Monte Bernardo y Andrés de Paz, aparecían en muchas visitas como capitanes a bordo de sus naves. Este último fue el más rico y poderoso armador de la Carrera de Indias a finales del siglo XVI y el más destacado personaje de la Universidad de Mareantes, organización gremial que incluía a pilotos, maestres y dueños de naos[28]. Sabemos, también, que hasta una edad muy avanzada dirigía él mismo uno de sus navíos[29]. Otro caso es el de Cosme Buitrón: su nave, llamada *la Buitrona*, era una de las más grandes de la Carrera hasta que naufragó en las playas de Zahara. Se trató de un hombre excepcional, pues había comenzado su carrera como un simple piloto y nunca renegó de su condición de tal, llegando a ejercer de *piloto mayor* de varias flotas[30].

La existencia de esos maestres (junto con algún piloto) que se hacían con la propiedad de su propio barco está relacionada con el hecho de que, como escribía Braudel, el siglo XVI fue una época de barcos pequeños[31]. La media de arqueo en la primera mitad del XVI estuvo en poco más de 100 toneladas y subió a 200 a finales de la centuria. Gracias a esta circunstancia, Alonso Martín, piloto sevillano, se hizo con la propiedad de una embarcación de reducido porte[32]. Una forma de ayudarse a pagar este primer barco sería comprometerse a hacer un viaje sirviendo de correo o «aviso», lo que implicaba la entrega por parte de la Corona de una importante cantidad a modo de adelanto. Con todo, los verdaderos *señores de naos* fueron quienes llegaron a poseer varias embarcaciones, que en conjunto podían estar valoradas en muchos miles de ducados.

Pues bien, a pesar de su opulencia, estos personajes no dejaron de ser sometidos a pequeñas y grandes deshonras públicas, para que no olvidasen que muchos, tal vez ellos mismos, o sus padres o abuelos, habían llegado a las cubiertas de los buques descalzos y con el estigma de la ilegitimidad, el abandono y el hambre pintado en sus rostros. Una de las principales formas de demostrar el escaso valor que la sociedad daba a un individuo era someterlo a castigos corporales en público. A los marineros se les vejaba paseándolos en asnos por toda la ciudad antes de aplicárseles el castigo. A los maestres era más normal que se les impusiesen multas, pero si no podían pagarlas se les amenazaba con recibir cien azotes. Esto era lo previsto en las ordenanzas de la Casa de la Contratación de 1534, enérgicamente contestadas por los maestres y señores de naos sevillanos desde el año siguiente a su publicación. Entre sus argumentos apuntaban que ellos eran personas

---

27 AGI, Justicia 853. Sentencia sobre el rescate de la nao *Concepción*, Toledo, 25 de septiembre de 1560.

28 Sobre esta institución véase: GARCÍA GARRALÓN, Marta. *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla 2007.

29 AGI, Justicia 957 y 958. En estos legajos se pueden encontrar diferentes sentencias relacionadas con la actividad de ambos señores de naos. Véase también: NAVARRO GARCÍA, Luis. «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI». *Revista de Historia de América*, n.º 67-68. Pp. 44-46.

30 AGI, Indiferente General 2673. Memorial del capitán Cosme Buitrón, Sevilla, 8 de enero de 1566.

31 BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo*. Tomo I, p. 413.

32 AGI, Indiferente General 2673. Testimonio de Alonso Martín en el pleito que mantenía con Cosme Buitrón, Sevilla 1566.

...honradas y ricas...cuando hiciéramos cosas que no debiéramos, nuestra haciendas lo pagarán y no nuestras personas...[33]. Realmente no tengo noticia de que se llegase a flagelar a maestres y dueños de naos, pero, como los pilotos no tenían tanto caudal, muchos de ellos terminaron con las espaldas en carne viva.

Incluso a los más ricos de los armadores, las autoridades les hicieron pasar alguna que otra humillación. Así por ejemplo, al ya citado Andrés de Paz, y a varios de sus compañeros, el rey los convocó en 1584 a través de las autoridades de la Casa de la Contratación para que sirvieran como *maestres de raciones* en los galeones de una armada. Es decir, se les pedían que hicieran de despenseros y repartidores de comida a marineros y oficiales. Sus quejas fueron amargas. Ellos, que tenían grandes casas en la ciudad y que habían servido al rey mandando sus propios barcos y que en ocasiones, y por falta de mandos militares, habían ejercido brevemente de almirantes interinos, ahora se veían obligados a repartir raciones de galleta y tocino. Al final se libraron de aquella afrenta a su dignidad, pero siempre se evitó darles mandos militares, logrando, como mucho, acceder al puesto de piloto mayor de las flotas, como hemos comentado que ocurrió con Cosme Buitrón, otro de los grandes armadores de la Carrera de Indias.

Pero si ese trato se les daba a nivel personal, a nivel institucional no era mejor. En aquella sociedad las cuestiones de preeminencia tenían una enorme importancia (algo que también ocurre en la nuestra si hay unas cámaras de televisión por medio), y permanecer sentados o de pie; cubiertos o con el sombrero en la mano; en la cabecera o en un lateral de la mesa; eran aspectos fundamentales para marcar el prestigio de una persona. Por ello, los miembros de la Universidad de Mareantes se vieron obligados en 1580 a elevar una protesta al Rey. El motivo: cuando ellos iban a tratar algún asunto ante los oficiales de la Casa de la Contratación, estos, como representantes del Rey, los recibían sentados y los hacían permanecer de pie y con el sombrero en la mano. Para mayor humillación, a los miembros de la Universidad de Mercaderes sí se les ofrecían sillas[34].

Los mareantes sevillanos seguramente considerarían que, en cuestión de honorabilidad, el oficio de mercader no estaba muy alejado del de transportista marítimo. Sin embargo, el comercio trasatlántico producía ganancias tan abrumadoras que eran capaces de encumbrar al más humilde, echando, de paso, un parche invisible a cualquier desgarrón de la honra. Mientras que los más ricos comerciantes de la Carrera tenían fortunas de entre 220.000 y 400.000 ducados y los de menor categoría entre 100.000 y 200.000, Andrés de Paz, el más rico de los armadores alcanzaba una fortuna cifrada entre 30.000 y 40.000 ducados[35]. Era mucho, pero muy poco frente a la fuerza del Consulado de Cargadores a Indias, acreedor de la Corona y cuya Real Hacienda dependía de sus continuos préstamos.

****

El último escalón del mando en los buques de la era de los descubrimientos y de la posterior Carrera de Indias era el de *capitán*. Este cargo designaba a los militares que comandaban los galeones y, en general, toda embarcación de mediano o gran porte propiedad de la Corona. Se trataba de un puesto que normalmente no existía en los barcos mercantes, aunque a veces, en las flotas, el general al mando pudiese nombrar a un pasajero hidalgo como capitán honorífico, sin otra responsabilidad y autoridad que, en caso de combate, asumir la dirección de la defensa y solo mientras duraba el enfrentamiento. Cuando en un gran buque mercante el dueño navegaba a bordo, podía solicitar también del general la denominación de capitán, como modo de honrar a su persona, pero en realidad sin ninguna competencia concreta más.

Los verdaderos capitanes eran los comandantes de los galeones de la escolta y, en realidad, no tenían auténtica consideración de *gente de mar*: eran *gente de guerra*, que, en el siglo XVI, lo mismo estaban al mando de un castillo que de una embarcación. Ciertamente hubo hidalgos y personajes de alcurnia que se especializaron en combates marítimos, con casos brillantísimos como Álvaro de Bazán (*El Joven*) o Pedro Menéndez de Avilés, pero esto no invalida la afirmación general de que los comandantes de los buques podían haber servido mucho más tiempo en tierra que en el mar. En cualquier caso, su consi-

[33] Ibídem. Ordenanzas dadas por el Consejo de Indias y dirigidas a la Casa de la Contratación, Palencia 28 de septiembre de 1534. Instrucciones de los oficiales de la Casa de la Contratación a los maestres de la Carrera de Indias, 1535. En este mismo legajo se encuentran las súplicas de los maestres y señores de naos a ambos documentos.

[34] NAVARRO GARCÍA, Luis y BORREGO PLA, Carmen. *Actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla 1972. Actas de la sesión de 26 de enero de 1582.

[35] PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. *Los Hombres del océano*. Pp. 127-128.

deración era la de militares y ello suponía una barrera prácticamente infranqueable capaz de elevarlos por encima de todas las demás gentes de a bordo.

Los cachorros de la baja nobleza que se embarcaban lo hacían como *gentileshombres* o *entretenidos*, es decir, como ayudantes de los mandos militares que se denominaban *capitanes de mar y guerra*. En la parte superior de la escala, tendríamos, por supuesto, a los *almirantes* (segundos en el mando) y *generales* (comandantes supremos). En los barcos de guerra también existieron los llamados *oficiales de mar*, que en los mercantes corresponderían a pilotos o contramaestres, y esa misma denominación: «de mar», los convertía por definición en subordinados de los de «mar y guerra».

En realidad, entre un pobre grumete y un rico señor de nao la diferencia económica podía ser enorme, pero la diferencia social en el siglo XVI no era tanta. El grado de riqueza de un individuo no era definitivo a la hora de determinar su estatus. El rico armador, que podía proceder de una familia de marineros, llevaba grabado a fuego la ignominia de su oscuro origen como trabajador manual y practicante de uno de esos despreciables «oficios mecánicos». Por muy rico que fuese, si un dueño de barco tenía las manos encallecidas por haber tirado de gruesos cables de esparto y la cara curtida por el sol, su posición en la sociedad nunca iba a ser muy prestigiosa.

Tan evidente era esa tacha de deshonra de los oficios marineros que el rey Felipe III se vio en la obligación de otorgar en 1606 una carta de privilegio insistiendo en que los *hijodalgos* no perderían tal condición si empezaban a servir al rey como marineros en vez de como soldados[36]. Nadie en la época pensaba que fuera deshonroso para un maestre de campo haber empezado de soldado, pero sí lo era iniciar una carrera de servicio al rey como marinero y precisamente por esta razón el monarca intentó corregir tal opinión por decreto. Como puede suponerse, la formal declaración de Felipe III no cambió la mentalidad. Ningún miembro de la baja nobleza se dejaría seducir por subir descalzo a las jarcias de un navío, despellejarse las manos en un batel o darle a la bomba de achique para sacar de la sentina agua putrefacta. Oler a pólvora podía ser motivo de orgullo, oler a brea y alquitrán no ennoblecía nada en absoluto. La sociedad de la época no perdonaba al hombre de mar provenir de familias pobres que se ganaban el pan a base de músculo. Parecía como si el sudor generado por la actividad muscular produjese una especie de alergia, pero no dérmica, sino social, que resultaba especialmente irritante para quienes se consideraban descendientes de la más rancia nobleza castellana.

En ese sentido pueden resultar divertidos los esfuerzos de Diego García de Palacio (gran jurista; destacado administrador colonial y uno de los mejores tratadistas de náutica) para convencer a sus lectores de las honorabilísimas estirpes de algunos primitivos navegantes: ¿Acaso no fue Noé un consumado nauta, cuya arca fue diseñada por el mismo Dios Padre? ¿No fueron los apóstoles pescadores y el mismo Jesús no se embarcó con ellos muchas veces? ¿Sin la navegación como hubiera podido Salomón transportar los ricos materiales para construir el templo de Jerusalén? Todos estos finos argumentos cayeron en el más absoluto vacío, y la misma porfía en la defensa indica cuán necesaria era. Tanto más cuanto que a este mismo autor se le desliza, entre los párrafos de su tratado de náutica, la afirmación de que marineros y pilotos eran «*...a lo más común gente ignorante y sin letras*»[37].

Y regresando a la expedición de la primera vuelta al mundo, existe una contundente prueba de que no se perdonaba su origen a los marineros. Me refiero al mezquino trato concedido a Gonzalo Gómez de Espinosa, uno de los pocos supervivientes de aquella expedición a bordo de la nao *Trinidad*. Gómez de Espinosa era un hombre humilde y de escasa formación, que salió en 1519 como simple alguacil para mantener la policía a bordo. Tras la muerte de Magallanes y el asesinato de sus principales oficiales, quedó convertido en capitán general de la armada, que estaba reducida ya a la *Trinidad* y la *Victoria*. Como eligió el camino de vuelta por el Pacífico en vez de por el Índico y el Atlántico, tuvo que regresar a las Molucas, donde cayó prisionero de los portugueses, de modo que toda la gloria de aquella empresa se la llevó su subordinado Juan Sebastián Elcano. Pues bien, después de demostrar una resistencia y una fidelidad a su rey realmente extraordinarias y de permanecer diez años en las Molucas, consiguió liberarse y regresar a España para ponerse al servicio del emperador. Al llegar solicitó su sueldo como capitán general, pero el fiscal se lo negó con la miserable razón de haber ejercido el oficio de alguacil «...porque dicho oficio para el que fue elegido, más requiere fuerzas corporales y de trabajo que emi-

[36] AGI, Contratación 72. Preeminencias que Su Majestad ha concedido a la gente de mar, Ventosilla, 4 de noviembre de 1606.

[37] GARCÍA DE PALACIO, Diego. *Instrucció.* Folios 3 vº al 5 rº.

nencia de persona y letras como el que ha de gobernar y mandar»[38]. Y es que la realidad de aquella sociedad no olvidaba que la mayoría de los marineros, no es que fueran de baja cuna, es que no habían tenido donde caerse muertos tras salir del claustro materno.

*****

La foto fija que acabamos de perfilar sobre la gente de mar, datada en el siglo que vio la aventura de la primera vuelta al mundo, adquiere mayores perspectivas si le introducimos la variable temporal. Teniendo en cuenta el factor tiempo, lo más grave tanto para la consideración profesional como social de la marinería no es que estas fuesen poco prestigiosas a los ojos de sus contemporáneos, sino que con el paso de los años no hicieron sino empeorar. Para muchos autores, sobre todo pertenecientes a la historiografía anglosajona, de larga tradición en estos temas, el relato de las vicisitudes de la gente de mar del XIII al XVIII es la historia de una lenta y continua pérdida de privilegios[39].

Si nos fijamos en el papel de la marinería de los países de la Europa Occidental a través, sobre todo, de las reglamentaciones de derecho marítimo bajomedieval, como los *Rôles de Oléron* o el *Libro del Consulado del Mar*[40], llama la atención la alta estima que se otorgaba a las opiniones de un simple marinero y cómo se las tenía en cuenta tanto para decidir el rumbo como para elegir los cargos dirigentes de a bordo que habían quedado vacantes por muerte en la mar de alguno de los oficiales. Así, en los *Rôles de Oléron* se deja muy claro que es preciso consultar a la tripulación para resolver la delicada cuestión de cuál sería el momento más adecuado para abandonar un puerto y comenzar el viaje:

> «El maestre debe tomar consejo con sus marineros y él les debe decir: señores, ¿qué vos semeja de este tiempo?; y algunos allí habrá que dirán; este tiempo no es bueno; y aquellos que dirán: el tiempo es bueno y bello. El maestre es tenido de se acordar con la mayoría y si él hace otra cosa, él es tenido a pagar todos los daños de la nao e las mercadurías»[41].

Precisamente, según comentan el cronista Antonio de Herrera y los demás testimonios de la expedición de Magallanes[42], el enfrentamiento entre éste y Juan de Cartagena, el pariente del todopoderoso obispo Fonseca nombrado *conjunta persona* al portugués, se debió a que el capitán general no tomaba acuerdo «...de los pilotos, y maestre y gente de mar...»[43]

En las peligrosas navegaciones desde España a las Molucas se presentaba con una trágica frecuencia la necesidad de reemplazar a algunas de las autoridades de la flota, y de nuevo el viejo espíritu de la marina medieval consideró necesario la aquiescencia del conjunto de la tripulación. Así por ejemplo, en la armada de Loaysa, que siguió a la de Magallanes con destino a la especiería, la sustitución en 1528 de un cargo tan importante como el de *tesorero*, se hizo de común acuerdo, según el informe de uno de los tripulantes de la nao *San Gabriel*:

> «....Vido que el dicho Gonzalo de Salmerón, tesorero de la dicha nao se ahogó, y después de ahogado, eligieron el dicho capitán y compaña, por tesorero, al dicho Francisco de Ávila»[44].

El término de *compaña*, por el que se definía al conjunto de los tripulantes de una embarcación, nos indica la consideración que desde la Edad Media, y todavía en el primer tercio del siglo XVI, se daba al conjunto de la gente de mar. Compaña es el conjunto de compañeros, y este término procede a su vez del latín: el que comparte el pan; es decir, el que convive estrechamente con nosotros y se alimenta a

---

38 AGI, Patronato 35 ramo 1. Informe fiscal, Burgos 14 de enero de 1528.

39 LLOYD, Christopher. *The British Seamen, 1200-1860. A Social survey*. Londres: Collins 1968, p. 22. Véase también: REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchants Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*. Cambridge-New York: Cambridge University Press 1987, pp. 205-253.

40 Aunque la recopilación de normas de los Rôles de Oléron parece iniciarse en el siglo XIII, en la Biblioteca Nacional de Madrid [a partir de ahora citada BNM] se conserva un manuscrito del siglo XIV que es el que vamos a emplear: BNM, mss, 716, folios XCI al XCIII. Sobre el compendio de legislación marítima del reino de Aragón conocido como el Libro del Consulado del Mar, existe una edición de 1965 de la traducción castellana de Antonio de Capmany, que es la que se ha manejado en este trabajo.

41 BNM, mss, 716, folio XCI.

42 Una edición reciente que contiene los principales relatos de la expedición de Magallanes y Elcano es: Elcano, Juan Sebastián, Antonio Pigafetta, Maximiliano Transilvano, Francisco Albo, Ginés de Mafra y otros, *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo 2012.

43 FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio y FERNÁNDEZ MORENTE, Guadalupe. *La primera vuelta al mu*ndo, p. 103.

44 AGI, Patronato 37, ramo 2. Testimonio de Domingo de Ubillos, La Coruña, 19 de febrero de 1528.

nuestro lado y al cual le damos un tratamiento de familiaridad y respeto. Como comenta Marcus Rediker, en un viaje medieval todo el personal de a bordo tiene la categoría de *asociado* en una empresa común, tanto comercial como de supervivencia[45].

Eso no quiere decir que entonces no existiese la autoridad ni se impusiese con métodos a veces tremendamente duros y hasta sangrientos. Si un marinero desatendía sus funciones podía ser golpeado y si robaba podía pasarse un día con la mano clavada a un mástil, pero en el ejercicio de la violencia los códigos medievales imponían límites a la acción de los oficiales sobre sus equipajes. Según los *Rôles de Oléron*, la paciencia de un simple marinero a la hora de recibir puñetazos no tenía que ser infinita:

> «E si contienda ha entre el maestre e algún marinero, el marinero le debe atender la primera puñada o palmada y si el maestre le quisiere dar más, el marinero se puede bien defender»[46].

Inclusive la marinería tenía lugares en la propia embarcación donde su persona era intocable. Al igual que un fugitivo podía en una ciudad refugiarse en sagrado, es decir, entrar en una iglesia para escapar de los alguaciles, el tripulante podía ponerse a salvo de la agresividad de su maestre colocándose a proa, que era el lugar de la nave considerado como espacio especialmente destinado a la gente de mar.

> «También todo marinero está obligado a soportar a su patrón cuando le diga alguna mala palabra. Y si este corre tras él, el marinero debe huir hasta la proa y ponerse al lado de la cadena [del ancla]. Más si el patrón le comete allí, debe saltar a la otra banda y si allí le coge, puede defenderse, llamando testigos de que le acosó, porque el patrón no debe pasar la cadena»[47].

Otra consideración muy especial que recibían los marineros medievales era un tipo de sobresueldos conocidos como *quintaladas* o *cajas*, que les permitían compartir los beneficios empresariales de la empresa. Las tripulaciones medievales y las de los viajes de descubrimiento más peligrosos, como los realizados a las lejanas islas de las especias, cobraban de tres formas: en dinero, en especie y en espacio. La soldada mensual que se entregaba en monedas y la ración diaria de comida constituían la parte del salario denominada como *a tanto fijo* o de *partida cierta*, pero para fomentar que los marineros se enrolasen en las peligrosas expediciones a las Molucas, la Corona concedía a cada tripulante importantes cantidades de espacio en la embarcación en concepto de quintaladas (término proveniente del quintal, una unidad de peso equivalente a 46 kilogramos aproximadamente), así como el derecho a llevar una o más cajas, que aunque en principio estaban destinadas a albergar objetos personales, podían también utilizarse para llevar mercancías destinadas al trueque.

En la expedición de Magallanes-Elcano, el portugués estaba autorizado como capitán general a transportar en su beneficio 82 quintales de especias; los capitanes, tesoreros y contadores 59 cada uno; los escribanos 25; los maestres y pilotos 17; los contramaestres 14, y así hasta los simples marineros a los que se les autorizó a llevar 3,5 quintaladas a cada uno. Como al regreso de la nao *Victoria* el quintal de clavo se pagó a 42 ducados, una vez descontados los derechos reales, cada marineo que realizó el viaje completo cobró por este concepto cerca de 45.000 mrs, mientras que por su soldada mensual obtuvo solo 40.000 mrs. Queda, pues, de manifiesto la importancia de este tipo de salario, que acercaba a un simple marinero, aunque a pequeñas escala, a los beneficios empresariales de los armadores y comerciantes. El propio Juan Sebastián Elcano tuvo derecho a poco más de 100.000 mrs por su salario en dinero y a cinco veces más por sus cajas y quintaladas[48]. No es de extrañar que, en las siguientes expediciones a las Molucas, las grandes discusiones para acordar los salarios girasen en torno a la cantidad de quintaladas que se iba a conceder a cada cual, y no tanto sobre la paga en moneda. Así por ejemplo, Antonio Ponce, alguacil de la armada que Sebastián Caboto iba a dirigir inicialmente hacia la especiería, aunque luego se quedó en el río de la Plata, afirmaba con rotundidad, que «...el principal fin porque fuimos en este viaje fue por las quintaladas que esperábamos traer si el viaje hubiera tenido efecto»[49].

---

[45] REDIKER, Marcus. «A voyage in medieval times, when all on board often shares as associates, was a relatively communal and egalitarian undertaking».*Between the Devil and the Deep Blue Sea.* P. 209.

[46] BNM, mss, 716, folio XCII vº.

[47] *Libro del Consulado del Mar*. *Edición del texto original catalán y traducción al castellano de Antonio Capmany*. Barcelona: Cámara Oficial de Comercio y Navegación 1965, capítulo 164, p. 144.

[48] AGI, Contaduría 425. *Relación del clavo que vino en la nao Victoria*; y *Relación del sueldo que se debe al capitán, oficiales y compaña de la nao Victoria*, 1522.

[49] AGI, Patronato 42, ramo 1. Petición de Antonio Ponce, alguacil de la armada de Sebastián Caboto, 1531.

Pero todas estas prerrogativas fueron poco a poco perdiéndose a finales de la Edad Moderna: los tripulantes de las expediciones transoceánicas ni recibían quintaladas, ni tenían un lugar de refugio al otro lado de la cadena del ancla. La evolución del tráfico comercial y marítimo hizo pasar a la gente de mar de compañeros y socios de los maestres y capitanes a simples proletarios. Los marineros se convirtieron poco a poco en ejecutores de órdenes, sin otro beneficio en la empresa que el jornal, ni otra cosa que aportar que su esfuerzo físico, siendo tratados, además, no solo con tanta o más dureza que antaño, sino sin otorgarles posibilidades de defensa o reciprocidad. Las razones de este cambio son variadas y escapan al espacio de este artículo, pero podemos resumirlas diciendo que a medida que las rutas se hicieron más conocidas y seguras, la experiencia y la buena voluntad de los tripulantes fue un bien menos necesario para llegar a buen puerto. ¡¡Y lo que no se necesita, no se paga!!

Al mismo tiempo, en la imaginación colectiva de las sociedades modernas, crecía la consideración del marinero como un desarraigado, más cercano al lumpen y a la delincuencia que a cualquier otro grupo. Una perspectiva que, evidentemente, podía ser cierta en las tripulaciones de algún tipo específico de embarcación, pues como decía Fray Antonio de Guevara, «Es privilegio de galera que los ordinarios vecinos y cofrades della sean testimonieros, falsarios, fementidos, corsarios, ladrones, traidores, azotados, acuchilladizos, salteadores, adúlteros, homicidas y blasfemos, por manera que al preguntarse que cosa es galera, le podremos responder que es una cárcel de traviesos y un verdugo de pasajeros» (223). Ciertamente, los galeotes de la Edad Moderna (que no los del Medievo) respondían en su mayoría al arquetipo del facineroso, pero poco a poco esta visión se fue aplicando a la generalidad de los componentes de cualquier nave, o al menos eso ocurría en el mundo anglosajón, donde en los siglos XVII o XVIII las cubiertas de los navíos de guerra y por extensión las de cualquier buque de alta mar constituían una verdadera *Escuela del Diablo* en la que se podían aprender las siete arte liberales (*Seven liberal Sciences*): jurar, beber, robar, fornicar, asesinar, embaucar y difamar. Un programa de estudios realmente difícil de superar[50].

El amplio consenso frente a este tipo de caracterización de la gente de mar es la que permitió, a mediados del siglo XVIII, que el gran artista británico William Hogarth vendiese con éxito su serie de 12 grabados titulada *Industry and Idleness*. En ella pretendía hacer pedagogía de cómo un muchacho trabajador y honesto podía pasar a convertirse de un simple aprendiz a dueño de un próspero negocio. Por el contrario, un holgazán (como se mostraba en la plancha número cinco de la serie) no tendría otro remedio que acabar como grumete en una embarcación. El dibujo representaba a ese desgraciado rodeado de sus camaradas, que lo llevan en una barca hacia un buque mayor, mientras le señalan su destino: un látigo (el famoso **«**gato de nueve colas**»**) o, aún peor, un condenado pendiente de una horca. Si no terminaba ejecutado, su futuro no se pronosticaba mucho más halagüeño. Así, en otro de los grabados (plancha número siete), se consideraba que el inevitable sino del aprendiz de marinero sería vivir en sucias buhardillas donde se gastaría la soldada en dejarse engatusar por vulgares prostitutas. ¡¡Todo un ejemplo del que escapar!!

Esta visión tan negativa dio sin embargo un cierto vuelco hacia finales del siglo XVIII y principios del XIX, caracterizando la conducta de la gente de mar, y su levantisco comportamiento, como un precedente del espíritu revolucionario[51]. El propio término en inglés, *strike*, que sirve para definir la huelga como instrumento de presión de los obreros contra los patronos, también significa arriar una vela, y se refiere a la decisión de los marineros británicos de bajar las de sus embarcaciones en 1768 para arruinar el comercio si no se atendían sus demandas. Al mismo tiempo, una figura tan importante en la revolución norteamericana como el bostoniano Samuel Adams dijo haber alimentado su espíritu de rebeldía contra los británicos el haber presenciado los motines de marineros en su ciudad natal[52].

Frente a esta actitud levantisca del hombre de mar, o tal vez como origen de ella, las autoridades británicas desplegaron una represión que podíamos definir como brutal. Según el almirante Vernon, el gran derrotado por Blas de Lezo en Cartagena de Indias, conseguía sus tripulaciones mediante la violencia de las levas forzosas y las mantenía con la crueldad. No es tampoco casualidad que en la segunda

[50] Recogido por Marcus Rediker citando a Ned Ward. Véase: REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea*. P. 165.

[51] Marcus Rediker titula uno de sus capítulos: «The seaman as the Spirit of Rebellion». Ibídem, pp. 205-253.

[52] Ibídem, pp. 110 y 252.

mitad del siglo XVIII se publique una buena parte de la literatura náutica en la que se cuentan famosos motines, entre los que destaca el archiconocido del *HMS Bounty*, mientras que el sistema judicial del Almirantazgo se utilizaba casi exclusivamente como un instrumento más para confirmar la autoridad de capitanes y armadores. Los castigos en el mar seguían siendo durísimos, pero a finales de la Edad Moderna, además, no existían las salvaguardias y garantías de las viejas compilaciones de derecho marítimo medieval. En realidad, ningún código del siglo XIII permitía lo que fue común en el XVIII: que los capitanes mantuviesen la disciplina por medio de durísimos castigos, con absoluta arbitrariedad e indefensión de sus tripulantes.

Podemos preguntarnos si en la Carrera de Indias se siguió un proceso parecido de conversión de los antiguos compañeros en proletarios desprotegidos y explotados. No hay duda que los marinos del XVI eran conscientes de que sus hombres no eran siervos que respondían con el sombrero entre las manos y la cabeza gacha ante las recriminaciones de sus patronos. Los marineros eran asalariados libres, no colonos o vasallos. Cobraban en contantes monedas de plata y la convertibilidad del dinero les hacía ser mucho más independientes y les otorgaba una movilidad que no poseía en absoluto un aparcero, ligado a la tierra y que todavía cobraba exclusivamente con trigo o cualquier otro producto agrícola. Juan Escalante de Mendoza, que como sabemos llegó a comandar una de las flotas de Indias, comentaba la brusquedad de las contestaciones de la marinería a sus oficiales:

> «E yo he visto, y aun vos, señor, lo veréis siendo Dios servido, en este viaje que en mandándoseles cualquier cosa que a ellos no les parezca bien, responden con decir que busquen quién lo haga, porque ellos no son obligados a hacer aquello que entonces se les manda, y las cosas de esta calidad ordinariamente causan pendencias, rencillas y disparates»[53].

Sin embargo, en la documentación de la Audiencia de la Casa de la Contratación que se guarda en el Archivo de Indias de Sevilla no abundan los motines ni los levantamientos de marineros. Es cierto que en los viajes de descubrimiento, como en el primero de Colón o en la circunnavegación del Globo, se produjeron conatos y aun motines de importancia, como el famoso ocurrido en San Julián contra Magallanes, que fue reprimido con violencia, aunque bastante menos de la que en principio podía haberse esperado de suceso tan grave. Sin embargo, pasada esta etapa y llegada la de las flotas de colonización y comercio, la violencia a bordo no fue la tónica, ni su cruel represión lo usual. ¿Por qué? Sinceramente y a modo de teoría, me gustaría proponer que la instauración de un sistema judicial en el que cualquier marinero tenía derecho a quejarse de las injusticias recibidas, primero a su capitán, luego a su general y al llegar a puerto a las autoridades, especialmente a las de la Casa de la Contratación, dieron lugar a un sistema de salvaguardias en el que los armadores no pudieron imponer sus intereses con total desprecio de los derechos de sus tripulantes.

En la propia instrucción entregada en 1519 por el Emperador a Fernando Magallanes se especificaba claramente que cualquier persona de la armada, desde el ultimo paje, pasando por cualquiera de los grumetes y marineros, podía escribir al Rey lo que quisiere, considerando un grave delito el que un oficial intentara impedirlo. La documentación de la Casa de la Contratación está llena de reclamaciones de la gente de mar contra sus maestres y capitanes. No todas eran solventadas a favor de los tripulantes, evidentemente, pero la propia existencia del sistema hacía de salvaguardia y de contención a la arbitrariedad. Los jueces de la Casa eran servidores de una Monarquía católica y no de una república de comerciantes y aunque el Consulado de Cargadores a Indias tuviese una gran capacidad de influencia en asuntos mercantiles y pudiese incluso propiciar el número de toneladas de una flota y su fecha de salida, no era tanta como para inmiscuirse en asuntos criminales.

Esta hipótesis, evidentemente, habría que comprobarla de una manera estadística mediante los análisis detallados de las sentencias de la Casa de la Contratación, pero es evidente que fueron muchas las quejas de la gente de mar finalmente atendidas. Ello nos pondría frente a un régimen coercitivo donde a las tripulaciones se le dispensaba un trato duro, e incluso muy duro, pero dentro de unos ciertos márgenes de previsibilidad y justicia. Una característica que seguramente se pagó con una disminución de la eficacia y rentabilidad del trasporte marítimo español, en el cual los propietarios de los buques no habrían podido hacer desaparecer por completo los derechos de sus tripulaciones, como, al parecer, ocurría en la mayoría de las embarcaciones británicas.

[53] ESCALANTE DE MENDOZA, Juan de. *Itinerario*. P. 46.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

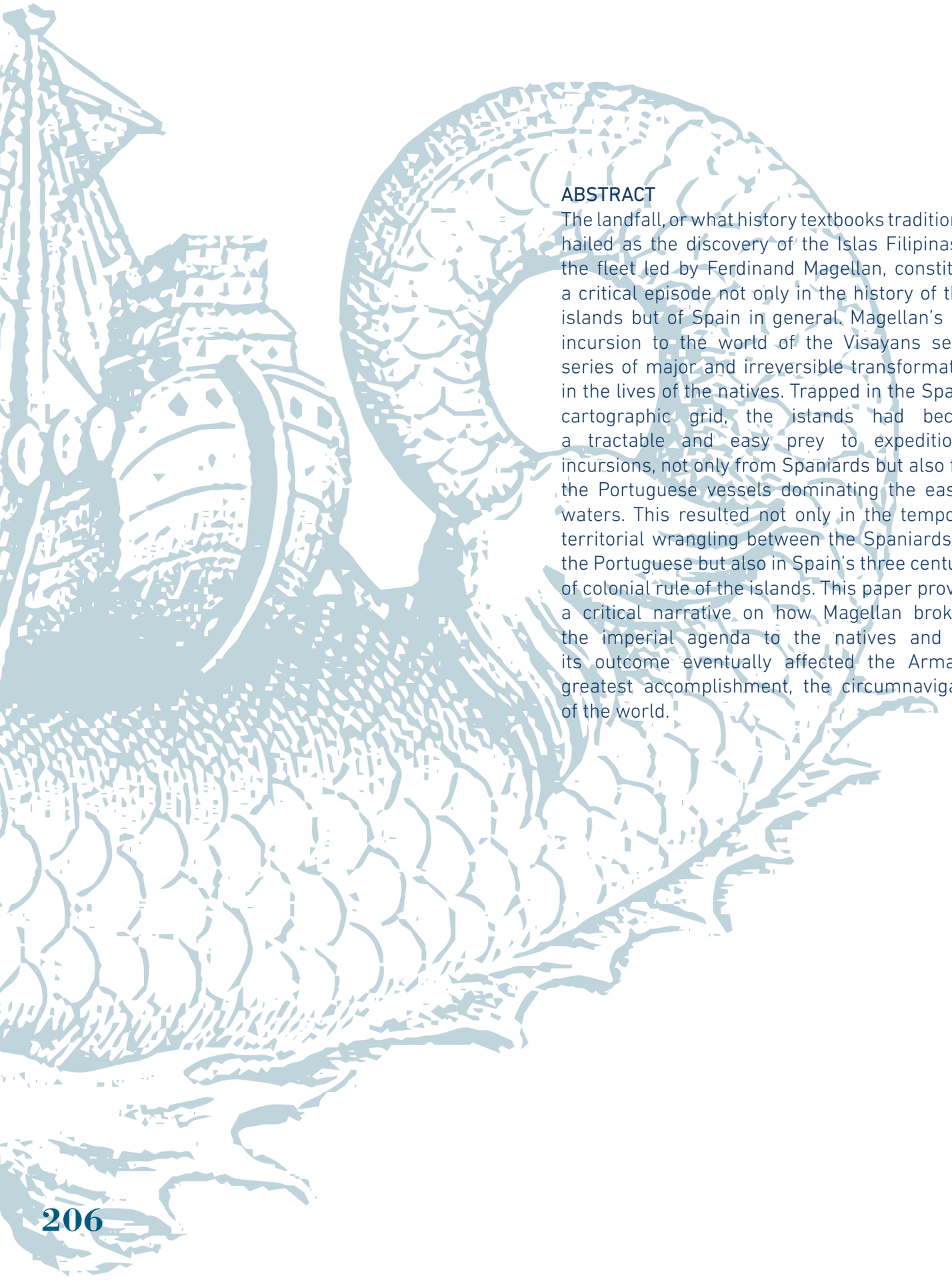
Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas

DANILO MADRID GERONA
Partido State University, Filipinas

RESUMEN

El desembarco (o lo que los libros de texto han llamado tradicionalmente el descubrimiento de las islas Filipinas) de la flota mandada por Fernando de Magallanes constituyó un episodio crucial no solo para la historia de dichas islas sino para la historia de España en general. La breve incursión de Magallanes en el mundo de los visayas produjo una serie de grandes e irreversibles transformaciones en la vida de los nativos. Atrapadas en el enrejado cartográfico español, las islas se convirtieron en una presa fácilmente dominable para las incursiones expedicionarias, no solo por parte de los españoles, sino también de los barcos portugueses que señoreaban las aguas orientales. Esto generó no solo el enfrentamiento temporal entre españoles y portugueses por el territorio, sino también el dominio colonial español sobre las islas durante tres siglos. Este trabajo ofrece un relato crítico sobre cómo Magallanes gestionó la agenda imperial respecto a los indígenas y cómo este hecho afectó al mayor logro de la Armada, la circunnavegación del mundo.



ABSTRACT

The landfall, or what history textbooks traditionally hailed as the discovery of the Islas Filipinas, by the fleet led by Ferdinand Magellan, constituted a critical episode not only in the history of these islands but of Spain in general. Magellan's brief incursion to the world of the Visayans set off series of major and irreversible transformations in the lives of the natives. Trapped in the Spanish cartographic grid, the islands had become a tractable and easy prey to expeditionary incursions, not only from Spaniards but also from the Portuguese vessels dominating the eastern waters. This resulted not only in the temporary territorial wrangling between the Spaniards and the Portuguese but also in Spain's three centuries of colonial rule of the islands. This paper provides a critical narrative on how Magellan brokered the imperial agenda to the natives and how its outcome eventually affected the Armada's greatest accomplishment, the circumnavigation of the world.

El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas

El encuentro de los europeos con los nativos

El 9 de marzo de 1521, después de más de año y medio de esforzada navegación, la flota mandada por Fernando de Magallanes, denominada en los documentos imperiales oficiales la Armada del Maluco, finalmente avistó un racimo de pequeñas islas asomando en el horizonte. Para la tripulación, que había pasado por el horrible reto de superar motines y deserciones y de sobrevivir al hambre y la enfermedad, al igual que habían resistido la penosa y mortífera travesía del Pacífico, la visión de estas tierras les transmitió esperanza y les inspiró imágenes de gloria. Cuando la flota se aproximó a la playa, Magallanes y sus tripulantes se sintieron impresionados ante la imagen de una vida vibrante en los pueblos costeros, particularmente por las coloridas velas latinas de las barcas de los indígenas, razón por la cual Magallanes bautizó a esas islas con el nombre de Velas Latinas. Pero cuando Magallanes avanzó con la intención de encontrarse con los nativos y establecer relaciones de amistad, los gestos poco acogedores de estos últimos provocaron la ira del capitán. Después de obtener algunas pocas provisiones y de impartir una justicia punitiva por las fechorías de los indígenas, Magallanes ordenó levar anclas y decir adiós a las islas, dándoles el desagradable título de islas de los Ladrones, hoy Guam[1].

Aprovechando un viento favorable y una veloz corriente, la expedición navegó a una velocidad media de 300 millas diarias, un récord insólito para unos barcos castigados por las aguas y manejados por una tripulación hambrienta y enferma. Después de solo siete días, la expedición alcanzó una distancia de 300 leguas, aproximadamente 1.500 millas de su navegación hacia el oeste hasta que el elevado contorno de otra isla apareció en el horizonte. Uno de los expedicionarios, identificado en el manifiesto de la flota como Antonio Lombardo, designado como supernumerario, escribió en su diario: «El sábado 16 de marzo de 1521, dimos hacia la aurora, con una tierra elevada, distante alrededor de trescientas leguas de las islas de los Ladrones y por nombre Zamal [Samar]». Antonio Lombardo ganaría fama inmortal como Antonio Pigafetta, uno de los más celebrados cronistas de la era de las exploraciones[2].

Francisco Albo, el piloto de la almiranta de Magallanes, la *Trinidad*, que actuaba como geógrafo extraoficial de la expedición, también trazó un cuidadoso plano de la navegación en dirección a dichas islas. Una parte de sus anotaciones captaron los principales detalles de su desembarco:

> «A los 16 del dicho [16 marzo 1521] vimos tierra y fuimos a ella al Noroeste, y vimos que salía la tierra al Norte, y había en ella muchos bajíos, y tomamos otro bordo del Sur, y fuimos a dar en otra isla pequeña, y allí surgimos, y esto fue el mismo día, y esta isla se llama Suluán, y la primera se llama Yunagán, y aquí vimos unas canoas, y fuimos a ellas, y ellas huyeron, y esta isla está en nueve grados y dos tercios de la parte del Norte, y están en longitud de la línea meridiana 189 grados, hasta estas primeras islas del archipiélago de San Lázaro»[3].

---

[1] ALDERLEY, Lord Stanley of. (Translated with notes and an introduction). *The First Voyage Round the World, By Magellan* (1874). USA: Elibron Classics 2005. Dado que el libro es una colección de relaciones de varios cronistas, las sucesivas citas indicarán al específico cronista junto con el compilador y las respectivas páginas. Aquí, PIGAFETTA; STANLEY. Pp. 68-70; 38. El otro cronista citado es Francisco Albo (ALBO; STANLEY. P. 223). Para una temprana pero exhaustiva discusión de la prehistoria de las Islas Marianas, cf. THOMPSON, Laura y HORNBOSTEL, Gertrude. *Archaeology of the Marianas Islands.* Honolulu, Hawaii: The Museum 1932, p. 5. Para una amplia discusión de lo relativo a la isla principal, cf. COX, L. M. *The Island of Guam* (1904). Washington: Govt. Print. Off. 1917.
[Hemos tomado las citas en castellano traducidas al inglés por el autor, respectivamente de: PIGAFETTA, Antonio. *Primer viaje alrededor del mundo*, ed. de Leoncio Cabrero. Madrid: Historia 16 1985; y *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Miraguano Ediciones/Ediciones Polifemo 2018 (3ª ed.): Francisco Albo, pp. 67-110].

[2] PIGAFETTA; STANLEY. P. 70.

[3] ALBO; STANLEY. P. 224

Aunque varían en algunos detalles, todas las crónicas registran el 16 de marzo de 1521 como la fecha en que los expedicionarios tuvieron la primera vislumbre de estas islas. Desde entonces dicha fecha ha sido reconocida oficialmente como la de la llegada de Magallanes a las Filipinas[4].

Aunque abrumados por la alegría de la vista de la tierra, la tripulación, no obstante, se sintió estremecida por los muchos bajíos y por la sombría imagen de un territorio desolado, razón por la cual la expedición tomó «otro bordo», según el diario de navegación de Albo. Y fue en esta otra pequeña isla donde Magallanes pisó por primera vez el suelo de las Filipinas. Escribe Pigafetta: «Quiso el capitán general, al siguiente día, escribe Pigafetta, desembarcar en otra, deshabitada y detrás de aquella, por considerarlo más seguro: había que cargar agua y observar. Hizo que levantasen en la orilla dos tiendas para los enfermos y que les sacrificasen un cochino». Considerablemente pequeña, esta «isleta», situada junto a Leyte, solamente media de noroeste a sudeste unas cuatro leguas o treinta kilómetros y de nordeste a sudoeste unas dos leguas o un total de diez kilómetros[5].

Conocida por los nativos como Humunu, la isla fue identificada por las pocas crónicas españolas de la expedición con diversos nombres, como Aguada de Buena Esperanza, porque, como explicaba Pigafetta, «...nosotros, por haber encontrado allí dos fuentes de agua clarísima, le pusimos Agua de las Buenas Señales. Lo último referíase a los primeros rastros de oro. No dejan de encontrarse, para ser breve, gran cantidad de coral blanco, así como árboles enormes; éstos dan un fruto algo menor que la almendra, como los piñones. Y hay muchas palmeras, aunque bastante estériles»[6]. Albo se refirió a esta isla con el nombre de Gada, evidentemente una forma abreviada de la palabra «aguada». Por otra parte, Magallanes la denomina en su diario Malhou. Más tarde, otros relatos geográficos españoles sobre la isla le dan el nombre de Jomoljón o Jomojón, que finalmente deriva a Homonhón[7].

Desolada y aparentemente falta de atractivo, la isla jugó, no obstante, un papel crucial en los anales del viaje de Magallanes como la primera en proveer a una tripulación moribunda su primera morada terrestre después de su largo y mortífero viaje a través del Pacífico. «Viendo de aliviar a nuestros enfermos, que eran muchos, convine hacer fondo en una isla vecina al resguardo de Suluán, en la cual no hallamos gente que morase»[8]. Con la mayoría de sus tripulantes debilitados por la enfermedad y el hambre, Magallanes evitó un encuentro sangriento con los indígenas. Pero como su desembarco no quedó oculto a los ojos de las islas vecinas, particularmente la de Suluán, el capitán general se preparó para lidiar con las incertidumbres de un encuentro. Para su alivio, lejos de los terribles e incivilizados brutos que estaba esperando, Magallanes quedó impresionado por su cortesía: «Lunes diez y ocho días de Marzo hubimos la visita de un prao mucho mayor que los otros con algunos naturales de la isla de Suluán, los cuales de manera muy pacífica y con ademanes harto gentiles nos hicieron la merced de bienvenida»[9]. Si la isla alimentó a la convaleciente tripulación con provisiones frescas, abundantes y vigorizantes, también fortificó su espíritu con la eucaristía, como registra el diario de Magallanes: «Allí mismo celebramos la santa misa por ser el día del Señor y aun matamos una porquezuela que apresamos en las Islas de las Velas Latinas»[10]. Debido a su arribada, Homonhón se convirtió no solo en el lugar de la primera celebración

---

[4] Mientras que la fecha, el 16 de marzo, forma parte de los principales eventos históricos del calendario filipino, la descripción del acontecimiento sigue siendo un punto sensible. Mientras los libros de texto tempranos lo definen como «el descubrimiento de las Filipinas», los historiadores nacionalistas se han opuesto vehementemente a semejante apelativo por considerar que resulta no solo demasiado eurocéntrico sino incluso colonialista, por lo que la mayoría de los libros de texto han adoptado el término más neutral de «desembarco» o «llegada».

[5] ARANA, Camilo de. *Derrotero del Archipiélago Filipino.* Madrid: Dirección de Hidrografía 1879, p. 670. Cf. también, BUZETA, Fray Manuel y BRAVO, Felipe. *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de las Islas Filipinas.* Manila: José de la Peña 1850-1851), vol. 2; p. 69.

[6] Sobre la referencia a la existencia de oro en esta isla, cf. PIGAFETTA; STANLEY. P. 74. Homonhón se conoció también durante la época española como *Buena Señal*. Buzeta y Bravo probablemente se equivocan, ya que el nombre se le dio por parte de la expedición de Magallanes no a Suluán, sino a la vecina isla de Homonhón. Cf, BUZETA y BRAVO. P. 435; cf. ALCINA, Francisco Ignacio S.J. *History of the Bisayan People in the Philippine Islands. Historia de las Islas e Indios de Bisayas*, 1668. Cantius Kobak, OFM y Lucio Gutierrez, OP. (Traducido, Editado y Anotado). Manila: UST Publishing House 2002, vol. 1, p. 347.

[7] Para la referencia de Magallanes a la isla de Malhou, cf, NÚÑEZ DE LA FUENTE, José Manuel. *Diario de Magallanes El Hombre que lo vio y anduvo todo.* Aranjuez (Madrid): Ediciones Doce Calles 2017, p. 203.

[8] Ibid.

[9] Ibid. Un interesante relato popular sobre este primer encuentro fue publicado por el autor estadounidense de origen filipino Percy Hill, en el *Philippine Magazine* (agosto 1934), bajo el título de «A Hitherto Unpublished Document on the Landing of Magellan at Homonhon».

[10] NÚÑEZ DE LA FUENTE, José Manuel. *Diario de Magallanes*, p. 203. Una de las más controvertidas cuestiones sobre la llegada de Magallanes a las Filipinas es el escenario de la primera misa, reclamado por dos lugares diferentes.

eucarística en las Filipinas, sino también en el lugar de nacimiento del catolicismo hispánico en toda Asia. Aunque se menciona solo en el diario de Magallanes, todas las demás condiciones lógicamente apuntan a Homonhón como el más probable escenario del evento, Este argumento se basa en la costumbre española, que data ya de la época medieval, cuando los marineros generalmente celebraban misa allí donde hacían su primer desembarco, principalmente como una forma de acción de gracias. Puesto que la Ley V de las Siete Partidas, el código medieval de España, establecía que «en ningún navío non se debe decir Missa, por el peligro que podía acaescer por la mar, o por movimiento de los vientos», su desembarco hizo por tanto obligatoria la celebración de una misa, especialmente porque cayó en domingo[11].

La existencia en Homonhón de abundantes recursos, incluyendo el oro, no disuadió a la tripulación de continuar su viaje, manteniendo un rumbo sudoeste. Este hecho obviamente indica que Magallanes no solamente estaba decidido y obligado a proseguir su original y último objetivo, el descubrimiento de las islas de las especias, sino que era consciente de su situación. Así, después de pasar una semana en la isla, en la tarde del día 25, Lunes Santo, Magallanes zarpó de Homonhón tomando un rumbo «entre poniente y garbino», de acuerdo con el cálculo de Pigafetta[12]. El conocimiento previo que tenía Magallanes de su objetivo geográfico se evidencia en el memorial que presentó a Carlos I pocos días antes de la salida de la flota en Sevilla en septiembre de 1519. La sección del memorial que nos atañe reza como sigue: «Las islas de Maluco son cinco, conviene a saber, las tres que están más allegadas a la segunda línea de la demarcación, que están todas Norte Sur a dos grados y medio de longitud, y la isla de enmedio está debajo del equinoccial»[13].

Magallanes era así consciente de que el rosario de islas que había visto estaban situadas a lo largo de su ruta hacia su objetivo y de que las Molucas era otra matriz separada y diferente: «Las islas parecen multiplicarse allí; así que también bautizamos el archipiélago «San Lázaro» por descubrirlo en su domingo». Era el quinto domingo de Cuaresma en el calendario católico, dedicado a San Lázaro, de modo que Magallanes bautizó con el nombre de dicho santo el área que reconoció ser un archipiélago.

Pocos días después de haber zarpado de Homonhón, la expedición hizo escala en una isla habitada llamada Limasawa. El domingo 31 de marzo de 1521, Magallanes envió a Pedro de Valderrama, el único de los tres sacerdotes que había sobrevivido a la travesía del Pacífico, a celebrar misa a la playa de Limasawa. Unos cincuenta hombres armados y con toda su parafernalia militar fueron a tierra siguiendo la tradición de la caballería, y se construyó una pequeña capilla con velas y ramas. Tras la misa, Magallanes presentó ante la asamblea una cruz con los clavos y la corona a la que los caciques manifestaron su reverencia a imitación de los españoles. Ningún esfuerzo de gimnasia lingüística hubiera posibilitado a Enrique, el esclavo malayo de Magallanes que actuaba como traductor de la expedición, el transmitir de modo efectivo los simbolismos culturales de estos iconos religiosos de la cristiandad castellana.

Magallanes explicó a los caciques que aquellos eran los signos que el emperador le había mandado que «por doquiera que estuviese dejase aquella señal suya». Jugando con los instintos egoístas de los jefes nativos, Magallanes enfatizó los beneficios materiales y sobrenaturales que se derivarían de aquella cruz. «Él quería plantarla allí en beneficio de ellos», escribió Pigafetta[14]. Magallanes argumentó que si un navío español pasaba por aquel lugar, la cruz permanecería como un signo palpable de su amistad con los españoles y así evitarían cualquier acción hostil. Apelando a la credulidad de los indígenas, Magallanes se jactó de que, si la cruz se situaba en la más alta de las montañas de su localidad, «ni truenos, ni rayos, ni tempestades, les perjudicarían en cosa alguna». En consecuencia, la cruz se plantó «en medio del monte más alto» y la ceremonia terminó con el rezo del Padre Nuestro y del Ave María.

Las islas de Suluán, Calagán, Homonhón y Limasawa, aunque ampliamente distribuidas por el espacio marítimo de las mayores vías de las Visayas, constituyen una constelación de unidades en miniatura de alianzas, un típico sistema político que se hallaba establecido no solo en las Visayas sino en todo el

---

[11] GÓMEZ DE LA SERNA, Pedro. *Código de las Siete Partidas.* Madrid: La Publicidad 1848-49, vol. I, p. 202.

[12] PIGAFETTA-STANLEY. P. 74. Para un interesante estudio de los rituales españoles y portugueses y las estructuras simbólicas empleadas en el proceso de toma de posesión de nuevos territorios, cf. SEED, Patricia. «Taking Possession and Reading Texts: Establishing the Authority of Overseas Empires». *The William and Mary Quarterly*, vol. 49, nº. 2. París: 1992, p. 199.

[13] «Memorial que dejó al Rey Fernando de Magallanes cuando partió a su expedición, declarando las alturas y situación de las islas de la Especería, y de las costas y cabos principales que entraban en la demarcación de la Corona de Castilla», (Núm. XIX), in FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV con varios documentos inéditos, Expediciones al Maluco -Viage de Magallanes y de Elcano-.* Madrid: Imprenta Nacional, 1837, tomo IV, p. 188.

[14] PIGAFETTA-STANLEY. P. 74.

Asia del sudeste en el momento inicial de la irrupción europea. Los historiadores y los arqueólogos han argumentado que el poder en las Filipinas anterior a la conquista española descansaba no tanto en la extensión del territorio controlado sino en los hombres y se lograba a través de la concertación de alianzas. Es en este contexto en el que el orientalista Kenneth Hall explicó el bajo nivel de desarrollo estatal de las Visayas antes de la llegada de Magallanes[15]. Aunque eran asentamientos insulares más pequeños, Homonhón y Suluán estaban situadas justo en el corazón del golfo de Leyte, mientras que Limasawa y Calagán se hallaban a la entrada del estrecho de Surigao y el mar de Bohol, el sector más activo del área marítima de las Visayas, lugar estratégico para lanzar ataques piráticos contra los barcos de la región y de fuera de la misma. Del mismo modo, estas también servían como puntos de tránsito hacia el centro económico y político de las Visayas, la isla de Cebú, a cuyo cacique muchos consideraban como su señor superior. Tentados por las historias acerca de su brillante riqueza y abundantes recursos, así como por su posición dominante en las relaciones geopolíticas con las islas vecinas, Magallanes se apresuró a dirigirse a la isla, y pocos días después Pigafetta escribió en su diario lo siguiente: «A mediodía del domingo 15 de abril, penetrábamos en el puerto de Zubu»[16]. Francisco Albo, en su paciente registro de la ruta de los barcos, fue el primero en captar de modo matemático la geografía de las islas: «a la mañana fuimos al Sudoeste cuarta del Sur, obra de 12 leguas, hasta 10 grados y un tercio, y allá embocamos una canal de dos islas y la una se llama Matán y la otra Subu»[17]. A medida que los barcos entraban tranquilamente en el canal de Mactán, Magallanes entraba también en el umbral de la inmortalidad, figurada y literalmente.

Alianzas con los caciques de Cebú

Conocido en las diversas fuentes como Zubu, Zebut o Subo, pero popular entre los nativos como Sugbo, este floreciente pueblo portuario que sería conocido en la historia como Cebú, se contaba entre las más antiguas islas habitadas de las Visayas. El tráfico marítimo de la isla databa de aproximadamente el siglo XIII o el XIV, con indicaciones habitacionales que se remontaban a doscientos o trescientos años antes de la expedición de Magallanes. Probablemente, en el momento de la llegada de Magallanes, estaban proliferando en la isla los pueblos, arracimados en torno al mayor asentamiento portuario de lo que es ahora la ciudad de Cebú[18].

Siendo el mayor puerto de Asia regularmente visitado por mercaderes foráneos, Cebú era el más concurrido y activo de todos los establecimientos, cuya riqueza y poder provenían sobre todo de un vibrante comercio marítimo. Las fuentes históricas sugieren que la producción local de la isla muy demandada en algunos mercados asiáticos era una de las razones que atraían a los barcos mercantes foráneos a Cebú. Uno de esos productos locales era el algodón, conocido en la lengua vernácula como *lompotes*. Otro renglón de exportación eran los esclavos, pero el oro era el más preciado de todos los géneros comercializables. De hecho Pigafetta obtuvo información de que unos días antes de su llegada, un junco siamés cargado de oro y esclavos estaba atracado en el puerto de Cebú con intenciones comerciales. Francisco López de Gómara, por su parte, en su *Historia General de las Indias* de 1554, dio testimonio de la abundancia de oro a la llegada de Magallanes: «Zebut es grande, rica y abundante isla. Está desviada de la Equinoccial a nosotros diez grados. Lleva oro, azúcar y jengibre. Hacen porcelanas blancas y que no sufren yerbas. Recuecen el barro cincuenta años, y algunas veces más»[19].

---

[15] HALL, Kenneth. «The Opening of the Malay World to European Trade in the Sixteenth Century.». *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. vol. 58. n.º 2 (249). 1985, pp. 85-106.

[16] PIGAFETTA-STANLEY. P. 84.

[17] ALBO-STANLEY. P. 225. Una detallada información sobre Cebú en el siglo XVIII, que presenta la geografía, las rutas costeras, los puertos, la flora y la fauna, los recursos, las industrias, las construcciones urbanas y la administración colonial y eclesiástica, se halla en SAN ANTONIO, Fray Juan Francisco de OFM. *Chrónica de la Apostólica Provincia de San Gregorio de Religiosos Descalzos de N.S.P. San Francisco en las Islas Filipinas, China, Japón*. Sampaloc: Convento de Nuestra Señora de Loreto 1738, parte I, libro I, cap. XXXIII, pp. 89-90.

[18] Para la etimología del nombre de Cebú, cf. MÉNTRIDA, Fray Alonso de, O.S.A. (1559-1637). *Diccionario de la Lengua Bisaya Hiligueina y Haraya de la Isla de Panay.* Manila: Imprenta de Don Manuel y de Don Felis Dayot 1841, p. 603; ALCINA. Vol. I, capítulo 5, p. 175.

[19] LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco. *La Historia general de las Indias, con todos los descubrimientos, y cosas notables que han acaecido en ellas, desde que se ganaron hasta agora. Añadióse de nuevo la descripción y trasa de las Indias, con una Tabla alphabética de las Provincias, Islas, Puertos, Ciudades, y nombres de conquistadores y varones principales que allá han pasado.* Amberes: Casa de Juan Steelsio, año MDLIIII, cap. XCIII, p. 123. Aunque López de Gómara sostuvo que había oro en Cebú, nunca se cita ninguna mina de oro hasta que lo hace el cronista jesuita del siglo XVII Fray Francisco Ignacio Alcina en 1665. Cf. ALCINA, Francisco Ignacio. *History of the Bisayan People in the Philippine Islands. Historia de las Islas e Indios de*

Como una de las grandes avanzadas comerciales de los mercaderes asiáticos, Cebú actuaba también como mercado central para los productos del interior de la isla o de las islas amigas del entorno. El establecimiento costero poseía abundantes recursos capaces no solo para el abastecimiento de sus habitantes, sino también para la exportación. Localmente se criaban cerdos, y Pigafetta registra también mijo de arroz, caña de azúcar, vino de palma y varias frutas que crecían en su *hinterland*, entre los géneros de la tierra normalmente intercambiados en el puerto de Cebú. También se traficaba con canela, jengibre y artículos de seda procedentes de las Molucas, aunque no está claro si eran los habitantes de Cebú los que navegaban para hacerse con esas mercancías o solamente facilitaban su comercio.

La estratégica situación de Cebú en las Visayas y su significativo lugar en el comercio marítimo del Asia del sudeste generó una gran riqueza tanto entre los residentes como entre sus caciques. Los impuestos de atraque, generalmente conocidos en el vocabulario local como *honos*, se contaban entre las principales fuentes de ingreso de Humabón y por lo tanto entre los fundamentos de su poder. Magallanes no solo reconoció en la isla sus abundantes riquezas y recursos sino también el inmenso valor estratégico de establecer lazos amistosos con su dirigente como piedra fundacional para anudar alianzas con los de las islas de las especias. Tal idea fue expresada por el propio Magallanes en su diario: «estos pueblos están muy cerca de los Malucos, pues no más de 10 grados los separan al norte en la misma longitud, siendo numerosas las islas y enormes los piélagos que son menester cruzar hasta alcanzar los dichos parajes, de ahí que resulte tan necesario y provechoso hacer hermandad y alianzas con los reyes de estas islas»[20].

Como una de las más urbanizadas y concurridas sociedades halladas en el viaje, Magallanes diseñó una espectacular ceremonia de arribada para inspirar respeto y al mismo tiempo infundir temor entre los residentes de Cebú. Pigafetta escribió: «Al acercarnos a la ciudad, ordenó el capitán general que se empavesaran las carabelas, medio arrióse el trapo como en zafarrancho de combate y disparó las bombardas todas, con lo que se sembró el pánico por doquier». Después de esta dramática entrada, Magallanes envió representantes, entre ellos a Enrique, su esclavo malayo que entendía la lengua de las Visayas, para colocar las bases de cara a un diálogo amistoso con los dirigentes de Cebú.

Después de presentarse arrogantemente como emisarios de su señor, que era «capitán del mayor rey y príncipe del mundo», los representantes de Magallanes declararon que su primer objetivo era descubrir el Maluco, pero antes querían rendir una visita al rey e intercambiar vituallas por mercancías. Aunque el jefe local les obsequió con una cordial bienvenida, al mismo tiempo insistió en que todos los barcos que entraban en el puerto, incluidos los de Magallanes, debían pagar los impuestos. Los representantes de Magallanes replicaron que estaban exentos de los derechos portuarios y se jactaron de que «su señor, como capitán de tan gran rey, no pagaba tributo a rey alguno del orbe y que si quería paz, tendría paz y, si guerra, guerra»[21]. A pesar del arrogante lenguaje de los españoles, el jefe cebuano fue advertido por su consejero moro de que tratase con los españoles no solo con gran precaución sino con un exquisito tacto diplomático: «Estos son de los que conquistaron Calicut, Malaca y toda la India mayor. Si bien se les hace, hacen bien; si mal, mal y peor, como en Calicut y Malaca hicieron»[22]. El moro, por supuesto, los tomó por los portugueses que controlaban los citados territorios. Levantando la barrera de la intimidación, el emisario de Magallanes afirmó que «el rey su señor era más potente en soldados y en navíos que el rey de Portugal y era rey de España y emperador de todos los cristianos y que, si se negaba a ser amigo suyo, enviaría en otra expedición a tanta gente que lo arrasarían todo»[23].

Siendo más un administrador astuto y con recursos que un avezado guerrero, Humabón ignoró las provocativas observaciones del representante de Magallanes. Como Magallanes, el cacique cebuano debió también reconocer el valor de anudar lazos de amistad con los extranjeros como una baza en su tablero político contra sus formidables enemigos en las islas cercanas. Así, Humabón estuvo rápidamente de acuerdo en forjar una alianza con los españoles. Después de consultar a sus consejeros y probablemente con la advertencia de otro poderoso cacique de Limawasa, identificado por Pigafetta como el más influyente dirigente cerca de Humabón, el cacique de Cebú mostró una notable transformación en su trato

---

Bisayas, 1668. KOBAK, Cantius OFM y GUTIÉRREZ, Lucio OP. (Traducido, editado y anotado). Manila: UST Publishing House 2002, Vol II, p. 231. Para el término local para el algodón, cf. Méntrida, p. 417.

20 FUENTE, Núñez de la. *Diario de Magallanes*. P. 206.

21 PIGAFETTA-STANLEY. P. 135.

22 PIGAFETTA-STANLEY. P. 85. La mención del «trato malo y peor» dado a Calicut y Malaca se refiere al saqueo de estos dos reinos poderosos y bien poblados por parte de los portugueses.

23 PIGAFETTA-STANLEY. P. 85.

con los emisarios de Magallanes. No solo renunció a la exigencia de tributos, sino que Humabón incluso aceptó de inmediato la oferta de amistad de los emisarios de Magallanes.

Como sus dominios administrativos se extendían más allá de los confines de su propio pueblo, la estatura política de Humabón trascendía la categoría de un mero cacique local o *Dato*, por lo que incluso Pigafetta le daba el título malayo-sánscrito de *Rajah*. El título de *Rajah* se adquiría gracias al enorme poder ostentado por un dirigente y se medía, entre otras cosas, por las dimensiones de su población y por el valor estratégico de la unidad geográfica que controlaba, como era la de un puerto marítimo. De hecho, Humabón había establecido vínculos de alianza con caciques de otras islas, tan lejanas como Suluán-Limawasa y Calagán. El dominio de Humabón fue calificado por un orientalista, Kenneth Hall, con el lenguaje de la economía política, como un «estado redistributivo», empeñado en una red de comercio exterior y disfrutando de un control monopolístico de la corriente de importación y exportación de mercancías en los cercanos establecimientos locales. Dado que el estado de Humabón carecía todavía de la capacidad de subordinar y consolidar los territorios lejanos bajo un único y poderoso sistema administrativo, este hecho confinaba de hecho su poder solo a un área que comprendía probablemente la totalidad de la isla de Cebú. Pero, más allá de sus costas, como en la vecina isla de Mactán, Humabón tenía que asegurarse la obediencia de estos caciques mediante métodos coercitivos, es decir militares. Incluso en su propio reino, la autoridad de Humabón se fundaba en una red de alianzas personales extremadamente frágiles con los *datos* subalternos que regían los otros pueblos o *barangays*.

Actuando con determinación, Humabón invitó a Magallanes a arrostrar un convenio ritual conocido en la localidad como *sandungo*. El diccionario visayo-español del siglo XVII del misionero agustino presente en la isla fray Alonso de Méntrida define *magsandungo* como «sangrar para beber la sangre». Humabón le explicó al notario de la expedición a través del intérprete que «si nuestro capitán quería ser amigo suyo, que le enviara un poco de sangre de su brazo derecho y él haría otro tanto, en símbolo de su amistad más verdadera»[24]. El dirigente cebuano cimentó aún más su relación con Magallanes realizando una ceremonia de entrega de regalos. El futuro sucesor de Humabón, nombrado por Pigafetta como «el príncipe», junto con el cacique de Limawasa, ofrecieron a Magallanes una pequeña cantidad de regalos, consistentes en cestas de arroz, cerdos y carneros, en nombre del *Rajah* Humabón. El capitán correspondió entregando al sobrino y sucesor de Humabón, Tupas, un paño del más blanco lino, un gorro rojo, hileras de cuentas de cristal y una copa de cristal dorado para beber. En cuanto al *Rajah*, como Humabón era llamado en razón de su rango real asiático, en deferencia hacia su elevado status, Magallanes le envió a través de sus emisarios, Pigafetta y otro representante, sus regalos consistentes en una túnica de seda amarilla y violeta, confeccionada al estilo turco, un fino gorro rojo, hileras de cuentas de cristal en un plato de plata y dos copas doradas para beber. Humabón prometió a Magallanes dos grandes pendientes de oro, dos abrazaderas, dos tobilleras y gemas para llevarlas en sus orejas como lo más apropiado para alguien de su rango.

La expedición de Magallanes, como el resto de las expediciones emprendidas en este tiempo, apuntaba en primer lugar a la expansión del dominio imperial y también a la explotación de los recursos vitales de las poblaciones, en este caso las especias. Esta intrusión expansionista en las sociedades indígenas solo adquiría su justificación legal y moral dentro del marco del Patronato Real, que condicionaba el sometimiento de los indígenas mediante su conversión al catolicismo. Atado por estos regios y divinos mandatos, Magallanes vio en Cebú la oportunidad de cumplir con estas obligaciones. Así, después de asegurarse la amistad de Humabón, Magallanes inició sus intentos no solo para introducir el cristianismo, sino para convertir a los nativos a la fe católica.

Los primeros bautismos cristianos

Donde otras religiones fracasaron en apartar a los nativos de Cebú de su sistema tradicional de creencias, el esfuerzo de Magallanes consiguió triunfar, ya que Humabón expresó pronto su deseo de convertirse al cristianismo, así como otros caciques bajo su influencia. La fecha del bautizo se fijó para el 14 de abril, y

[24] Para el significado de *sandungo,* cf. MÉNTRIDA. P.138. El ritual se hallaba ampliamente difundido por las Filipìnas, como evidencian los numerosos vocabularios regionales que contienen el término. Una descripción más detallada del ritual se encuentra en la *Relación* de Miguel López de Legazpi. De acuerdo con sus palabras: «uno en cada reunión debía sacarse dos o tres gotas de sangre del brazo o del pecho y mezclarla en la misma copa con agua o con vino. La mezcla debía dividirse a partes iguales entre dos copas, y ninguna persona podía marcharse hasta que ambas copas estuviesen vacías». Cf. BLAIR, Emma y ROBERTSON, James Alexander. «Relation by Legazpi». *The Philippine Islands*. A. H. Clark Company 1903-39, II, p. 201.

rápidamente se construyó en un espacioso patio de la finca una tribuna cubierta con tapices y hojas de palmas a modo de pequeña capilla. El domingo, fecha del bautizo, Magallanes ordenó a cuarenta de sus hombres, con dos de ellos «en armadura completa» según escribe Pigafetta, que desembarcaran y avanzaran en formación precedidos por los estandartes reales, iluminados por el disparo de los cañones, lo que añadía una atmósfera festiva a la ocasión. Actuando como padrino de los nuevos conversos, Magallanes se había vestido enteramente de blanco, según explicó a Humabón, para demostrarles su sincero amor hacia ellos.

Por mediación de su intérprete, Magallanes le expuso al mandatario las ventajas de abrazar la fe, poniendo énfasis en el poder que confería para conquistar a sus enemigos. Este obsequio excitó el apetito de Humabón, que se enfrentaba a un enorme desafío a su liderazgo de parte de ciertos caciques reacios a aceptar su autoridad. Pero este no era el único beneficio que Humabón iba a obtener de su conversión al cristianismo, ya que Magallanes le aseguró su personal protección y apoyo, en caso de necesitar hacer la guerra a sus enemigos. Asumiendo la condición de un jefe superior, Magallanes apremió a los demás caciques a obedecer a Humabón o, en caso contrario, los mataría y les arrebataría sus propiedades, que entregaría al mandatario de Cebú. Estas amenazas aseguraron a Magallanes la incondicional sumisión de los caciques a su regia autoridad y a su consagrado jefe supremo Humabón. Como expresión de su gratitud reverencial, muy probablemente a imitación del saludo cristiano al rey celestial, Humabón alzó sus manos al cielo y dio las gracias al capitán general por su formal respaldo a su autoridad[25].

Magallanes selló este ritual colonialista plantando la cruz, proclamando que cualquiera que quisiera aceptar el cristianismo debía destruir sus ídolos y sustituirlos por la cruz de los cristianos. Tomando al cacique de la mano, Magallanes lo condujo a una tribuna donde iba a celebrarse el ritual del bautizo del cacique de Limawasa, su sobrino, el mercader moro y otros más cuyo número exacto es difícil de determinar, ya que los distintos autores ofrecen diferentes cálculos. El historiador chileno José Toribio Medina estableció el número en quinientas personas. Martín Fernández de Navarrete, el pionero compilador de los documentos de Magallanes a partir del siglo XVIII, reivindicó la cifra de mil doscientos. López de Gómara habló de ochocientas personas, un número acorde con las estimaciones de Pigafetta y Diego Barros Arana. La relación de Pigafetta, según este último autor, sugiere que hubo dos ceremonias. La primera incluyó a los jefes varones y fue seguida por el bautizo de la reina. El cronista López de Gómara menciona que, aparte de los ochocientos bautizados procedentes de Cebú, lo fueron también otros ochocientos procedentes de Limawasa con su jefe a la cabeza. A partir de sus entrevistas con los supervivientes de la expedición de Magallanes, Gonzalo Fernández de Oviedo estimó que, aparte de los miembros de las familias gobernantes de Cebú y Limawasa, fueron bautizadas unas cincuenta personas más pertenecientes a las élites locales, muy probablemente caciques de los pueblos vecinos. Se unieron a la lista de los bautizos otras cuarenta mujeres, que estaban al servicio de las viudas de los caciques. Así, pese a las divergentes estimaciones de los bautizados, los números sugieren el grado de influencia de los dirigentes sobre sus súbditos, incluso en materia de religión[26].

Uno de los más acusados efectos sociales del bautismo fue la hispanización de la identidad indígena, ya que se les adjudicaron no solo nombres españoles sino también cristianos. Los miembros de las familias dirigentes adoptaron nombres vinculados a prominentes personalidades de la familia real española. El cacique de Limawasa recibió el nombre cristiano de Juan por Juan II, el monarca de Castilla y León que reinó entre 1406 y 1454. Humabón asumió el nombre de Carlos en honor del rey de España, Carlos V. Aunque otras fuentes aseguran que Humabón fue llamado Fernando como manifestación de su devoción hacia su padrino, Fernando de Magallanes, Pigafetta escribe que el nombre de «Don Fernando, como el hermano del Emperador», fue asignado a Tupas, «el príncipe». El intérprete moro, a quien López de Gómara describe como el «que iba y venía a Calicut y que certificó a Hamabar [Humabón] de la grandeza del emperador Carlos, rey de Castilla», asumió el nombre de Cristóbal. Este nombre fue elegido por Magallanes para el moro en reconocimiento de su calidad de santo «portador de Cristo», que es su significado en griego (*Christos-ferein*), ya que había facilitado a los españoles la tarea de llevar la fe a la familia del cacique. Y como escribe Pigafetta, «A la reina la llamamos Juana, como la madre del emperador; a su hija, mujer del príncipe, Catalina; a la reina de Mazana Isabel». Así, con excepción de la mujer del cacique de

---

[25] PIGAFETTA-STANLEY. P. 95.

[26] MEDINA, José Toribio. *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile. Desde el Viaje de Magallanes Hasta la Batalla de Maipo*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana 1888-1902. Cf. también, FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia 1852, vol II, lib. XX, cap. I, p. 24.

Limasawa, que fue cristianada como Isabel, las otras mujeres adoptaron los nombres de las desgraciadas hijas de Isabel y Fernando, trágicas figuras de la España del siglo XVI, Juana y Catalina.

Aunque las mujeres de Humabón y Kulambo se hicieron cristianas, considerando la cultura poligámica de las élites dirigentes, ¿qué pudo pasar con el resto de sus mujeres, dado que el cristianismo solo acepta el matrimonio monogámico y la Iglesia exige a los conversos renunciar a las otras mujeres y escoger a una sola de entre ellas, la esposa legítima? En la mayoría de los casos, escogieron a una esposa más joven, como ocurrió con Humabón, casado antes con la hermana de Lapu-lapu, pero a quien le fue propuesta durante su bautismo una esposa más joven que impresionó a Pigafetta por la elegancia de su belleza nativa. En opinión del influyente historiador latinoamericano de la segunda mitad del siglo XX, John Leddy Phelan, lo que evitó al cura secular Pedro de Valderrama la indignidad de solemnizar el bautismo de los caciques y sus múltiples esposas fue el compromiso al que llegó con Magallanes para evitar la discusión de las costumbres poligámicas de los cebuanos[27].

Para Magallanes, la perspectiva de establecer un asentamiento cristiano suponía un significativo logro en concordancia con la visión imperial del monarca. No obstante este momentáneo abandono de las instrucciones oficiales de descubrir la ruta a las islas de las especias, la conversión y eventual cristianización de este populoso asentamiento y sus vecinos eran un logro añadido, o al menos, una compensación suficiente en caso de fracasar en su objetivo. Pero el entusiasmo religioso de Magallanes no nació de motivaciones imperialistas, sino que emanó de lo que Phelan describe como «un estado de intoxicación espiritual»[28].

La tarea de subvenir a las necesidades sacramentales de la tripulación de la flota y la conversión de los paganos que pudieran encontrar en las Indias había sido asignadas a tres curas seculares, los capellanes de la flota. Desgraciadamente, solo Valderrama alcanzó las islas para celebrar el primer bautizo en las Filipinas. No obstante su importante papel en la historia de la expedición, las fuentes oficiales ofrecen poca información sobre el sacerdote. El manifiesto de la expedición lo describe como hijo de Martín de Fernán Gil y de Elvira Hernández, ambos residentes en la antigua ciudad de Écija. Cercana a la provincia de Córdoba, a 88 kilómetros de Sevilla, Écija era una rica población productora de cereales a orillas del río Genil. Valderrama estaba probablemente en sus años veinte cuando se embarcó en la expedición.

La ceremonia de los bautizos dio lugar a uno de los más duraderos legados de Magallanes a Cebú, la devoción al Niño Jesús o Santo Niño. En efecto, después de la misma. Pigafetta mostró a Juana, la mujer de Humabón, un pequeño busto representando a la Virgen con el niño Jesús, que le produjo una «gran contrición», según describe Pigafetta su sentimiento. «Nos pidió el Niño Jesús, para colocarlo en el puesto de sus ídolos», escribe el cronista. La edición francesa de Pigafetta ofrece además toda otra serie de breves pero muy importantes detalles: «Durante ese tiempo le mostraron [a la reina] una imagen de madera de Nuestra Señora con su pequeño, que estaba muy bien hecha, y una cruz... Después, ella nos pidió que le diésemos al niño de madera para ponerlo en el puesto de sus ídolos»[29]; lo que sugiere la facilidad para el cambio del objeto de su veneración religiosa, indicando a su vez que para los nativos el Santo Niño y sus ídolos eran de similar sustancia metafísica y que diferían solo en el grado de su poder místico.

Pero la conversión fue algo más que una mera ceremonia teatral y Magallanes hubo de enfrentarse con el serio problema de exponer las doctrinas básicas del cristianismo de una manera que fuera comprensible para los nativos de Cebú. Fue dentro de este marco como introdujo la fe a los nativos incorporando el atractivo mítico del cristianismo, su famoso acceso a poderes sobrenaturales mediante un conjunto de ritos espirituales y parafernalia, mientras camuflaba su discurso dogmático sustantivo. Al persuadir a los nativos para que aceptasen el cristianismo, el capitán general enfatizó los poderes salutíferos de la fe. A Magallanes se le ofreció una buena oportunidad al ser informado de la prolongada enfermedad del hermano de Tupas. Magallanes les aseguró que solo quemando los ídolos y aceptando el bautismo podía

---

[27] LEDDY PHELAN, John. «Pre-Baptismal Instruction and the Administration of Baptism in the Philippines During the Sixteenth Century», en ANDERSON, Gerald (ed.). *Studies in Philippine Church History.* Ithaca y Londres: Cornell University Press 1969, p. 34.

[28] PHELAN. «Pre-Baptismal Instruction....». P. 23

[29] QUINTANA, Jerónimo. *Historia del Origen y Antigüedad de la Venerable y Milagrosa Imagen de Nuestra Señora de Atocha.* Madrid: Imprenta del Reyno 1637. La única estatua disponible del Santo Niño en Sevilla en la segunda mitad del siglo XIX databa de 1607. Era obra de MARTÍNEZ MONTAÑÉS, Juan. *Catálogo de los Cuadros y Estatuas que Existen en la Actualidad en el Museo Provincial de Sevilla.* Tetuán: Francisco Álvarez y Ca, Impresores 1868, p. 38. CEPEDA, Gabriel de, O.P. *Historia de la Milagrosa, y Venerable Imagen de N.S. de Atocha, Patrona de Madrid: discúrrese sobre su antigüedad, origen y prodigios, en defensa de dos graves coronistas.* Madrid: Imprenta Real 1670.

aquel hombre recuperar la salud. Tras cumplir la orden del capitán general, Pigafetta escribe: «Luego, el capitán le preguntó cómo se encontraba. Habló de repente y dijo que, por la gracia de Dios, bastante bien. Ese fue un manifiestísimo milagro en nuestros tiempos». En otra ocasión, Magallanes aseguró a los caciques y sus seguidores que, si adoraban la cruz, «ni truenos, ni rayos, ni tempestades, les perjudicarían en cosa alguna». Así, exactamente igual que sus múltiples cargamentos, el cristianismo pudo ser intercambiado por uno de los más preciados géneros locales, la sumisión colonial.

Algunos historiadores, como James Alexander Robertson, consideran que el intento inicial de Magallanes de convertir a los nativos de Cebú, a pesar de su «sincero entusiasmo religioso» produjo escaso efecto. «El gran bautizo celebrado por el cura secular que acompañaba a la expedición», escribe el eminente estudioso, fue juzgado por la población más como un entretenimiento espectacular montado para su disfrute que como un rito con el propósito de producir un renacimiento espiritual»[30].

Pocos días después del bautizo, Magallanes le pidió al cacique que viniese ataviado con su traje de seda. Para corresponder a la invitación de Magallanes, Humabón llegó acompañado por su familia y aliados próximos, a los que hizo jurar obediencia al jefe mediante un beso ceremonial en la mano. Magallanes también le dijo al cacique que declarara su fidelidad y obediencia al rey de España, cosa que hizo Humabón. Entonces, el capitán sacó su espada ante la Virgen María y le dijo al cacique que un juramento hecho ante la Virgen, el Emperador y su hábito de Santiago, obligaba para siempre y había de cumplirse incluso a costa de la propia vida. Después de completar la ceremonia, Magallanes dio a Humabón como símbolo de su condición real, un trono de terciopelo encarnado, mientras le exhortaba a que lo llevaran delante de él sus familiares más próximos dondequiera que fuera. Humabón correspondió colgando sobre Magallanes, según Fernández de Oviedo, una joya de oro tachonada de piedras preciosas. Como puede verse, la ceremonia recuerda una confirmación de la condición de caballero que transformaba formalmente a Humabón en vasallo de la monarquía española.

Tratando de agradar a Magallanes, Humabón informó al capitán de su deseo de que sus seguidores profundizaran en su comprensión del cristianismo, dejando con ellos a alguien de la tripulación para continuar con su instrucción religiosa. Magallanes saludó alegremente el manifiesto entusiasmo de Humabón por la nueva fe, asegurando inmediatamente al cacique que dejaría tras de sí a dos de sus hombres. Pero Magallanes no ignoraba la dinámica de la guerra ni era tan ingenuo como para desoír los horribles relatos acerca de la perfidia de los indígenas que había conocido en América y en Guam. Para no disgustar al mandatario, el capitán general informó cortésmente a Humabón de la necesidad de tomar a dos de sus hijos para que aprendiesen la lengua castellana, los cuales, a su regreso, podían difundir su destreza lingüística y llevar a los demás la impronta de la grandeza de España. Para desanimar a Humabón de urdir ningún plan siniestro contra los españoles mientras estaban fuera, Magallanes le aseguró que a su regreso de España, vendría acompañado de una fuerza aún más formidable para instalar al cacique como el más poderoso monarca de aquellas islas, una recompensa que le sería conferida a Humabón por haber sido el primero en abrazar el cristianismo. Pero los planes de Magallanes quedaron abortados cuando el cacique de Mactán se negó a reconocer la autoridad de Humabón.

La tierra de Lapu-lapu

El respaldo de Magallanes a Humabón como vasallo privilegiado de España causó gran regocijo entre sus súbditos y sus aliados. Pero también provocó un estallido de furia entre varios caciques en una pequeña isla cercana a la que las diversas fuentes denominan invariablemente Matán o Mauthán, pero comúnmente llamada Mactán. Los autores del diccionario geográfico, a mediados del siglo XIX, los frailes Buzeta y Bravo, localizan a Mactán como «adyacente a la costa oriental de Cebú... su extensión viene a ser de 2 ½ leguas cuadradas»[31]. Contrariamente a lo que se sostiene popularmente en la historia filipina, la isla de Mactán en el momento de la llegada de Magallanes estaba compuesta no de un único *barangay*, sino al

[30] ROBERTSON, James Alexander. «Catholicism in the Philippines». *The Catholic Historical Review,* vol. n.º 4. Enero 1918, p. 376.

[31] Para la geografía de la isla, cf. BUZETA y BRAVO, Vol. II, p 193. La breve información geográfica suministrada por la *Historia* de Delgado menciona lo siguiente: «Desde el pueblo de Mandaui se extiende una isleta llamada Mactán, célebre por haber muerto en ella el famoso descubridor de estas islas Hernando de Magallanes, la cual forma el puerto con las dos bocanas de Oriente y Poniente; la una llamada Mandaui, y la otra del Santo Niño». Cf. DELGADO, Juan José. *Historia General Sacro-profana, Política y Natural de las Islas del Poniente Llamadas Filipinas, Biblioteca Histórica Filipina.* Manila: Imprenta de El Eco de Filipinas de Don Juan Atayde 1892, p. 61.

menos de cuatro o cinco. A uno de ellos lo llama Pigafetta Bulaia, o más probablmente, Buaia, la palabra nativa para cocodrilo. En su crónica de 1742 sobre sus misiones, el historiador jesuita Juan Delgado hace una alusión de pasada a una «Punta de Bulilla», probablemente el mismo pueblo de Buaia, situado en el ángulo nororiental de la isla de Mactán. Alguien de la tripulación de Magallanes, según el historiador del siglo xvi Antonio Herrera, identificó el pueblo como «un pequeño establecimiento musulmán», que el filipinista americano William Henry Scott sospecha era una avanzadilla de Borneo[32]. Aunque la presencia musulmana hasta ese momento estaba todavía confinada a Mindanao o a algunas zonas de Luzón como Manila, la supuesta presencia de una comunidad musulmana en las Visayas era una útil ficción ideológica para la expedición de Magallanes, que justificaba una respuesta bélica bajo la rúbrica de la *Reconquista*.

Además de Bulaia o Buaia, al menos se mencionan otros tres pueblos en las relaciones de 1521, uno regido por un cacique llamado Sula, un aliado de Humabón. Los otros dos pueblos no están identificados en ninguna fuente disponible, pero uno de los mencionados, el más importante, era Opón, la población situada en el sudoeste de Mactán, a tres millas cruzando el canal oriental de Cebú. Debido a la importancia de este establecimiento, Opón pasó a identificarse por parte de los lugareños como Mactán propiamente dicha, como hizo Pigafetta, que la describió como un «asentamiento principal». La isla de Mactán a la llegada de Magallanes estaba comparativamente bien poblada. Si cuatro o cinco poblaciones estaban distribuidas en un área que, según el diccionario de Buzeta y Bravo, ocupaban unas dos leguas cuadradas y media, es decir aproximadamente catorce kilómetros cuadrados, cada población debía tener una extensión media de unos tres kilómetros cuadrados.

Excepto Sula, el resto de los pueblos eran aliados de Lapu-lapu o le estaban sometidos. La raíz del conflicto entre Sula y Lapu-lapu no se conoce, pero sin duda debió agravarse, si es que no fue causado, por su alianza con Humabón, el cacique de Cebú. Este cacique de Opón, y reconocido gobernante de Mactán, pese a la magnitud de su papel en los hechos, permanece como un enigma histórico. Llamado de diversas maneras (Cilapulapu, Calipulaku o Lapu-lapu), este cacique apenas se menciona en los pocos relatos oculares o incluso en las fuentes secundarias. Hasta el más sobresaliente cronista de la expedición de Magallanes, Pigafetta, solo le dedica unas pocas líneas y seguramente ni siquiera llegó a verle. Excepto por algunas noticias bosquejadas por las fuentes contemporáneas, la mayor parte de la información sobre Lapu-lapu procede de narraciones secundarias, sino principalmente especulativas, y así desprovistas de cualquier base histórica documental. La mayor parte de lo que sabemos acerca de Lapu-lapu en los tiempos actuales está inserto en leyendas y mitos folklóricos, fuertemente cargados de discursos nacionalistas[33].

Gaspar Correa, el historiador portugués del siglo xvi que murió hacia 1563, es el único cronista europeo que da alguna clave sobre la personalidad del cacique de Mactán, una información procedente de los testimonios de los supervivientes de la expedición de Magallanes. Contrariamente a la imagen nacional tradicional, de un Lapu-lapu como un joven guerrero musculoso, Correa lo describe como un anciano, probablemente con unos setenta años en el momento de la llegada de Magallanes a Cebú[34]. A los ojos de los europeos, una persona era clasificada, oficial o legalmente, como anciana cuando alcanzaba la edad de sesenta años. De hecho, cuando los españoles introdujeron el sistema de la encomienda, se concedían exenciones de ciertas obligaciones coloniales a los *reservados*, es decir a las personas que tenían sesenta años o más.

La vinculación de Magallanes con el cacique de Mactán se produjo por la mediación de Humabón, el mortal enemigo de Lapu-lapu. Igual que en el caso de Sula, la raíz de la querella entre Humabón y Lapu-lapu no

---

[32] DELGADO. P. 64. Para algunos atisbos del mundo de Mactán y el mundo prehistórico de las Filipinas, cf. HENRY, William. *Barangay. Sixteenth-Century Philippine Culture and Society.* Quezón City: Ateneo de Manila University Press 1994. Cf. también, «Crusade or Commerce? Spanish-moro Relations in the 16th Century». *Kinaadman.* VI/I, pp. 111-116. *Cracks in the Parchment Curtain And Other Essays in Philippine History.* Quezón City: New Day Publishers 1982.

[33] El relato, legendario o apócrifo, del linaje de Lapu-lapu, en MACACHOR, Celestino. «Searching for Kali in the Indigenous Chronicles of Jovito Abellana». *Rapid Article*. Vol. 10, n.º 2. *Research Propagation for Internal Arts Development*. Taichi Works Publications 1996. La imagen física de Lapu-lapu entre los filipinos fue siempre la de la viril figura de un musculoso joven blandiendo una lanza o un bolo. El volumen I de la serie *Filipinos in History* publicada por entonces por el National Historical Institute incluso ofrecía la edad de Lapu-lapu (33 años) a la llegada de Magallanes, pp. 264-267. Desfigurada por las imágenes legendarias y míticas, el Lapu-lapu histórico sigue siendo un enigma. La esquemática información «histórica» de *Filipinos* está extraída en buena medida de la relación de Pigafetta.

[34] Los textos originales portugueses dicen lo siguiente: «O Rey fogido, vendose assy desbaratado, tratou traicao com o Rey christiao, o fez com elle concerto de casamento com sua filha o com suas juras que morrendo elle, que era ja velho, tudo lhe ficaria, e viueriao sempre amigos,...». Es por tanto Correa quien avanza la idea de que Lapu-lapu era un anciano a la llegada de Magallanes. Cf. CORREA, Gaspar. *Lendas da India* (c. 1556). Lisboa: Tipographia da Academia Real das Sciencias 1864, tomo 2, p. 631.

está claramente establecida por la historia. Pero algunos hechos derivados tanto de fuentes archivísticas como orales tienden a ofrecer un atisbo de las causas de su enemistad, una de las cuales tiene que ver con las relaciones familiares. Ginés de Mafra, uno de los tripulantes de Magallanes, al que se conoce incluso en las Visayas de después de la visita de Magallanes a causa de su participación en la subsiguiente expedición de Loaysa, indicó en su testimonio que el cacique Kulambo, con el que se encontró dos veces, le confesó que la mujer de Humabón era la hermana de Lapu-lapu. Esto convertía a Humabón y Lapu-lapu en cuñados. Pero cuando Pigafetta describió a la mujer de Humabón como muy joven, probablemente se estaba refiriendo a otra esposa, alguien diferente de la mencionada por Ginés de Mafra, que tuvo que ser mayor, probablemente la mujer original o principal de Humabón. Si fuera cierto, lo que quiera que ocurriera con el matrimonio de Humabón o con su esposa pudiera ser una de las causas del enfrentamiento entre Humabón y Lapu-lapu. Las fuentes locales sostienen asimismo que Sula, el cacique de otro de los pueblos de Mactán, era también cuñado de Lapu-lapu, quien lo miraba como un rival por el control de Mactán[35].

Es extraño que el cacique de uno de los pueblos de una isla tan pequeña como Mactán, con un terreno virtualmente improductivo, suscitase el respeto y el temor de las poblaciones vecinas así como el de las de las otras islas. ¿Cuáles eran las bases de su prestigio y de su poder? Algunas fuentes sugieren que su fama o notoriedad como jefe poderoso emanaba de su carrera de pillaje y piratería, como se ha dicho anteriormente. Los habitantes de las Visayas se referían a esta forma de piratería con el término de *nangayao*, que, según el lexicógrafo agustino del siglo XVII, fray Alonso de Méntrida, significa «robar como piratas en el mar o atacar algunas ciudades o islas». Fray Rodrigo de Aganduru Moriz, que tenía un conocimiento directo de Cebú en los primeros años de su evangelización, explica lo siguiente: «Sus indios se preciaban de valientes porque en estas islas aquél era mayor señor que era mayor ladrón; todo su oficio era ser en la mar piratas y en la tierra ajena salteadores, a cuya causa, como gente ejercitada en continua guerra, pues por sus casas sentían otro tanto de sus vecinos, ni temían ni debían»[36].

Los ataques piráticos de Lapu-lapu, que robaba no solo los objetos de valor a los habitantes de otras poblaciones, sino que incluso capturaba a las personas para pedir un rescate o una redención para evitar la esclavitud, le aportaron una riqueza sustancial. No es ni remotamente posible que la mayor proporción de las potenciales víctimas fueran clientes de Humabón, los barcos mercantes, locales y foráneos, que atracaban en el puerto de Cebú. El pueblo de Opón, la base del dominio insular de Lapu-lapu, estaba estratégicamente situado a la entrada del estrecho que conducía al puerto de Cebú. Como observó Scott, la situación de Mactán, dejaba a Lapu-lapu en una posición ideal para interceptar los barcos en el puerto de Cebú. En el litoral nororiental de Mactán, cerca del puebo de Buaya, se alzaba un promontorio conocido por los españoles como Punta Engaño, pero era más popular entre los nativos bajo el nombre de Pangusán. Los españoles le habían dado aquella denominación porque los barcos que se dirigían al puerto de Cebú eran a menudo desviados y arribaban al puerto de Mactán. Lapu-lapu capitalizaba estos barcos «engañados» a los que agobiaba con aranceles portuarios o a los que incluso les quitaba sus mercancías, lo que afectaba significativamente al puerto de Cebú.

La relación de Pigafetta, la narración más cercana en el tiempo a los hechos, afirma la preeminencia marcial de Lapu-lapu sobre el resto de los jefes locales: «Cerca de la Isla de Zubu, por otra parte, había otra, Matan, cuyo rey supera a los otros en número de soldados y en armas...»[37]. Otras fuentes comparten simi-

---

[35] La causa de sus disputas apenas si ha suscitado la atención de la investigación histórica filipina. A excepción de una tradición oral, no existe ninguna explicación avalada por fuente alguna, ni primaria ni secundaria, que posea un valor histórico admisible. Para una detallada información de esta relación, cf. «Gines de Mafra, piloto. Libro que trata del descubrimiento del Estrecho de Magallanes» en BLÁZQUEZ, Antonio. *Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica.* Madrid: Establecimiento Tipográfico de Torrent y Compañía MCMXX. Aunque impresa en 1920, el *Prólogo* del editor y compilador indicaba que era una copia manuscrita realizada en1542 a partir de un original supuestamente hallado por Blázquez en la Biblioteca Nacional de España en torno al momento de su publicación. Las notas conclusivas del documento describen al autor, Ginés de Mafra, como «un hombre de pocas y fiables palabras» que escribió el relato de todo lo ocurrido en la Armada de Magallanes, pp. 204-206.

[36] Pigafetta obviamente no tuvo conocimiento personal de Lapu-lapu y solo pudo haber obtenido la información de labios de los cebuanos. Basándose en estas esporádicas informaciones, es evidente que, entre los nativos, Lapu-lapu había adquirido la condición de un guerrero legendario. Mientras las relaciones portuguesas y españolas enfatizan la superioridad de Lapu-lapu «en número de guerreros y en armas», en realidad no hay ningún dato disponible sobre el número de guerreros que reunió. En cuanto a las armas, tampoco hay ninguna evidencia convincente acerca de si los guerreros de Mactán poseían un armamento claramente superior al de los de Cebú.

[37] Fray Rodrigo de Aganduru Moriz fue uno de los primeros misioneros agustinos que vivieron en Cebú. Hizo grandes esfuerzos para reunir información a partir del interrogatorio de los descendientes de los que vivieron a la llegada de Magallanes.

lares impresiones. El cronista del siglo XVI Fernández de Oviedo, que obtuvo su información de los supervivientes de las expediciones posteriores a la de Magallanes, como la de Loaysa de 1525, es uno de los que confirman la impresión de Pigafetta. En su relato, Fernández de Oviedo describe al cacique de Mactán como «el de la cual era estimado mucho por excelente hombre en el arte de la guerra, y era muy más poderoso que todos los otros sus vecinos». Todas las informaciones disponibles, sin tener en cuenta su grado de veracidad histórica, coinciden en un punto: Lapu-lapu era temido como un poderoso cacique, que había conseguido la sumisión no solo de sus súbditos, sino también la de otros caciques de las poblaciones vecinas.

Hegemonía española y resistencia indígena

Magallanes tuvo que tener conciencia de los adversos sentimientos de algunos caciques hacia Humabón, especialmente de los de Lapu-lapu. Pero, a pesar de su respaldo formal a Humbaón como señor de los nativos escogido por la Corona, Magallanes estaba más preocupado por sus intereses imperiales, la expansión de la hegemonía española. Aleccionadas por sus experiencias en América, las autoridades reales habían reconocido el inmenso valor de la diplomacia como instrumento para facilitar la conquista e incluso la conversión de las poblaciones indígenas. Así, pese a estas querellas internas entre los caciques, estaba decidido a emplear la diplomacia para ponerlos de su parte, incluyendo a aquellos considerados como los más acerbos enemigos de Humabón, entre ellos Lapu-lapu.

La expedición de Magallanes fue la inmediata beneficiaria de las principales reformas introducidas como repuesta a las angustiosas lecciones aprendidas de la experiencia colonial española en América. Inspirándose en las doctrinas morales de fray Bartolomé de las Casas, el renombrado protector de los indios, la expedición de Magallanes adoptó la diplomacia como el principal instrumento de la expansión imperial. De hecho, en septiembre de 1519, pocos días antes de la salida de la flota, Magallanes recibió de Carlos I unas instrucciones que incluían detalles específicos acerca del trato con los nativos que podía encontrarse durante su viaje. Imbuido de este espíritu, Magallanes concedió a los enemigos de Humabón la oportunidad de aceptar la autoridad española sin derramamiento de sangre. Así, Magallanes envió también emisarios a otros pueblos, anunciando su presencia y pidiendo la sumisión al rey de España y a sus representantes. Esta demanda ceremonial de la sumisión de los indígenas fue conocida por los conquistadores españoles del siglo XVI como el *requerimiento*.

Según el eminente estudioso de la historia hispanoamericana del siglo XVI, Lesley Byrd Simpson, el *requerimiento* era un documento elaborado por los consejeros de Fernando el Católico que los exploradores españoles debían leer a los indios antes de emprender la conquista[38]. La parte introductoria del *requerimiento* asentaba la justificación histórica y filosófica de la colonización, mediante un breve bosquejo de la historia universal. Esta introducción concluía con la institución del papado y la donación de Alejandro VI a los reyes de España. Venía seguida del *requerimiento* a los indios que oían la declaración a que cumpliesen dos obligaciones (de donde el nombre del documento). La primera era el reconocimiento de la Iglesia como máxima autoridad de todo el mundo y al papa como el vicario de Dios. En virtud de la donación pontificia, el rey y la reina tenían autoridad delegada para ser los gobernantes y señores de la tierra. La segunda obligación de los nativos era permitir que se les predicara la fe católica. Si los indios no aceptaban este mensaje, podían ser sometidos por la fuerza de las armas y podían ver confiscados sus bienes. Aunque ninguna fuente disponible haya registrado explícitamente que Magallanes invocara esta fórmula imperialista de colonización en sus encuentros con los indígenas de Cebú, puede asumirse que el capitán general seguramente actuó de acuerdo con este procedimiento aunque de manera menos formal.

El método funcionó entre algunos caciques, que se sometieron prontamente a las demandas de los españoles, como lo hicieron Humabón y Sula. Algunas fuentes incluso afirmaron que los caciques de Mactán, incluido Lapu-lapu, se mostraron también dispuestos a tratar pacíficamente con los españoles. Un miembro de la expedición que depositó su testimonio a su regreso a España, Fernando de Bustamante,

---

AGANDURU MORIZ, Fray Rodrigo de. *Historia general de las islas occidentales a la Asia adjacentes, llamadas Philipinas, por El padre.... , calificador del Santo Oficio de la Inquisición*. Madrid: Imp. de Miguel Ginesta 1882. El *Barangay* de Scott y el diccionario de Méntrida contenían muchos términos relativos a la piratería. Cf. HENRY SCOTT, William. *Barangay. Sixteenth-Century Philippine Culture and Society.* Quezón City: Ateneo de Manila University Press 1994, pp.154-155.

[38] SIMPSON, Lesley Byrd. *The Encomienda in New Spain.* Berkeley y Los Angeles: University of California Press 1966, p. 183. Del mismo autor, *The Laws of Burgos of 1512-1513. Royal ordinances for the good government and treatment of the Indians.* San Francisco: John Howell Books 1960.

barbero-cirujano de la *Victoria*, recordó que «... los de Mactán querían obedecer al rey de Castilla». De hecho, un manuscrito firmado simplemente por «el piloto genovés», en realidad un miembro de la tripulación llamado Maestre Bautista, declaró que cuando Magallanes les pidió a los caciques de Mactán las provisiones que necesitaban con urgencia, Lapu-lapu expresó al instante su disposición a suministrárselas.

Pero según el mismo piloto genovés, cuando Lapu-lapu accedió a la petición de Magallanes, el cacique también planteó sus dudas a la hora de cumplir puntualmente con el número exacto de los productos requeridos, que consistían en tres carneros, tres cerdos, tres cargas de arroz y tres cargas de mijo y negoció el reducirlas a dos piezas en cada caso. Si Magallanes quedaba satisfecho con esta rebaja, Lapu-lapu prometía cumplir con su obligación al instante, pero incluso si el capitán español no estaba de acuerdo con la cantidad que le iba a enviar, se la enviaría de todas maneras. Fueron estas puntualizaciones adicionales las que estaban cargadas de un aire de arrogancia y desafío, ya que subrayaban que no tenía ninguna intención de cumplir puntualmente con la cantidad solicitada. Pudiera o no suministrar la cantidad completa solicitada, se dice que Lapu-lapu, según López de Gómara, habría declarado «que no era porque no la tuviera, sino que la daba más que nada por razones humanitarias, pero que daría esos carneros y cerdos solo porque se los había pedido Magallanes».

Lo que Lapu-lapu parecía transmitir era que estaba inclinado a subvenir a las necesidades de la expedición para su viaje de regreso, lo que el cacique de Cebú estaba más que dispuesto a hacer. Pero Lapu-lapu enfatizaba que todo tenía que hacerse según sus propios términos y con la aceptación de sus condiciones, una de las cuales era precisamente la inmediata salida de los españoles de Cebú. Para Lapu-lapu, un más estricto cumplimiento de los detalles de las demandas de Magallanes equivalía a un acto de abierta sumisión. Como si lanzara una advertencia, Lapu-lapu también subrayó que lo que realmente le importaba era que Magallanes no malgastase su tiempo y sus municiones en un asunto tan insignificante. Lo que verdaderamente le contentaba era ver a los españoles abandonando lo antes posible el puerto de Cebú. Francisco López de Gómara, el cronista español del siglo XVI, declaró que la respuesta de Lapu-lapu a la demanda de Magallanes era un abierto desafío, y observó que el cacique «no obedecería a nadie a quien nunca conoció, ni Hamabar [Humabón] tampoco no conociera»[39].

La referencia de López de Gómara a la desafiante respuesta de Lapu-lapu, que dejaba caer el nombre de Humabón, estaba más bien ligada a otra demanda de Magallanes. Como arrogándose el título de señor colonial, Magallanes ordenó a Lapu-lapu y a sus aliados que reconocieran formalmente su sumisión a la autoridad de Humabón mediante el ritual de besarle la mano. Según un testigo presencial, «el dicho Fernando de Magallanes dijo que habían de besar la mano al rey de Zubu»[40]. Un influyente miembro del círculo real, Pedro Mártir de Anglería, que obtuvo la información de los miembros de la tripulación, hizo una observación de pasada sobre la respuesta de Lapu-lapu en un tono casi similar: «Dejando los barcos en Zubo [Cebú], Magallanes pasó a la isla de Matán [Mactán], visible en el horizonte a una distancia de solo ocho leguas. Usaba las chalupas y los botes indígenas excavados a partir de tres troncos. Su intención era la de persuadir al cacique de Matán [Mactán], a través de sus intérpretes, de que se sometiese al gran Rey de España, y al cacique de Zubo [Cebú] y que pagara tributo al primero. El rey contestó que estaba dispuesto a obedecer al Rey de España, pero no al cacique de Zubo [Cebú]»[41].

Otras fuentes, sin embargo, aseguran que la actitud de Lapu-lapu y sus aliados fue de directa confrontación, despidiendo al emisario de Magallanes tras ridiculizarlo. El historiador agustino del siglo XVI, fray Rodrigo de Aganduru Moriz, escribió que Lapu-lapu no solo ridiculizó y despidió a los emisarios sino que declaró de modo desafiante que «él era Señor de aquella Isla, y que ni él ni sus antecesores habían reconocido vasallaje a nadie, ni pensaban reconocerle, que no tratase dello, porque se defenderían»[42]. La supuesta reacción retadora de Lapu-lapu sugiere que, incluso antes de su mandato, ningún otro gobernante fuera de su propio linaje había tenido nunca autoridad sobre ellos.

---

[39] LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco. *La Historia General de las Indias*. P. 312.

[40] El testimonio de Fernando de Bustamante, «vecino de Mérida, barbero de la nao Victoria», en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. P. 293.

[41] MARTYR ANGHIERA, Peter [Pedro Mártir de Anglería]. *De Orbe Novo. The Eight Decades. Translated from the Latin with an Introduction de Francis Augustus McNutt*. Nueva York y Londres: G. P. Putnam's Sons 1912, p. 158. [Damos nuestra propia traducción castellana del original en latín].

[42] MORIZ, Aganduru. P. 46.

Aunque en su interpretación difieren las diversas fuentes sobre el grado de aquiescencia o resistencia mostradas por los caciques de Mactán a las demandas de Magallanes, todas coinciden en que Lapu-lapu replicó con furia al capitán general. Más tarde Magallanes se irritó cuando el 26 de abril, uno de los hijos de Sula, el cacique rival de Lapu-lapu en Mactán y aliado de Humabón, solo le trajo dos carneros, cantidad por debajo de la pedida por el capitán. El mandatario se excusó por no poder cumplir fielmente con su obligación y la de su padre, acusando a Lapu-lapu, quien supuestamente les había amenazado si accedían puntualmente a las demandas de Magallanes.

Es imposible sacar en claro de estas palabras si fueron realmente pronunciadas por Lapu-lapu o si sencillamente fueron inventadas por el emisario para irritar a Magallanes. No puede descartarse la posibilidad de que uno de los dos estuviese provocando al capitán para emprender una guerra con el cacique de Mactán, algo de lo que Humabón y Sula podrían salir beneficiados. Hay una cosa cierta: la llegada de Magallanes a Cebú brindó a Humabón la oportunidad de decidirse finalmente a resolver su contencioso con Lapu-lapu. La intervención de Magallanes en el conflicto entre los aliados Sula y Humabón contra Lapu-lapu era una obligación contraída por el pacto de alianza sellado durante el *sandungo*, que transformó su relación de la existente entre señor y súbdito a la que ligaba a dos hermanos de sangre. El bautizo de Humabón cimentó aún más su relación elevándola de la existente entre hermanos de sangre a la que vinculaba a dos hermanos espirituales.

Más que un simple cumplimiento del deber en un pacto que Magallanes quizás ni siquiera consideró con seriedad, fue su agenda colonialista, la simpatía de Magallanes por Humabón, la que ensambló el efecto derivado de un tratado formal de hermandad de sangre con los intereses colonialistas para imponer la sumisión, si no simplemente para eliminar a Lapu-lapu, situado en medio del camino de sus oportunidades comerciales y políticas compartidas. Para conseguir este objetivo, Magallanes no dejó de actuar como un dominador colonial, emitiendo un decreto por el que nombraba a Humabón jefe supremo de la isla de Cebú y de las islas vecinas.

La obstinación de Lapu-lapu realmente agotó la paciencia de Magallanes. El 27 de abril de 1521, Magallanes envió un emisario al cacique de Mactán advirtiéndole, de una vez por todas, que le atacaría si continuaba ignorando sus órdenes. Lapu-lapu, sin embargo, le replicó desafiantemente: «Si Magallanes lo hace, aquí estaremos esperándole». Magallanes saludó la decisión de Lapu-lapu de entablar combate como una oportunidad para probar la superioridad de la que había hecho ostentación durante algún tiempo ante Humabón. Familiarizado con la política de la irrupción española en América, particularmente con la expedición de Colón, Magallanes sabía que entrar en guerra exigía unas sólidas bases legales y morales a menos que se estuviera dispuesto a arrostrar una molesta investigación e incluso un proceso judicial en la corte española.

Una razón que podría haber justificado la validez de la entrada en guerra de Magallanes, al igual que las demás expediciones de conquista, era la motivación religiosa, una guerra justa o *Buena Guerra*. Es desde esta perspectiva desde la que el rumor de que Lapu-lapu era musulmán parece haber cobrado una válida significación histórica en la narración. Aunque no hay ninguna prueba histórica fiable que determine esta afiliación religiosa de Lapu-lapu al islam, sirvió como única justificación útil (y ficticia) para el ataque español contra Mactán, ya que así se erigía en un episodio de la guerra de *Reconquista*.

Sin duda la expedición de Magallanes llevaba instrucciones específicas que situaban un encuentro sangriento al final de las demás alternativas. Repasando las provisiones contenidas en las *Instrucciones* de Carlos V, cualquier confrontación violenta, excepto bajo las condiciones de la guerra justa o *Buena Guerra*, quedaba estrictamente prohibida. Según las *Siete Partidas*, una guerra justa solo podía emprenderse si satisfacía una condición fundamental, que tuviera una finalidad religiosa. El mismo principio lo aplicaba este código medieval a los individuos. El número 21 del Título I de la Partida I, indicaba que los individuos que quedaban excluidos de una persecución judicial eran los siguientes: «Se excusan los caballeros en defender la tierra y conquistarla por armas de los enemigos de la Fe»[43].

Como principio general, el Rey había recordado a Magallanes el estado de beligerancia existente entre ellos y los musulmanes. Pero esto no les otorgaba abiertamente a los españoles licencia para iniciar actos hostiles, ya que el mismo documento advertía a Magallanes que debía agotar todos los medios pacíficos hacia los enemigos que encontrase en su viaje: «Llegando a los puertos donde de los tales moros

[43] REGUERA VALDELOMAR, Juan de la. *Extracto de las Siete Partidas.* Madrid: Imprenta de la Viuda e Hijo de Marín 1799, tomo I, p. 14.

fueren naturales, enviaréis a tierra a uno dellos a hacer saber al rey o gobernador della, cómo sois allí venidos por nuestro mandado para hacer paz y trato con ellos, y queréndola ellos aceptar». Pero incluso si existiese un universal estado de guerra entre los cristianos españoles y los moros, las autoridades reales urgían a Magallanes a mostrar magnanimidad: «los soltaréis libremente todos los tuviereis cautivos, y les daréis todo aquello que les fue tomado, por donde podrán conocer que nuestra voluntad no es hacer mal a los que con nos quisieren tomar asiento de paz y trato de mercaderías»[44].

La Corona, sin embargo, permitía la confiscación de los cargamentos de cualquier mercader musulmán que fuese encontrado dentro de la jurisdicción española: «Y siendo algunos de los dichos moros naturales de las tierras que yacen en las nuestras demarcaciones en que viereis y supiereis que haya mercaderías o oro de que nos podamos aprovechar, a esta causa es bien que sean de vos bien tratados». La Corona tomaba prestada esta política a la Iglesia católica, que otorgaba al Papa la potestad de devolver a los creyentes todos los bienes materiales de los infieles, «una doctrina cuya aplicación práctica no admitía prescripción», según escribió Keller[45]. Este punto de vista surgía de una creencia de la teología cristiana cuyo sentido general fue captado en la observación de barros, el historiador portugués oficial de este momento, que escribió: «Los moros y los paganos....ningún deber para con ellos»[46]. Tras una breve consulta con sus oficiales, Magallanes ordenó el ataque.

Tal como discurrió, la batalla fue un completo fracaso para los españoles, ya que Magallanes y otros ocho miembros de su tripulación resultaron muertos, junto con algunos aliados indígenas. Claramente, el sueño de Magallanes de mantener las islas bajo la égida del imperio español concluyó abruptamente. Pero fue por esta derrota por lo que sucesivas oleadas expedicionarias alcanzarían estas costas y acabarían consolidando tres siglos de dominio colonial.

Postscriptum

La expedición de Magallanes, que es un relevante episodio de la historia filipina, alcanza un grado no solo de proporciones trans-nacionales sino también trascendentales, ya que el acontecimiento en sí, además de la magnitud del logro de Magallanes, no solo definió el curso de la historia de una nación o de unas naciones, sino de la humanidad en general. Aunque la mayoría de las historias acerca de Magallanes atribuyen a la expedición una importancia marginal dentro de la expansión imperial española del siglo XVI, la Armada del Maluco fue en realidad la primera flota expedicionaria destinada a llevar a cabo el sueño de Carlos V de un imperio en expansión, *Plus Ultra*, más allá. La expedición por tanto recibió el encargo de realizar, más allá de los límites de loa enclaves coloniales ya familiares de su imperio, sus ambiciosos sueños de poner bajo su dominio el misterioso mundo de *Ultramar*, y de sentar las bases para el exterminio de los moros, las conversión de los gentiles al cristianismo, el control global de las especias y la piedras preciosas y la expansión de las fronteras imperiales más allá de las Américas.

Siendo la primera de las grandes expediciones del reinado de Carlos como soberano español, la Armada de Magallanes abrió la era imperial de exploraciones y conquistas de largo alcance más allá de América. Equipada con la mejor tecnología náutica disponible en la época y tripulada por los mejor entrenados y maduros navegantes de España, le expedición fue la más cara de las organizadas por Carlos para asegurar el cumplimiento de su misión. Magallanes por tanto recibió el mandato no solo de descubrir nuevas tierras con nuevas oportunidades económicas y reclamar nuevos territorios para la fe, sino también de establecer una nueva frontera colonial que sirviese de formidable base para la Reconquista y para la consolidación de una Monarquía Universal Pacífica. Aunque Magallanes fracasó en darle el último toque a su empresa, no por ello la expedición dejó de conseguir mucho más de lo que Carlos había imaginado, la circunnavegación del mundo. De ahí que si la expedición de Magallanes había dado a Carlos V un mundo, este no fue nunca un mundo para gobernar sino simplemente para contemplarlo o para aprender de él. Finalmente fue un mundo legado por Magallanes a toda la humanidad.

---

[44] «Instrucción que dio el Rey a Magallanes y a Falero para el viage al descubrimiento de las islas del Maluco. 8 de mayo de 1519», en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los viajes y descubrimientos*... Tomo IV, p. 134.

[45] KELLER, Albert Galloway. *Colonization, A Study of the Founding of New Societies.* Boston: Ginn and Company, 1908, p. 118.

[46] Citado en KELLER. P. 118.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

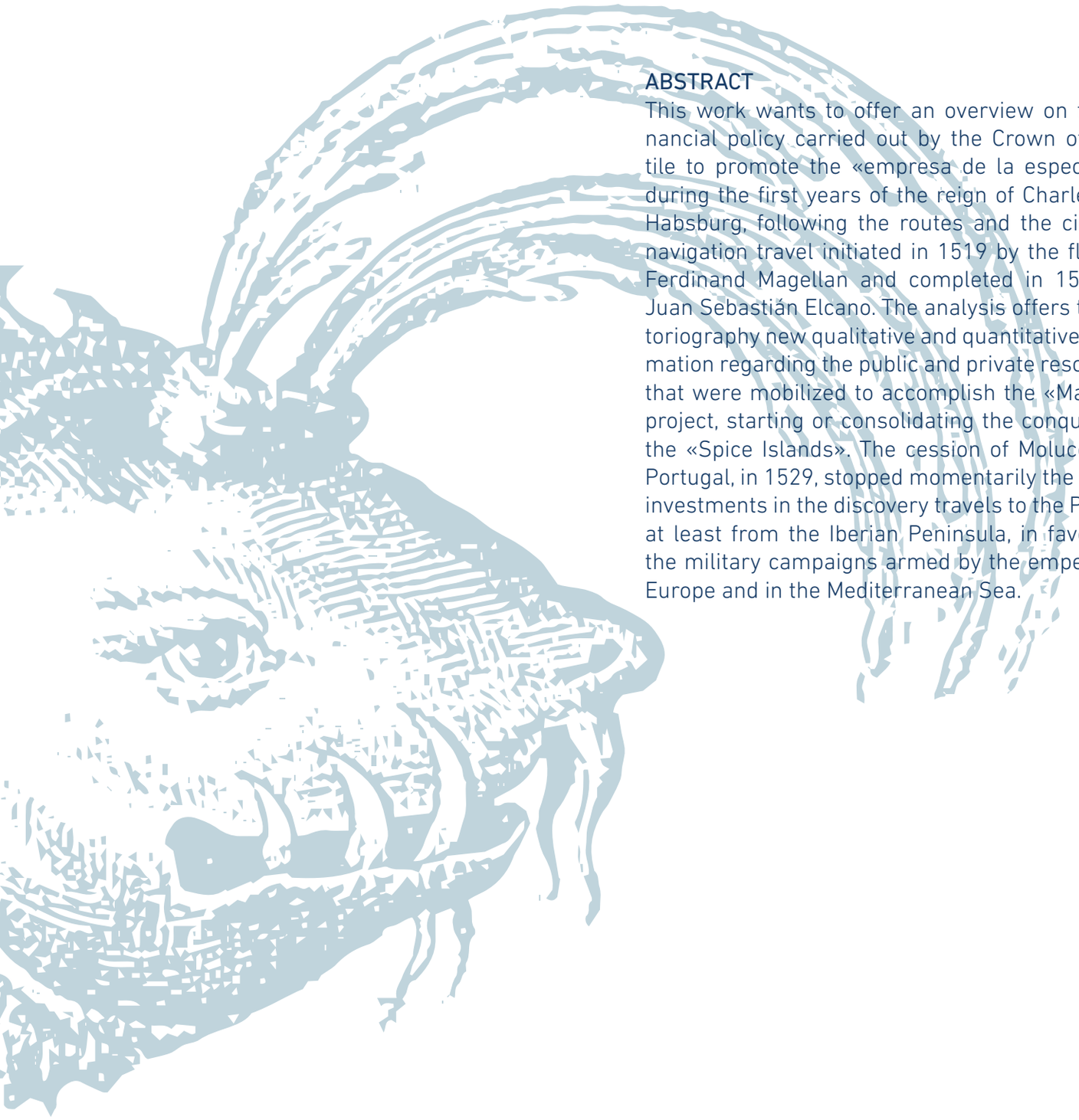
Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

El «Maluco». La financiación de las expediciones, 1518-1529

SERGIO SARDONE
Università degli Studi di Napoli «Federico II»

RESUMEN

Este trabajo quiere ofrecer una panorámica de la política financiera llevada a cabo por la Corona de Castilla para promover la «empresa de la especiería» durante los primeros años del reinado de Carlos I de Habsburgo, siguiendo las rutas y el viaje de circunnavegación iniciado en 1519 por la flota de Fernando de Magallanes y completado en 1522 por Juan Sebastián Elcano. El análisis ofrece la incorporación de nueva información cualitativa y cuantitativa relativa a los recursos públicos y privados que fueron movilizados para realizar el proyecto del «Maluco», empezando o consolidando la conquista de las «islas de las especias». La cesión de las Molucas a Portugal, en 1529, frenó momentáneamente las inversiones públicas en los viajes de descubrimiento al Pacífico, al menos desde la Península Ibérica, en beneficio de las campañas militares emprendidas por el emperador en Europa y en el Mediterráneo.



ABSTRACT

This work wants to offer an overview on the financial policy carried out by the Crown of Castile to promote the «empresa de la especiería» during the first years of the reign of Charles I of Habsburg, following the routes and the circumnavigation travel initiated in 1519 by the fleet of Ferdinand Magellan and completed in 1522 by Juan Sebastián Elcano. The analysis offers to historiography new qualitative and quantitative information regarding the public and private resources that were mobilized to accomplish the «Maluco» project, starting or consolidating the conquest of the «Spice Islands». The cession of Moluccas to Portugal, in 1529, stopped momentarily the public investments in the discovery travels to the Pacific, at least from the Iberian Peninsula, in favour of the military campaigns armed by the emperor in Europe and in the Mediterranean Sea.

El «Maluco». La financiación de las expediciones, 1518-1529

La búsqueda del estrecho

Los términos de «Maluco» o «especiería» se consignan en la documentación y en la historiografía americanista para identificar el proyecto castellano e incluso flamenco de descubrir, a través de una navegación hacia Occidente, y explotar económicamente el archipiélago indonesio de las islas Molucas o de «El Maluco», riquísimas de especias y que los portugueses intentaron alcanzar ya tras los viajes al Índico de Bartolomé Díaz y Vasco de Gama. Tres años después de ser fundada, en 1503, la Casa de la Contratación de Sevilla por los Reyes Católicos, el rey Felipe I El Hermoso, presionado por sus consejeros flamencos, fue el primero en plantear este objetivo, destinando un primer tesoro recibido al apresto de dos navíos para la especiería. Sin embargo, sus voluntades no se cumplieron, debido a su temprano, súbito e imprevisto fallecimiento[1].

En los años siguientes, los regentes del trono de Juana I prefirieron centrarse más en la colonización y explotación de las tierras ya descubiertas por Cristóbal Colón que en viajes tan ambiciosos y de éxito tan incierto[2]. En 1512, Fernando el Católico ordenó el envío a las islas de «Malaca» de una flota con Juan Díaz de Solís, *piloto mayor* de la Contratación, oficialmente para comprobar si entraban en la demarcación castellana fijada por el Tratado de Tordesillas de 1494; a finales del mismo año, suspendió el apresto por las quejas de su yerno, el rey de Portugal Manuel el Afortunado, destinando barcos y mercancías –que ya habían originado gastos por valor de 342.734 maravedís– a la formación de la armada que llevó en 1514 a Castilla del Oro al gobernador Pedrarias Dávila y a más de 2.500 personas entre marineros, oficiales, soldados y colonos[3]. El descubrimiento del océano Pacífico o *mar del Sur* realizado por Vasco Núñez de Balboa (29 septiembre 1513) en las costas del istmo de Panamá dio nuevo impulso a la búsqueda de las vías para *Cipango* (Japón) y las tierras de las especierías descritas por el veneciano Marco Polo en el «Libro del Millón».

Poco después, el 24 de noviembre de 1514, don Fernando capituló con el mismo Solís la exploración de las tierras «a las espaldas de Castilla del Oro», concediéndole 4.000 ducados para armar una flota de tres navíos, de 30 a 60 *toneles*[4], y una tripulación de sesenta hombres. No se hizo referencia explícita al «Maluco», quizás para no irritar al Afortunado; sin embargo, el Rey Católico le concedió a Díaz de Solís un espacio casi ilimitado para sus exploraciones, tratándose de 1.700 leguas y más al calcularse a oeste de la gobernación otorgada a Pedrarias Dávila. La armada de Solís salió de Sanlúcar el 8 de octubre de 1515, y, tras navegar el Atlántico y bordear la costa de Brasil, descubrió el estuario del río de la Plata, llamado por un tiempo «río de Solís» en su honor. Allí murió el marino de Lebrija, a manos

---

[1] El tema de los viajes castellanos al Pacífico y en concreto a la especiería, o islas de las especias, ha servido de estímulo para muchos estudios. Entre ellos destacan el reciente volumen de Kesley, *The First Circumnavigators*; y los de Barros Arana, *Vida y viajes de Magallanes*; Prieto, *El Océano Pacífico;* y Gil, *Mitos y utopías del descubrimiento*, quien considera el primer viaje de Cristóbal Colón un viaje *ante litteram* a la Especiería. Estudios más específicos son los de Medina, *El veneciano Sebastián Caboto*; de Romero Solano, *Expedición cortesiana a las Molucas*; de Solano, «Navíos y mercaderes en la ruta de las especies», incluido en el volumen de actas dirigido por Teixera da Mota, *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*; de D'Esposito, «Il finanziamento per i viaggi spagnoli»; y de Sagarra Gamazo, «La empresa del Pacífico».

[2] El 21 de octubre de 1507 se decidió invertir el dinero destinado a los dos navíos en la explotación de las minas de tierra firme. Real Cédula, Arcos, 21-X-1507. Archivo General de Indias (a partir de ahora AGI), Indiferente, 1961, libro 1, fols.3-4.

[3] En octubre Solís había recibido del tesorero Matienzo 37.500 maravedíes, en recompensa por los gastos que había sufrido. En diciembre, Matienzo presentó una detallada relación de otros gastos por 287.734 maravedíes, y 20.000 más por la madera que el piloto había comprado. QUESADA, Ladero. *Las Indias de Castilla*. Pp. 379, 381. Sobre el proyecto de este viaje a «Maluca» que se suspendió, MEDINA. *El veneciano Sebastián Caboto*. Vol. 1, pp. 173-191. Sobre la expedición de Pedrarias Dávila, GARCÍA, Mena. *Sevilla y las flotas de Indias*, p. 35.

[4] Cada *tonel* valía casi un sexto de tonelada.

de los indígenas caníbales rioplatenses, juntamente con algunos de sus tripulantes. El 14 de octubre de 1516 regresaron a Sevilla dos de los tres navíos con algunos de los supervivientes[5].

Anteriormente, en 1511, Alfonso de Albuquerque había conseguido alcanzar, a través de una navegación opuesta por el océano Índico, las islas Molucas, un archipiélago que durante los tiempos de los descubrimientos tenía una extensión más reducida de la actual, que coincidía con las cinco islas mayores de Ternate, Tidore, Motir, Machián [Makián] y Bachián [Bacán]. Ya desde esta expedición los portugueses habían podido constatar la gran riqueza de clavo aromático de estas cinco islas. Dos años después, Don Nono, un hijodalgo del rey luso Manuel I, y Cristóbal de Haro, un banquero burgalés de origen converso asentado en Lisboa, patrocinaron una expedición bajo bandera lusa de dos navíos dirigida al río de la Plata. Esta flota salió de Lisboa pocos meses después, haciendo su regreso a la isla portuguesa de Madeira, pero sin alcanzar el supuesto pasaje al Pacífico y de allí al Índico. Según las estimas hechas después de este viaje, las islas de las Especias se encontraban en la ruta hacia el área de la Sonda, a una distancia de 600 millas de Brasil[6].

Pronto las relaciones entre los participantes y los financiadores de aquellas expediciones lusas a las islas Molucas se deterioraron. Haro se dirigió a Castilla, juntamente con el portugués Fernando de Magallanes, uno de los marinos que ya habían navegado por el Índico y conocían las rutas hacia el Maluco, y el cosmógrafo Rui Faleiro, convencido de que una parte del archipiélago entraba en la demarcación castellana fijada por el Tratado de Tordesillas. Así, el 22 de marzo de 1518, Carlos de Habsburgo nombró a Magallanes y Faleiro como capitanes de la armada que, a través de Occidente, debía salir para buscar y encontrar el paso para alcanzar las islas de la Especiería[7]. El rey les concedió, entre varios privilegios, un salario y una ayuda de costa de 50.000 maravedís, con pagos situados en las rentas de la Casa de la Contratación. En 20 de septiembre de 1519, día en que la flota salió al Atlántico desde Sanlúcar, las sumas se acrecentaron casi en el doble, pagándose 8.000 maravedís mensuales. A estas sumas se habían añadido, en mayo del mismo año, los 35.000 maravedís anuales otorgados a Francisco Faleiro, hermano del cosmógrafo, involucrado evidentemente en su oficio[8].

Durante la preparación del viaje, más de un año y medio, las relaciones entre los dos expertos marinos lusos se deterioraron tanto que Faleiro, uno de los cosmógrafos más expertos de su tiempo, no llegó a embarcarse en la expedición. La flota de Magallanes partió de Sevilla el 10 de agosto de 1519, entrando al Atlántico, como ya se ha dicho, el 20 de septiembre. Iba compuesta por cinco buques de 75 a 120 *toneles*, la capitana *Trinidad* y las naos *Victoria*, *San Antonio*, *Concepción* y *Santiago*, llevando una tripulación de 237 hombres, muchos de ellos portugueses, italianos y griegos. El convoy hizo escala en las Canarias, y más tarde en la bahía de Santa Lucía (Río de Janeiro), en el estuario del río de Solís (río de la Plata) y en Puerto San Julián, antes de sufrir un primer intento de motín, promovido por el veedor Juan de Cartagena, el tesorero Mendoza, el contador Coca y el capitán Quesada. Magallanes logró resolver la rebelión, prosiguiendo el viaje por el estrecho que pronto llevaría su nombre. Una parte de los tripulantes, en cambio, desertaron en el *San Antonio* con el piloto Esteban Gómez, regresando a Castilla en 1521. Algunos de los navíos de la flota magallánica que lograron navegar por el Pacífico (28 de noviembre de 1520) llegaron al archipiélago de las actuales Filipinas, donde Magallanes y algunos de sus hombres encontraron la muerte, en la isla de Mactán a mano de los indígenas (27 de abril). Los supervivientes consiguieron llegar a su destino, alcanzando las islas Molucas con una flota reducida bajo el mando de Gonzalo Gómez de Espinosa. De allí los dos navíos que restaban intentaron el viaje de regreso a España, pero solo la nao *Victoria*, al mando de Juan Sebastián Elcano, logró finalmente anclar en el puerto de Sevilla, el 8 de septiembre de 1522, trayendo consigo a otros 17 hombres supervivientes de esta primera circunnavegación, entre ellos el cronista italiano Antonio Pigafetta (también citado como Antonio Lombardo), más tres indios del Maluco[9] y un grandísimo cargamento de especias de 700 quintales y 24 libras, de cuya venta se obtuvo casi ocho millones de maravedís, que se repartieron entre la Corona y los tripulantes implicados en el rescate.

---

[5] MEDINA. *El veneciano Sebastián Caboto*. Vol. 1, p. 227.

[6] Sobre esta expedición, KELLENBENZ. *Los Fugger*. Pp. 213-214, y GALLEZ. *Cristóbal de Haro*. Pp. 52-67.

[7] AGI, Patronato, 34, Ramo 1. Asiento y capitulación entre los reyes Juana I y Carlos I con Fernando de Magallanes y Rui Falero para el descubrimiento y contratación de la especiería.

[8] LADERO QUESADA. *Las Indias de Castilla*. Pp. 481-482, 511.

[9] La presencia de los tres indios, Manuel, Francisco (esclavo) y Pegu, es confirmada por KESLEY. *The First Circumnavigators*. P. 32. Pegu, como se dirá más adelante, fue el único en disfrutar del reparto del clavo.

Con el objetivo de establecer en la ciudad de La Coruña un monopolio similar al de Sevilla y dedicado exclusivamente al rico comercio especiero con Ultramar, Carlos V, por entonces ya emperador, instituyó en el puerto gallego, el 22 diciembre 1522, la Casa de la Contratación de la Especiería, nombrando como primeros oficiales al factor Cristóbal de Haro, ya patrocinador del viaje magallánico, al tesorero don Bernardino de Meléndez y al proveedor Francisco Mejía. El comendador Francisco de Valenzuela fue nombrado tesorero de la «veintena», que correspondía al derecho regio aplicado en el rescate o compraventa de las especias[10]. En 1526, tomará el cargo de proveedor Juan Martínez de Recalde, ya al servicio del rey con el asiento de las galeras de Flandes[11].

Con el nombramiento de Cristóbal de Haro como factor de la Especiería, la ciudad de Burgos reforzó su papel de centro financiero ligado a la Carrera de Indias, antagónico del de Sevilla. Gracias a sus más fáciles conexiones atlánticas con Lisboa y Amberes, principales emporios de las especias del viejo continente, la ciudad de La Coruña representaba para el emperador y sus consejeros flamencos el centro más adecuado para desplazar a Flandes los beneficios de aquel trato. Hasta entonces, el riquísimo mercado de las especias estaba regulado por la Corona lusa, que por esto no tardó en considerar la irrupción castellana en el Maluco como una violación de los acuerdos de Tordesillas de 1494.

Antes del regreso de la *Victoria*, ya se había puesto en marcha en Castilla la formación de otra armada que tenía que dirigirse a las islas de las especias. El 7 de diciembre de 1521, se encomendó al capitán Juan Nicolás de Artieta y a Diego de Covarrubias la construcción y el apresto en Vizcaya de tres buques de 150, 130 y 100 *toneles*. La supervisión técnica fue encargada al piloto portugués Esteban Gómez[12], uno de los desertores del viaje magallánico, quien había logrado convencer al emperador de que financiara una pequeña expedición para buscar el paso hacia las Molucas pero a través de las costas septentrionales del continente americano. Gómez se comprometió, el 27 de marzo de 1523, a alcanzar el Cabo de Caboto, bautizado así tras el descubrimiento de Terranova en 1497 por el italiano Juan Caboto bajo bandera inglesa[13], para buscar otro paso hacia al Pacífico y descubrir las tierras a partir del «Catayo Oriental», que según los geógrafos de la época era la actual China, y de allí alcanzar el Maluco. Para cumplir con este fin, se les entregó el mando de una carabela (la *Anunciada*) de 50 *toneles* y con una tripulación de 28 hombres. El barco izó las velas en La Coruña el 3 de agosto de 1524, consiguiendo bordear las costas norteamericanas desde el Cabo de Caboto hasta Florida y navegar incluso por el río de «San Antonio» (el Hudson) y la bahía de la actual Nueva York. Hizo su regreso a Sevilla —vía Cuba— al final del verano siguiente, sin encontrar el paso hacia el Pacífico.

La salida de Gómez para «el Catayo» le había impedido al marino portugués tomar parte en la Junta de Badajoz-Elvas, celebrada entre marzo y julio de 1524, para la cual había sido designado, juntamente con los expertos marinos italianos Juan Vespucio y Sebastián Caboto, entre los comisarios de Castilla para discutir con los homólogos de Portugal sobre la demarcación del archipiélago de las Islas de las Especias[14]. El 5 junio de 1525, el emperador nombró a García Jofre de Loaísa [o Loaysa] como capitán general de una nueva armada dirigida a la especiería. Esta flota, que iba compuesta de siete navíos de 80 hasta 300 *toneles*, la capitana *Victoria* (o *Santa María de la Victoria*), el *Sancti Spíritus*, la *Anunciada*, el *San Gabriel*, las carabelas *Santa María del Parral* y *San Lesmes* y el patache *Santiago*[15], salió de La Coruña el 24 de julio siguiente, cumpliendo uno de los viajes más accidentados de la historia de la marina

---

10 Sobre Valenzuela, SAGARRA GAMAZO. «La empresa del Pacífico». P. 31.

11 Sobre la institución de La Coruña, SZÁSZDI LEÓN-BORJA. «La Casa de la Contratación de la Coruña». Sobre Juan Martínez de Recalde y su parentesco con Juan López de Recalde, CARANDE. *Carlos V y sus banqueros*. Vol.2, pp. 211 y 591, y FAGEL. «Los Juan Martínez de Recalde». Pp. 31-32.

12 Por el encargo se reconoció, a partir de entonces, un salario diario de 2 reales para Gómez y de 3 para Covarrubias. AGI, Contaduría, 425, Número 2, Ramo 2, fols.1-2.

13 Muy debatido es el origen de los Caboto. Juan adquirió la ciudadanía veneciana en 1476, lo cual acredita que no era natural de Venecia. El embajador español de Inglaterra lo define como genovés, al igual que Colón. Para otros historiadores era natural de Gaeta, cerca de Nápoles, donde habría firmado un acta en 1443. *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 15. Sobre la expedición inglesa dirigida por él en 1497 al norte de América, HARRISSE. *John Cabot, the discoverer of North-America*, y ARCA PETRUCCI Y CONTI (coord.). *Giovanni Caboto e le vie dell'Atlantico settentrionale*. Roma: 1997.

14 El Catay o Cathay fue citado en el «Milione» por Marco Polo. Gómez fue sustituido en Badajoz por Tomás de Durán, MEDINA. *El veneciano Sebastián Caboto*. Vol. 2, pp. 38, 45-46.

15 El Rey le otorgó, además, los poderes de gobernador de las «Islas del Moluco», además de un salario anual de 2.920 ducados. D'ESPOSITO. «Il finanziamento per i viaggi spagnoli». Pp. 748-749. GIL. *Mitos y utopías del descubrimiento*. Pp. 25-26. ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO. «Las pretensiones de Hernán Cortés». P. 219.

española. Tras pasar el estrecho el 29 de marzo de 1526, solo la *Victoria* y la *Santa María del Parral* consiguieron navegar el Pacífico y anclar entre las Molucas y la isla de Célebes, en la actual Indonesia, con 105 de los iniciales 475 tripulantes, algunos de los cuales habían sido trasbordados desde los otros navíos. La mayoría, entre ellos Loaísa y su segundo, Elcano, murieron entre los meses de junio y julio durante la navegación del Pacífico[16]. En 1534 regresaron a Sevilla solo algunos pocos de los supervivientes de la expedición, entre ellos el gran explorador Andrés de Urdaneta, quien posteriormente tomaría parte en las expediciones dirigidas a Filipinas.

Entre tanto, una vez se tuvo noticia en Sevilla de que en La Coruña se iba a preparar una segunda gran armada dirigida a la especiería, el 2 de diciembre de 1524 el veneciano Sebastián Caboto promovió juntamente con los mercaderes genoveses Franco Leardo, Pedro Benito de Basiñana, Leonardo Cataño y Pedro Juan Riberol y el mercader inglés Roberto Thorne, un asiento y capitulación, ratificados por Carlos V con algunas correcciones el 4 de marzo de 1525, para armar y aprestar en Sevilla otra armada con destino a «las partes de las islas del Maluco»[17]. Según el arreglo definitivo, la Corona redujo su participación financiera a 4.000 ducados, por haberse involucrado en la compañía que iba a constituirse varios inversores privados como armadores. Era la respuesta que los mercaderes hispalenses quisieron dar al soberano tras el desplazamiento a La Coruña de la primacía comercial de la especiería. Veneciano de nacimiento e inglés de adopción, Sebastián Caboto, quien ya había navegado por el Atlántico con su padre, Juan Caboto, bajo la bandera de Inglaterra, conocía bien la importancia y la rentabilidad de las especias, estando el mercado del Mediterráneo dominado por la República de Venecia[18]. Y no es raro que fuese el mismo marino veneciano crecido en Bristol quien promoviese una participación tan extensa de inversores privados. Además de representar una forma de financiación similar a aquella que se afirmará más tarde, en el norte de Europa, con las compañías de las Indias inglesa y holandesa, la práctica de participaciones tan cuantiosas debía proceder de la experiencia mercantil veneciana y probablemente de los mercaderes asentados en Bristol, considerando su implicación financiera como armadores del barco *Matthew of Bristol* empleado en la expedición de 1497 a Terranova dirigida por Juan Caboto[19].

La armada de Sebastián Caboto, constituida por cuatro buques –la capitana *Santa María de la Concepción*, la *Santa María del Espinar*, la *Trinidad* y la carabela *San Gabriel*– y más de 150 tripulantes, izó las velas en Sanlúcar el 3 de septiembre de 1526 teniendo como destino final no solo las Molucas, sino incluso las mitológicas islas de Tarsis y Ofir, citadas solo en las Sagradas Escrituras, más Cipango, el Catayo Oriental, los Lequios o Semios y los Rumios y la Gran Tartaria, tierras de las que solo los venecianos habían tenido conocimiento. Tras unos meses de navegación y una larga estancia en el actual estado de Pernambuco (Brasil), Caboto decidió cambiar el destino del viaje, poniendo rumbo al río de la Plata con la idea de llegar al reino del «Rey Blanco», que se decía ser del «Birú». La expedición regresó a Sevilla en agosto de 1530 y el piloto veneciano pagó el cambio de itinerario y los abusos cometidos con dos años de destierro en Orán al servicio gratuito del rey[20].

El conquistador Hernán Cortés, tras tener noticias de estas primeras armadas dirigidas a la especiería, se ofreció a formar una flota para navegar por el mar del Sur hasta el Maluco. Tras unos meses de espera, se le concedió proveer a su costa una flota para navegar por el Pacífico a partir de la Nueva España, para ir en busca de los tripulantes de las dos armadas de Loaísa y Caboto, de los que no se había tenido noticia alguna. Sin embargo, la coyuntura ya había cambiado tras el matrimonio que Carlos V había contraído, en 1526, con Isabel de Portugal, hermana del Rey de Portugal, Juan de Avís. Así, la

---

[16] El primer buque que hizo naufragio, en el estrecho, fue el *Sancti Spíritus* comandado por Elcano, quien, juntamente con otros tripulantes, consiguió salvarse, continuando todos la navegación en los otros buques. Tampoco el *San Gabriel* y el *Santiago* consiguieron pasar el estrecho, prosiguiendo la navegación remontando la América del Sur. El capitán Acuña y una parte de la tripulación del *San Gabriel* fueron apresados por los portugueses en la costa meridional de Brasil, tras haber aportado cerca de Santa Catalina; otros consiguieron completar el definitivo retorno a España. El patache consiguió arribar, en julio de 1526, a la costa de Tehuantepec (México), mientras que de la *Anunciada* y su tripulación no se tuvieron más noticias. MEDINA. *Colección de Documentos Inéditos*. Vol. 3.

[17] Sobre toda esta negociación y los arreglos definitivos tomados con Caboto, GIL. *Los armadores de Sebastián Caboto*. Pp. 55-65.

[18] GIL. *Mitos y utopías del descubrimiento*. P. 15.

[19] JONES. «The Matthew of Bristol and the Financiers...». Los mercaderes de Bristol juntaron fondos para esta expedición de 1497, así como para la anterior que salió del puerto inglés en 1491 y que no alcanzó el Nuevo Mundo. GRASSO. *Giovanni e Sebastiano Caboto*. P. 27.

[20] MEDINA. *El veneciano Sebastián Caboto*. Vol.1, pp. 294-312.

cuestión de los derechos sobre el Maluco ya había entrado con fuerza en las capitulaciones matrimoniales, con una disponibilidad española a su cesión a Portugal que se iba concretando cada vez más[21]. Por esta razón, Cortés, por entonces ya a punto de ser destituido como capitán general de la Nueva España, recibió solo poderes limitados, como aprestar navíos a su costa para buscar a los tripulantes de las armadas de Loaísa y Caboto, según se ha dicho[22]. Una solución que, desde el punto de vista diplomático, no comprometía demasiado al emperador y no producía demasiada irritación a su nuevo cuñado, el rey Juan III de Portugal, el Piadoso.

La flota financiada por Cortés, compuesta por tres navíos (la capitana *Nuestra Señora de la Florida*, el *San Juan* y el bergantín *San Cristóbal*) y mandada por un primo suyo, Álvaro de Saavedra Cerón, salió de Zihuatanejo a 1.° de noviembre de 1527[23]. De los tres buques solo la capitana consiguió llegar a su destino, regresando a Nueva España con un primer e importante cargamento de clavo y cumpliendo sucesivamente otras dos expediciones rumbo a las islas Molucas, hasta naufragar durante el tercer viaje de regreso a las costas novohispanas. Saavedra Cerón, quien murió con la mayoría de los participantes, tuvo el mérito de descubrir la ruta que, a partir de 1543, llevará los españoles de México a Filipinas.

Como Fernando de Magallanes, también el portugués Simón de Alcazaba había navegado por el Índico y las islas Molucas bajo bandera lusa, antes de pasar al servicio de los castellanos. En un primer momento, Alcazaba había sido designado por el emperador, juntamente con Hernando Colón, fray Tomás Durán, el doctor Salaya, Pedro Ruiz de Villegas y el capitán Juan Sebastián Elcano, como uno de los miembros de la comisión de Badajoz-Elvas que habría tenido que tratar de dirimir las divisiones sobre la demarcación del Maluco. Al ser recusado por Juan III, fue sustituido en esta tarea por el maestre Alcaraz[24]. El 9 de diciembre de 1525, Carlos V le nombró «capitán general de Su Majestad de las Indias del Maluco», con una provisión que ponía en marcha la construcción de nuevos navíos y el apresto, después de la de Loaísa, de otra flota dirigida al Maluco[25]. Sin embargo, las labores de preparación de esta nueva armada sólo se activaron a fines de 1527, cuando se entregaron a Cristóbal de Haro dos facultades para vender *juros* por el valor acumulativo de 50.000 ducados. A pesar de la consistente movilización de dineros y del impulso dado a la construcción de navíos en los astilleros de La Coruña y Bilbao, la flota de Alcazaba no llegó a zarpar, debido a la cesión del Maluco a Portugal y a la liquidación de la empresa de la Especiería[26]. De hecho, el 29 de abril de 1529, Carlos V y Juan III suscribieron en Zaragoza, por medio de procuradores, un tratado por el que Castilla traspasaba, al precio de 350.000 ducados de oro castellanos, los derechos sobre las islas Molucas y reconocía el límite de su influencia en Pacífico a favor de la Corona lusa. Esta cesión se produjo con la cláusula de retroventa, es decir con la posibilidad de un futuro rescate, y al mismo precio[27]; condición que el emperador nunca quiso ejercer, a pesar de las repetidas presiones ejercidas por su hijo Felipe durante la transición imperial, basadas en la idea de que, en 1553, a casi veinticinco años de distancia de su cesión, el Maluco rentaba más de un millón de ducados[28].

Por su parte, Alcazaba tuvo que renegociar con el emperador su compromiso en el descubrimiento. Y el 26 de julio de 1529, en el marco del reparto de las gobernaciones de Sudamérica que se hizo a raíz del descubrimiento de Perú, obtuvo la concesión de los poderes para conquistar y gobernar el territorio de Nueva León, más allá de las tierras de la actual Patagonia situadas a 200 leguas al sur de Chincha y extendidas hasta el estrecho de Magallanes. A diferencia del asiento precedente, los costes de este viaje estuvieron exclusivamente a su cargo. Quizás con el apoyo financiero de los Fugger, Alcazaba comenzó su expedición el 21 de septiembre de 1534, con 250 hombres repartidos en dos navíos, pero fue asesinado en tierras argentinas, a finales de 1535, muy cerca de la actual localidad de Camarones (Chubut)[29].

---

21 Archivo General de Simancas (a partir de ahora AGS), Patronato Real, legajo 50, doc.65. Capitulaciones para el matrimonio del emperador Carlos V con la emperatriz Isabel de Portugal.

22 MARTÍNEZ. *Hernán Cortés*. Pp. 481-491.

23 Sobre esta expedición, ROMERO SOLANO. *Expedición Cortesiana a las Molucas.*

24 AGI, Patronato, 48, Ramo 12 y 13.

25 AGI, Patronato, 45, Ramo 2, fols. 2v-3.

26 KELLENBENZ. *Los Fugger*. Pp. 226-229.

27 Sobre las negociaciones e implicaciones jurídicas de este tratado, ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO. «Estudio histórico-jurídico de la expedición de García Jofre de Loaísa», y PINO ABAD. «El tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529».

28 RODRÍGUEZ-SALGADO. *Un imperio en transición.* Pp. 188-189.

29 MORALES PADRÓN. *Historia del descubrimiento*. Pp. 711-714. Sobre la supuesta participación de los Fugger en la empresa de Alcazaba, cfr. KELLENBENZ. *Los Fugger*. Pp. 226-229.

La gestión de Cristóbal de Haro

El regreso de la nao *Victoria* con el capitán Juan Sebastián Elcano y los otros diecisiete marinos supervivientes de la primera circunnavegación del globo despertó los sueños de Carlos V, y también los de los especieros burgaleses, alemanes y flamencos que ya estaban involucrados, a través de Lisboa y Amberes, en el trato internacional de las hierbas aromáticas. Consciente de que la Corona no disponía de los recursos necesarios para enviar armadas que diesen comienzo a la explotación de las rutas descubiertas por Magallanes y Elcano, el Rey solicitó primeramente, el 13 de noviembre de 1522, a los súbditos de Castilla y Aragón dinero para el aparejo de las flotas dirigidas al Maluco, la primera de las cuales saldría al mando de García Jofre de Loaísa. Esta solicitud no debió de garantizar grandes capitales a la empresa, al punto de que, tras haber instituido la Casa de La Coruña (22 de diciembre de 1522), el Emperador extendió la propuesta a todos los súbditos del Imperio. En ellos entraban los alemanes, particularmente los Fugger y los Welser que, además de encabezar la colonia de extranjeros de Castilla, ya estaban bien asentados en el negocio especiero[30].

Hablando de los recursos privados usados para la Especiería o los viajes al Maluco se hace necesaria una importante distinción entre quienes estuvieron interesados en una pura inversión financiera, que se sustanció básicamente con préstamos a la Corona, y quienes quisieron invertir su dinero apostando en el negocio especiero, como socios capitalistas de la empresa conquistadora y comercial. En el primer caso los adelantos determinaron el pago de intereses o de ratas, es decir, de partes o porciones de rentas anuales relativas a los juros vendidos (apéndice 1 y cuadro 7), siendo su efecto el endeudamiento a corto o largo plazo de la Corona. En la segunda circunstancia, se hablaría de verdadero patrocinio de la empresa, como fue el caso del asiento promovido por Caboto y los 67 armadores, entre ellos la misma Corona, que aportó 4.000 ducados a través de la Casa de la Contratación (apéndice 2), y del consorcio de particulares que se unió a la financiación de la empresa de Loaísa (apéndice 3).

Tras su nombramiento como factor de la Especiería, Cristóbal de Haro actuó como auténtico tesorero de la nueva institución establecida en La Coruña, reuniendo y distribuyendo, desde Burgos, los recursos –públicos y privados– destinados a la empresa del Maluco. Su elección no fue casual, ni representó solo la recompensa por la decisiva intervención que había tenido en la financiación del viaje de Magallanes (cuadros 3 y 4). Para un proyecto tan ambicioso, que preveía también la provisión y venta de mercancías incluso al extranjero, la Corona necesitaba de un acaudalado banquero capaz de movilizar cuantiosos recursos e involucrar a varios agentes tanto en España como en Portugal, Flandes y Alemania. De hecho, además de tener contactos constantes en Lisboa, de donde se había desplazado para cuidar el sueño especiero castellano, Haro pudo contar con el gran apoyo de su hermano, Diego de Haro, vecino de Amberes, ya bien inserto en el grupo de los consejeros flamencos de Carlos V tras el casamiento de su hija con Maximiliano Transilvano, el secretario del emperador que realizara una primera descripción del viaje de circunnavegación[31]. Diego de Haro, de hecho, resultó muy importante para proveer de mercaderías y de materiales necesarios para la construcción de navíos y, sobre todo, para pagar las cédulas de cambio dirigidas al norte de Europa por su hermano. Diego no fue el único pariente que el factor de la Especiería implicó en su red de relaciones, siendo un sobrino suyo, Francisco de Burgos, el encargado de distribuir los recursos que el banquero dirigió al astillero de Vizcaya para la construcción y el apresto de los navíos armados en Bilbao[32]. También su hijo, Juan de Haro, que figura entre los primeros compradores de juros de 1524 (apéndice 1), debió de ayudarle en la movilización de recursos y de mercaderías. En Sevilla, en cambio, Haro contó con Diego Díaz, a quien los oficiales de la Casa de la Contratación entregaron los caudales fijados en libranzas del rey y que procedieron de América.

---

[30] KELLENBENZ. *Los Fugger*. P. 216.

[31] Sobre Diego de Haro y Transilvano, KELLENBENZ. *Los Fugger*. Pp. 216-217, 566-567, 624, y GIL. *Mitos y utopías del descubrimiento*. P. 14.

[32] Burgos recibió de su tío, desde noviembre de 1522 hasta febrero de 1525, la suma de 7.100.763 maravedíes, una parte de los cuales entregó al capitán Nicolás de Artieta, encargado de supervisar la construcción y el apresto de algunos navíos. AGI, Contaduría, 425, Número 2, Ramo 1 y 2.

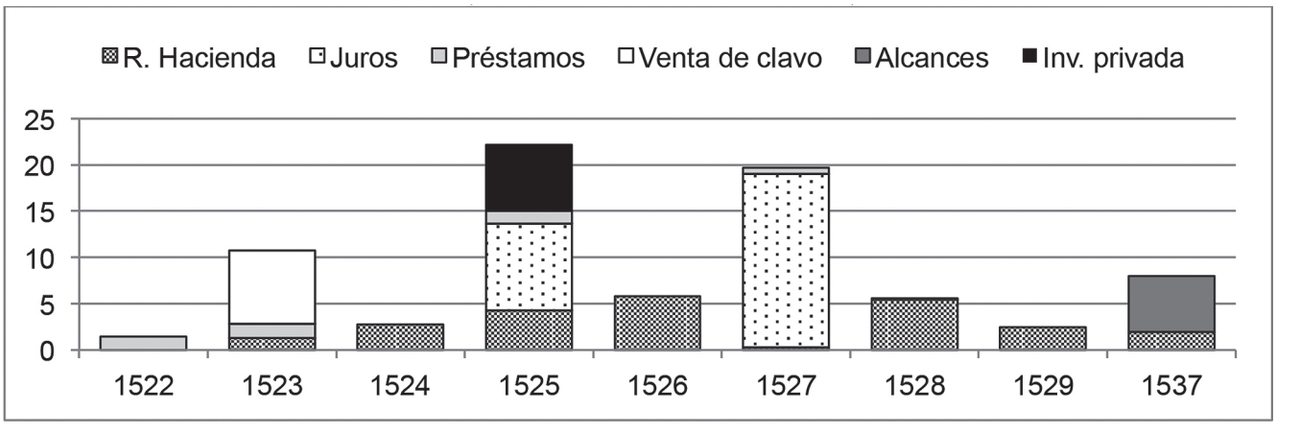
Cuadro 1. Origen de los recursos manejados por Cristóbal de Haro para la empresa de la Especiería, 1522-1537 (Valores en maravedís y tanto por ciento)

Años	Pt	Real Hacienda	Venta del clavo	Venta de Juros	Otros Préstamos	Inversión Privada	Alcance de Haro	Totales
1522	1				1.465.246			1.465.246
1523	5	1.214.499	7.888.684		1.500.000			10.603.183
1524	3	2.644.925						2.644.925
1525	13	4.193.426		9.375.000	1.375.517	7.118.688		22.044.631
1526	6	5.783.369						5.783.369
1527	4	17.314		18.750.000	600.000			19.367.314
1528	10	5.813.780			200.000			6.013.780
1529	13	2.519.624						2.519.624
1537	7	2.203.465					6.027.074	8.230.539
Total	62	24.390.402	7.888.684	28.125.000	5.122.763	7.118.688	6.027.074	78.672.611
Porcentaje		31,10	10,03	35,75	6,51	9,05	7,06	100,00

Fuente: AGI, Patronato, 37, Ramo 38. Gastos Cristóbal de Haro de armadas de Magallanes y Loaysa. *Abreviaturas*: Pt = partidas.

Antes de su nombramiento como factor de la Especiería, Cristóbal de Haro comenzó a recibir todos los recursos allegados para la empresa del Maluco. Hasta 1537, año en que se fenecieron sus cuentas, se certificó un cargo de 72.645.537 maravedís, frente a los 78.672.611 maravedís que se les pusieron en descargo. De esto, resultó un superávit a favor del banquero burgalés de 6.027.074 maravedís (cuadro 1). Este alcance incluía varios conceptos, entre ellos los 1.616.781 maravedís que había adelantado para la expedición magallánica; los 300.000 maravedís que se le reconocieron de su salario de factor; los 750.000 maravedís que había invertido en la armada de Loaísa, más los 440.184 de los traspasos que le hicieron algunos inversores de la expedición a «cuenta de su sueldo»[33]; y los intereses que se le reconocieron, a razón del 9%, sobre sus créditos, incluyendo los 728.440 maravedís corridos desde enero de 1526 por lo que había adelantado para financiar la armada de Alcazaba; o bien del 7% del interés reivindicado, en 21 de julio de 1537, sobre lo invertido en la flota de Loaísa[34].

Gráfico 1. Origen de los recursos manejados por Cristóbal de Haro para la empresa de la Especiería, 1522-1537 (Valores en millones de maravedís)



Fuente: cuadro 1. Abreviaturas: Inv.: inversión; R. Hacienda: efectivo de la Real Hacienda.

[33] Apéndice 3. Los créditos traspasados por los otros inversores de la flota de Loaísa son los siguientes (valores en maravedís): el doctor Beltrán, 75.000; el secretario Juan de Sámano, 37.500; Vasco García (de Betanzos), 75.250; Juan López de Haro, 56.250; Diego de Covarrubias, Martín de Valencia y Pedro de Vera, 50.000 cada uno; Alonso de Tejeda, 18.323; Juan Sebastián Elcano, 11.752; Diego Ortiz de Orúe, 4.000; Juan de Benavides, 2.250; Francisco de Hoces, 2.859, e Íñigo Ortiz de Perca, 7.000. Este está incluido en la compañía. AGI, Patronato, 37, Ramo 38, pliego 43.

[34] AGI, Patronato, 37, Ramo 38. Gastos de las armadas de Magallanes y Loaísa.

Los recursos propios de la Corona correspondieron a 24,4 millones de maravedís o al 31% de los 78.672.611 maravedís movilizados por el factor de la Especiería. Este dinero procedió del tesoro americano ingresado en la Casa de la Contratación (19.991.513 maravedís) y el resto de los oficiales involucrados en la gestión o los pagos del negocio especiero. En este concepto se señalan los 830.000 maravedís que Haro recibió en julio de 1523 del tesorero general, Francisco de Vargas, para cumplir los pagos de 12.300 ducados de la flota de Magallanes; los 21.910 maravedís del alcance de Juan de Gumiel, teniente del tesorero de la Contratación; más los 3.546.979 maravedís de los alcances que quedaron tras el cese de la empresa de la Especiería. Estos alcances, a distinguir del cargado a Haro, no siempre representaban un verdadero ingreso, sino una voz contable puesta entre los cargos de Haro para equilibrar sus descargos. De hecho, casi la mitad de esta suma se refiere a mercaderías y rescates de las armadas de Magallanes y Alcazaba, incluyendo los aparejos y los navíos *Victoria* y *San Antonio*[35]. Se señalan, además, los 750.000 maravedís del alcance de Diego de Haro, ya difunto, que entraban en los 2.160.000 que el factor había enviado a su hermano a Flandes para la compra de municiones y otras cosas de la armada de Alcazaba[36].

De la venta en almoneda del clavo y del 7% de la «ramana» y del «polvo» recibidos de la nao *Victoria* ingresaron 7.888.000 maravedís, concretamente del alemán Enrique Ehinguer [Ehinger][37]. Este dinero sirvió básicamente para extinguir la deuda de la expedición magallánica, para repartir el beneficio del clavo con los marineros y, en una parte residual, para dar comienzo al apresto de la flota de Loaísa, con los primeros pagos ejecutados por Haro a favor de sus factores o del tesorero de la Especiería, don Bernardino de Meléndez.

La venta de *juros* específicos para financiar la empresa de la Especiería produjo un ingreso global de 28,1 millones de maravedís, correspondientes al 36% del valor movilizado por Haro. Como se detalla más adelante, en el párrafo sobre el endeudamiento de la Corona, y en el apéndice 1, las sumas procedieron de las ventas de 62 distintos títulos con características diversas, realizadas entre 1524 y 1527 por efecto de tres facultades, cada una de 25.000 ducados. Ascienden a poco más de 5,2 millones de maravedís los «otros préstamos», concepto en que se incluyen tanto el caudal privado tomado de las arcas de la Casa de la Contratación en los años 1522, 1523 y 1527 con el fin de financiar las armadas del Maluco, como los préstamos con carácter voluntario de breve duración, como aquel recibido de Esteban de Pasamonte, tesorero de la isla Española. En cambio, asciende a más de siete millones el dinero privado invertido en la compañía promovida por Haro y el conde de Villalba, con la posibilidad de participación a pérdidas y ganancias en la expedición de Loaísa (apéndice 3). En este cómputo no entran los 1,5 millones de maravedís puestos por el rey, a través de la Casa de la Contratación de Sevilla, en la compañía de Caboto (apéndice 2), ni los otros recursos de particulares gestionados por el marino veneciano[38], o aquellos puestos en Nueva España por el conquistador de México, Hernán Cortés, por la expedición de Saavedra Cerón de 1527. Las tres voces de financiación del cuadro 1, que reúnen todo el dinero privado prestado e invertido –de forma directa o indirecta– en la gestión de Haro (venta de *juros*, otros préstamos e inversión privada), alcanzan los 40,5 millones de maravedís, por tanto más de la mitad del dinero contabilizado por el banquero burgalés.

Costes y financiación de las expediciones

Para dar una visión de conjunto de todos los recursos movilizados para la empresa de la Especiería se exponen en este párrafo las cifras recopiladas o calculadas para cada una de las expediciones que se financiaron entre Castilla y Nueva España entre 1518 y 1529. Algunas estimas, realizadas por

[35] En 1523 ingresaron 106.274 maravedís de la nao *Victoria* más 278.225 de las mercancías del *San Antonio*. En 1527, 294.056 maravedís de la venta del *San Antonio*, más 17.314 de la artillería de la *Victoria*. En 1537, valió 647.171 y 363.581 maravedís lo que había quedado de la flota de Alcazaba.

[36] Los otros cargos procedieron de las siguientes personas: el secretario Juan de Sámano (133.707 maravedís); el piloto Esteban Gómez (150.000); Francisco Mejía (120.361), Bernardino de Meléndez (197.838), Juan Martínez de Recalde (155.251) y Francisco de Burgos (69.745). También Haro recibió 31.300 maravedís del sueldo de personas de las armadas y 230.386 maravedís del premio de la póliza de seguro del galeón de Sancho de Garalde, que se perdió en el puerto de Luarca.

[37] Los 7.569.130 maravedís que valieron los 700 quintales 24 libras de clavo que llegaron en la nao *Victoria* del viaje magallánico y que le habían entregado los oficiales de la Casa de la Contratación, más 36 quintales y 17 libras, correspondiente al 7% del peso, por el 4% de la «ramana» y el 3% «del polvo en garvel».

[38] Por cédula de 15 de julio de 1525 se destinaron a las dos armadas 5.000 ducados que Haro y Caboto recibieron de la Casa de la Contratación, a razón de 1.000 y 4.000 ducados, respectivamente.

D'Esposito a través del análisis de los libros de la tesorería de la Contratación de Sevilla y de Cristóbal de Haro, evidencian cómo en alistar las flotas de Magallanes, Gómez, Loaísa y Caboto la Corona gastó en Castilla poco menos de 26 millones de maravedís (cuadro 2)[39].

El valor de 6.454.209 maravedís del viaje de Magallanes-Elcano señalado por D'Esposito es efectivamente confirmado por otra relación de gastos que la Casa de la Contratación compiló poco después del día de salida de la flota de Sanlúcar, el 20 de agosto de 1519[40]. Según el detalle de esta relación, la Casa de Sevilla cubrió solo parte de los costes totales, estimables en 8.334.335 maravedís, al neto de 416.790 de mercancía comprada y dejada a disposición de la Casa (cuadro 3). La parte complementaria fue anticipada por Cristóbal de Haro y ascendió a 1.880.126 maravedís, de los cuales 263.345 de gastos ocurridos en el último despacho y 1.616.781 por la mercadería para rescates y otras cosas[41]. De este dinero se le devolverá a Haro la segunda suma más los intereses corridos desde el día de la salida de la flota, pero solo en 1537, una vez fenecidas las cuentas y concluido el pleito consiguiente a la cesión a Portugal de los derechos sobre el Maluco.

Los 8.334.335 maravedíes arriba señalados representan solo los costes iniciales de la expedición magallánica. De hecho, debido a la ausencia de relaciones realizadas a posteriori, una estima definitiva de los costes y beneficios globales de la armada magallánica no se ha acabado todavía de hacer, considerando que algunos de los salarios debidos a marineros o sus herederos les correspondieron después del retorno de la nao *Victoria*, teniendo en cuenta los días de servicio prestados a la Corona y las fechas de sus fallecimientos. Complican, y mucho, estas estimaciones las diversas partidas de mercaderías, armazón y barcos que se vendieron en la Casa de la Contratación en los meses siguientes, que reducirían el monto global de los costes de la expedición.

Cuadro 2. Costes de las expediciones a la Especiería sostenidos por la Casa de la Contratación de Sevilla, 1518-1525 (Valores en maravedís)

Años	*Salida*	*Capitanes de las expediciones*	*Valores*
1519	Sevilla	Fernando de Magallanes	6.454.209
1524-25	La Coruña	Esteban Gómez - García Jofre de Loaísa	17.513.813
1525	Sevilla	Sebastián Caboto	1.800.000
		Totales	25.768.022

Fuente: D'Esposito, «Le spese della Casa de la Contratación», pp. 238-242.

Las cuentas de Cristóbal de Haro suministran algunos datos interesantes con respecto a los costes sucesivos contabilizados por el factor de la Especiería, y en concreto 4.612.500 maravedís, o 12.300 ducados, que correspondían a los salarios repartidos «a las personas que vinieron en la nao *Victoria*», además «del clavo de sus camazas e quintaladas». Este dinero fue recibido en Sevilla por su apoderado, Diego Díaz, en dos pagos de 2.489.385 y 2.123.115 maravedís realizados en 15 de junio de 1524 y en 25 de septiembre de 1525, siendo dispuestos por la Real Cédula de 22 de septiembre de 1523. Fenecidas las revisiones contables en 1537, el valor de los sueldos pagados a los marineros o sus herederos, incluida la parte del socorro adelantada por los oficiales de la Casa de la Contratación, y lo que les pertenecía a todos los que, en varios momentos, habían servido a la armada, ascendió a 2.856.954 maravedís. Del clavo traído en la *Victoria* se hizo un reparto definitivo entre 40 beneficiarios –o sus herederos– que habían tomado parte en aquel rescate de especias, por un valor acumulativo de 2.793.157 maravedís[42], incluyendo los 15.750 maravedís atribuidos a Juan de Pegu, uno de los tres

[39] Según D'ESPOSITO. «Le spese dalla Casa de la Contratación». Pp. 238-242, entre 1504 y 1525 la Casa gastó 38.826.806 maravedís para los viajes de descubrimiento, de los cuales 32.568.022 para viajes al Maluco. Él incluye en esta distribución los 5.000.000 que la Casa gastó para alistar la flota de Vicente Yáñez y Américo Vespucio y los 1.800.000 del coste de la expedición de Andrés Niño y Gil González Dávila, salida en 1522 del istmo de Panamá y que, a pesar del proyecto de alcanzar las islas Molucas, acabó su carrera en las costas del Pacífico de Nicaragua y Honduras.

[40] AGI, Patronato, 34, Ramo 1.

[41] AGI, Patronato, 34, Ramo 10, fols.10-10v. La cifra corresponde a la asentada en el libro de la tesorería por Sancho de Matienzo en el año 1519, LADERO QUESADA. *Las Indias de Castilla*. P. 490.

[42] AGI, Patronato, 37, Ramo 38. La parte más destacable de este reparto de los clavos fue a favor del maestre Juan Sebastián Elcano (530.975 maravedís), del escribano Martín Méndez (330.371), y de los contramaestres Francisco Alvo (195.615),

indios del Maluco llegados a España[43]. Además de ellos, se beneficiaron del reparto de las especias también cinco instituciones religiosas, por limosnas, y Francisco de Valenzuela, como «tesorero de la veintena», quien recibió 394.614 maravedís de la vigésima parte de lo que valieron las especias, por «25 quintales y 5 libras y media del clavo que vino a la dicha veintena de lo del armaje»[44].

Cuadro 3. Costes y financiación de la armada de Fernando de Magallanes, 1518-1520 (Valores en maravedís)

Costes	Valores
Navíos, aparejo, artillería, pólvora, etc.	3.912.241
Despensa, cobre y aparejo para la pesquería, correos, etc.	415.060
Bizcocho, vino, pescado, carnes, legumbres, etc.	1.589.551
Sueldo de cuatro meses a 237 personas	1.154.504
Mercaderías para el rescate, ropas, sedas, paños, etc.	1.679.769
Total	8.751.125
Cosas que quedaron en la Casa	416.790
Total neto	8.334.335
Financiación	**Valores**
Casa de la Contratación	6.454.209
Cristóbal de Haro	1.880.126

Fuente: AGI, Patronato, 34, Ramo 10, fols. 10-10v.

Las estimas de D'Esposito sobre la siguiente armada de Loaísa corrigen las anteriores de Solano. Según el estudioso italiano, los costes de las dos flotas de Esteban Gómez y García Jofre de Loaísa ascenderían a 24.868.188 maravedís, incluyendo la parte de las ventas de aparejos y de la nao *Victoria* (cuadro 4)[45]. La parte complementaria de esta inversión procedió sobre todo de los 7.118.688 maravedís de los particulares que patrocinaron la empresa, como se detalla más adelante y en el apéndice 3. Considerando estos datos, se podría afirmar que el 71% del total de la inversión inicial de esta flota estuvo a cargo del Rey.

De la armada que se aprestó por iniciativa del veneciano Sebastián Caboto, el aporte inicial de la Corona fue de 1,5 millones de maravedís, o 4.000 ducados, representando el 16% de los 9.410.619 maravedís que sirvieron para iniciar la empresa (cuadro 4). Como ya se ha subrayado y se señala más adelante y en el apéndice 2, esta iniciativa financiera y comercial fue posible gracias a la decisiva participación de numerosos inversores, particularmente extranjeros.

La siguiente armada del Maluco que se alistó en España fue la encomendada a Simón de Alcazaba y que, como es sabido, no llegó efectivamente a cruzar el Atlántico. Los largos preparativos, la falta de recursos y, sobre todo, la decisión del Emperador de ceder los derechos sobre el Maluco al Rey de Portugal, en abril de 1529, impidieron que esta flota izase las velas en el puerto de La Coruña. Sin embargo, entre el 28 de junio y el 23 de octubre de 1527, el factor de la Especiería recibió dos facultades para vender juros por una cuantía total de 18.750.000 maravedís, o 50.000 ducados, con destino al apresto de esta armada. A estos recursos se iban añadiendo los privados adelantados por el mismo Cristóbal

Miguel de Rodas (199.237) y Juan de Acusio (165.375).

[43] AGI, Patronato, 37, Ramo 38, pliego 13: «[...] quinze mil e setecientas mrs que ovo de aver por un quintal de clavos que le quedó neto de quinto y veyntena de lo que se cargó por él en la dicha nao Victoria e lo pagastéis por él a Juan de Aranda». Sobre el desembarco de los tres indios del Maluco, KESLEY. *The First Circumnavigators*. P. 32.

[44] AGI, Patronato, 37, Ramo 38, pliegos 12-14. Las instituciones religiosas que se beneficiaron de estas limosnas fueron: el monasterio de Nuestra Señora de la Victoria (46.600 maravedís), la iglesia de Santiago de la Espada (39.375) y el monasterio de Nuestra Señora de la Concepción (471), todas de Sevilla; la iglesia de Nuestra Señora de la Merced de Huelva (785) y la cofradía de la iglesia de San Leones o Leonis (33.784).

[45] De ellos, 8.944.675 maravedís se gastaron para construir los navíos y comprar artillería; 10.804.204 fueron para vituallas, armazón, salarios y otros gastos; y 4.939.309 para la compra de mercaderías destinadas al intercambio. D'ESPOSITO. «Il finanziamento per i viaggi spagnoli». P. 748. Sobre las estimas, SOLANO. «Navíos y mercaderes en la ruta de las especies». Pp. 592-595.

de Haro y que debieron ascender a 2.023.444 maravedís, según el valor que hemos determinado considerando el cómputo de 728.440 maravedís que le reconocieron a Haro los revisores del Consejo de Indias del interés del 9% sobre su inversión que corrió desde primero de enero de 1526 hasta final de 1529[46]. Según esta relación, para emprender la expedición de Alcazaba se movilizó una cantidad de casi 21 millones de maravedís. Sin embargo, debido al hecho de que la flota no salió de España, es muy plausible que los navíos aprestados o que se iban a aprestar sirvieran para el viaje que, a partir de 1529, el emperador emprendió rumbo a Italia para recibir la corona imperial en Bolonia de manos del papa Clemente VII. Sin embargo, uno de los navíos fabricados para la flota de Alcazaba, nombrado *Imperial*, estuvo navegando en la Carrera de Indias algunos años, siendo puesto en subasta a finales de 1533 por el precio de 1.400 ducados[47].

Más difícil de estimar es el aporte financiero ligado a la expedición de Álvaro de Saavedra Cerón, que salió en 1527 de México a las islas Molucas y estuvo por completo a cargo del conquistador de México, Hernán Cortés. Según una de las relaciones sobre los costes de esta expedición[48], la inversión del futuro marqués del Valle de Oaxaca ascendió globalmente a 40.263 pesos de oro, es decir a más de 18 millones de maravedís en moneda castellana (cuadro 4).

Considerando el conjunto de las expediciones dirigidas al Maluco de los capitanes Magallanes, Gómez-Loaísa, Caboto y Saavedra Cerón, y la abortada salida de Alcazaba, los recursos movilizados para emprenderlas procedieron en casi el 45,5% de particulares, mientras el restante 54,5% estuvo a cargo del Rey, quien financió su inversión a través de deuda, particularmente para las expediciones de Loaísa y de Alcazaba, como se explica más detenidamente en el párrafo siguiente.

Cuadro 4. La financiación de las armadas del Maluco: los recursos invertidos para el inicio de las expediciones (valores en maravedís y porcentaje)

Armadas	Totales	Corona		Particulares	
	Valores	Valores	%	Valores	%
Magallanes	8.334.335	6.454.209	77,4	1.880.126	22,6
Gómez-Loaísa	24.868.188	17.749.500	71,4	7.118.688	28,6
Caboto	9.410.619	1.500.000	15,9	7.910.619	84,1
Alcazaba *	20.773.444	18.750.000	90,3	2.023.444	9,7
Totales en Castilla	63.386.586	44.453.709	70,1	18.932.877	29,9
Saavedra Cerón	18.118.350		0,0	18.118.350	100,0
Totales de las flotas	81.504.936	44.453.709	54,5	37.051.227	45,5

Nota: * no salió.
Fuentes: AGI, Patronato, 37, Ramo 38; D'Esposito, «Il finanziamento...», apéndices 1-3.

El endeudamiento de la Corona

Los préstamos a corto plazo

Los primeros recursos que Cristóbal de Haro recibió para la empresa del Maluco le llegaron por efecto de una Real Cédula de 6 de mayo de 1522, por lo tanto emitida seis meses antes de que se instituyese oficialmente la Casa de la Contratación de la Especiería de La Coruña. Por entonces, Haro habría

[46] AGI, Patronato, 37, Ramo 38: «[...] que oviste de aver de los intereses de todos los mrs que ovistes puestos por nos en el armada que se hizo en que avía e ir por capitán Simón de Alcazaba, desde primero de enero de 1526 hasta en fin de diciembre de 1529, el qual dicho interés fue contado a razón de nueve por ciento como se contiene en la averiguación que está en los libros de las quentas del dicho Consejo».

[47] AGI, Indiferente, 1092, Número 49. Carta de los oficiales de la Casa de la Contratación, Sevilla, 4-X-1533.

[48] La relación más completa es la encontrada en el archivo del Hospital de Jesús por ROMERO SOLANO. *Expedición cortesiana a las Molucas*. Pp. 99-116, que ha vuelto a publicar también MARTÍNEZ. *Documentos cortesianos*. Vol. 1, pp. 491-503. Otras dos relaciones, incompletas, se encuentran en AGI, Patronato, 43, Número 2, Ramo 6; y Ramo 8, fols.29-36.

recibido, por medio de Nicolás de Grimaldo, la suma de 1.465.246 maravedís que los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla le habían remitido de un cambio realizado con Francisco de Grimaldo para gastarlos «en la armada que al presente se hace para el descubrimiento de la Especiería»[49]. Se trataba, en concreto, de dinero acuñado del tesoro llegado a comienzos de año de la Nueva España y momentáneamente secuestrado con motivo de la falta del derecho de gobernación, todavía no otorgado a Hernán Cortés. La suma fue desembolsada, casi a dos años de distancia, sin corresponder intereses, con un pago cumplido el 9 de noviembre de 1523 por Juan de Gumiel, hijo y lugarteniente del tesorero de la Contratación Nuño de Gumiel[50]. En este mismo año, Haro recibió otros 1,5 millones de maravedís de Juan de Aranda, factor de la Casa de Sevilla, que procedían de la primera gran requisa de metales preciosos ordenada por el emperador el 10 de septiembre de 1523 a cambio de *juros* tasados a 7,14% o libranzas con el 14% de interés. No fue el único dinero que procedió de esta primera requisa general de metales preciosos americanos. En 1525, el mismo Aranda le consignó a Haro otros 232.517 maravedís del alcance de la avería cobrada en las partidas requisadas; otros 200.000 maravedís le ingresaron en 1528 del alcance de todas las partidas requisadas, con lo cual saldría a 1.932.517 maravedís el monto global del dinero tomado a particulares en 1523 de que Haro se sirvió para comenzar el apresto de las flotas de Gómez y Loaísa[51].

El 9 de diciembre de 1525, el factor de la Especiería recibió en Toledo de Esteban de Pasamonte la suma de 910.000 maravedíes «para la paga de guardas y proveer la armada de Alcazaba». Pasamonte, quien por entonces ocupaba interinamente la tesorería dominicana tras el fallecimiento de su tío, Miguel de Pasamonte, había regresado a Castilla para negociar su nombramiento como nuevo tesorero de la isla Española, cargo que le fue otorgado el 10 de febrero de 1526[52]. Finalmente, la suma de este préstamo fue cargada a Haro por 1.125.000 maravedís, incluyendo la parcial compensación de los 1.000 pesos de oro (450.000 maravedís en moneda castellana) que Pasamonte había recibido prestados de la tesorería de Santo Domingo para instalar en la isla un ingenio de azúcar[53].

En 14 de mayo de 1527, los oficiales de la Contratación entregaron al apoderado de Haro, Diego Díaz, 600.000 maravedís, que sacaron del arca de los «bienes de difuntos». La suma fue devuelta a la Casa el día 7 de febrero de 1528, ocho meses después[54]. Entre estos préstamos a corto plazo habría que incluir el dinero adelantado para esta expedición por Haro, que se ha estimado en poco más de dos millones de maravedís y cuya existencia se conoce gracias a una referencia implícita, representada por los 728.440 maravedís del interés que se le reconoció a Haro por las sumas anticipadas desde 1526 hasta la liquidación de la Especiería.

La venta de juros

El 6 de julio de 1531 el contador de cuentas Pedro Yáñez, también conocido como Peryáñez, acabó en Ávila la revisión contable de las ventas de *juros* realizadas por Cristóbal de Haro «para proveer las armadas que se hisieron para Maluco». Una copia de esta fuente, encontrada entre los papeles de la contaduría del Consejo de Indias, permite completar y detallar el estudio sobre el endeudamiento público ligado al proyecto especiero. Entre junio de 1524 y octubre de 1527, el Rey le otorgó a Haro tres facultades distintas para vender *juros* por el valor de 25.000 ducados cada una, que finalmente supusieron un ingreso total de 28.124.998 maravedís. En el apéndice 1 se ha reproducido el listado completo de los *juros* vinculados a la empresa de la Especiería, ofreciendo un detalle de los beneficiarios, del valor

[49] Real Cédula, Palencia, 6-V-1522. AGI, Indiferente, 420, libro 9, fols.27-27v. La suma fue remitida a Haro o al obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca. La cifra está confirmada en la cuenta de Haro. AGI, Patronato, 37, Ramo 38, fol.1.

[50] La parte de Puertocarrero, quien había fallecido tras la reclusión impuesta por Fonseca, fue entregada a su madre, María de Céspedes. AGI, Contratación, 4675, libro 2 (sin foliación).

[51] Sobre esta requisa, SARDONE. «Forced loans in the Spanish Empire». Id, «'Secuestro' de las remesas de Indias». Pp. 705 y 712.

[52] Real Provisión, Toledo, 10-II-1526. AGI, Indiferente, 420, libro 10, f. 277v-279.

[53] Real Cédula, Sevilla, 11-V-1526. AGI, Indiferente, 420, libro 10, f. 338.

[54] Además de en la cuenta de Haro (fols. 2v-3), la suma es confirmada, con fecha un poco posterior, en una relación de AGI, Contaduría, 2, Número 1: «[...]assy mismo se dieron al dicho Cristóbal de Haro, en 14 de mayo de 1527, en su nombre a Diego Díaz, de los bienes de difuntos que [h]avía en la arca de tres llaves desta Casa seyscientos mill mrs procedidos de los señores del Gobierno de las Indias los quales nos tornó a dar el dicho Diaz y se metieron en la dicha arca».

y de la tipología de títulos emitidos con las tres facultades[55]. En la imagen 1, en cambio, se reproduce una copia de uno de los *juros al quitar* vendidos por Haro que se han encontrado en los legajos de las contadurías de mercedes del Archivo General de Simancas[56].

La primera de estas tres facultades fue expedida en Burgos el 28 de junio de 1524 con motivo de «los gastos de las dichas armadas de la Especiería», que por entonces iban a cargo del comendador García Jofre de Loaísa y se estaban aprestando entre las ciudades de Bilbao y La Coruña. La segunda facultad y la tercera se expidieron en Valladolid el 28 de junio y el 23 de octubre de 1527 y fueron asignadas «para proveer el armada que se hazía para Maluco en que yba por capitán general Simón de Alcazaba»[57].

El primer ingreso global de la venta de *juros* fue registrado por Haro el 6 de febrero de 1525, cuando algunos títulos ya habían comenzado a determinar el pago de las primeras ratas o porciones de las rentas anuales corridas desde el día de «la ascención». Debido a la falta de recursos del *receptor general*, Alonso Gutiérrez de Madrid, a quien habían sido cargado primeramente estos pagos de ratas, Haro fue llamado a satisfacerlos por varias órdenes del Rey, como se detalla particularmente en el cuadro 8.

Considerando las diversas especies, Haro vendió tres tipologías de títulos: 55 *juros metálicos*, o en dinero; cinco *juros de pan*; y dos *juros de pan y dinero*. Los primeros constituyeron casi el 96,3% del montante rastreado (apéndice 1 y cuadro 5). Los *juros de pan* eran así llamados porque garantizaban, en lugar del pago en efectivo, anualidades de fanegas de pan correspondientes al valor indicado[58]. En total, fueron cinco los *juros de pan* vendidos por Haro con rentas comprendidas entre 30.000 y 5.500 maravedís. Sus beneficiarios fueron el licenciado Alonso del Buendía, Juan de Molina, Pedro de Navarrete, Íñigo del Hospital y Juan de Haro, hijo del factor de la Especiería[59]. Todos estos títulos tenían una rentabilidad del 7,14% del capital invertido. Los dos *juros de pan y dinero*, híbridos de las dos tipologías sobredichas, fueron vendidos a Francisco del Campo por una renta global de 6.500 maravedís y una rentabilidad de 6,25 y 6,67%[60].

Todos los *juros de pan* y *de pan y dinero* fueron vendidos por Haro con la primera facultad de 1524, cuando ya se había propagado por Castilla una fuerte carestía consiguiente a la rebelión de las Comunidades de 1520-21 y a las repetidas sacas de trigo para abastecer al ejército situado al norte de la Península tras la invasión de las tropas francesas y la campaña para la recuperación de San Sebastián[61]. En aquella época la pestilencia había llegado a su máximo punto de contagio, al extremo de que los oficiales de la Contratación de Sevilla se vieron obligados a buscar refugio en la cercana Puebla del

---

55 Fe de Peryáñez, Contador de Mercedes del juro que vendió Cristóbal de Haro. AGI, Contaduría, 2, Número 1. En la fase de redacción de este documento conteniendo los listados de tres facultades los contadores de mercedes, y en concreto Pedro Yáñez, debieron invertir la sucesión de los *juros* de la primera facultad, expedidos entre 1524 y 1525, con aquellos de la tercera facultad de 1527. Confirman esta idea dos indicios significativos: el primero, que doce de los veinte títulos incluidos en la tercera facultad, detallados en el cuadro 8, ya habían producido pagos de ratas de las anualidades ejecutados por Cristóbal de Haro entre los días de la Ascensión de los años 1525 y 1526; el segundo, que algunos de los *juros* indicados en la tercera facultad tienen fechas de 1524, según se ha podido comprobar a partir de los privilegios conservados en la contaduría de Mercedes del Archivo General de Simancas. Entre estos se señalan: los 5.175 maravedís de Andrés de Ayala, hijo de Juan de Ayala, por privilegio de 20 de junio expedido en Burgos; los 64.000 maravedís del monasterio de San Andrés de La Coruña, por privilegio fechado 6 de febrero; los 3.000 maravedís de juros del secretario Juan de Sámano, por el privilegio expedido en Madrid el 4 de marzo. Por el contrario, hay títulos de la primera facultad que en realidad se expidieron entre 23 de octubre y 3 de diciembre de 1527, como: los 10.000 maravedís de Alonso Díaz de Lerma; los 35.500 maravedís del monasterio de Santa Clara la Real, de Astudillo (Palencia); los 7.000 maravedís de Obregón; los 40.000 maravedís de Diego de Bilbao; y los 3.000 maravedís de Diego García de Salamanca. Por esta razón, en el apéndice 1 se han indicado los *juros* invirtiendo la primera con la tercera facultad.

56 AGS, Contadurías de Mercedes, legajo 3, exp. 45.

57 AGI, Patronato, 37, Ramo 38, fol. 3; Contaduría, 2, Número 1.

58 Los *juros de pan* constituyen una rareza de la historia financiera castellana de la Edad Moderna. Según TOBOSO SÁNCHEZ. *La deuda pública*. Pp. 36-38, tienen característica de *juros en especie* y se difundieron sobre todo durante la época medieval, apareciendo hasta los siglos XVIII por la transmisión de las herencias. Todos los *juros* «de especie» estaban situados sobre tercias o salinas y planteaban más problemas que los *juros* en metálico. Ella cita el caso de un *juro* concedido en 1346, hallado en el fondo Diversos Juros (leg. 320, s/n) del Archivo Histórico Nacional.

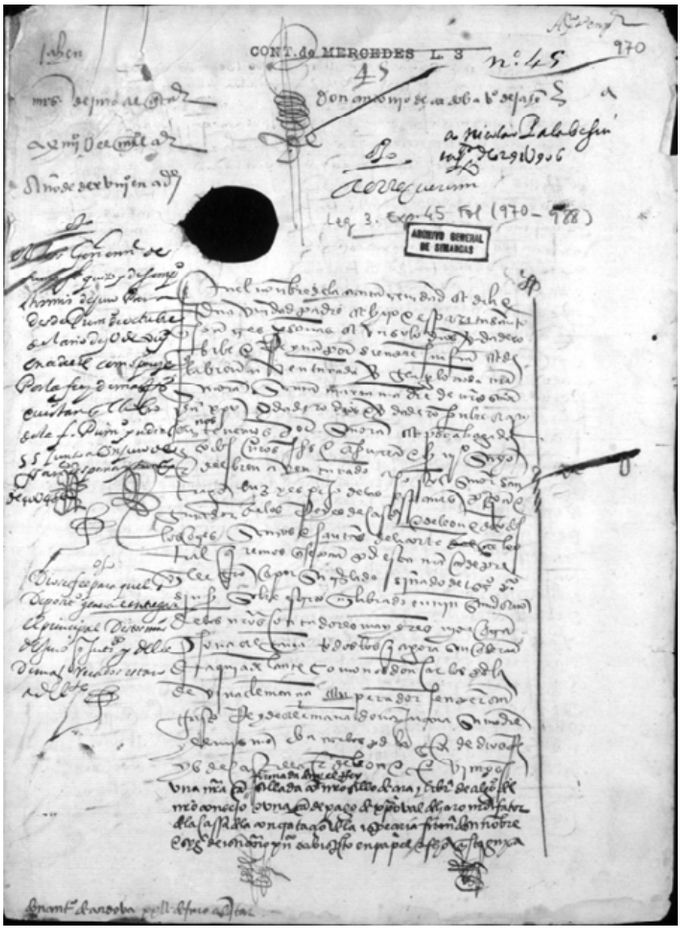
59 Molina compró un título de 9.000 maravedís, Navarrete otro de 14.000 y Hospital uno de 11.600.

60 El primero tuvo una renta de 3.880 maravedís y tasación de 16.000 maravedís el millar (6,25%); el segundo, de 2.620 maravedís y tasación de 15.000 maravedís el millar (6,6%).

61 AGI, Indiferente, 1092, Número 17, 1, 1. Carta del Asistente de Sevilla, 6-III-1523?

Río, donde recibían aviso de la llegada de navíos del Nuevo Mundo gracias a los repetidos viajes del portero de la Casa, Diego de Collantes[62]. Para hacer frente a esta carestía, la Corona tuvo que recurrir a grandes importaciones de trigo de Italia (particularmente de los puertos de Apulia, como Barletta, Manfredonia y Trani), que también sirvieron a Portugal para salir de esta considerable hambruna[63].

Con respecto a la duración y tipología de extinción, los *juros* vendidos por Haro eran todos redimibles y se distinguieron en *juros al quitar*, cuya consumición estaba sujeta a la voluntad del Erario, y *juros de por vida*, que cesaban sus existencias solo tras la muerte de los beneficiarios o de sus herederos (en el caso de que fuesen cedidos por más de una vida). También había dos *juros de por vida al quitar*, títulos casi desconocidos[64], que eran híbridos de los dos primeros, en el sentido de que podían extinguirse por voluntad de la Corona, y en este sentido eran «al quitar», pero, en ausencia del ejercicio de esta facultad, dejaban de pagarse con el fallecimiento de sus beneficiarios.



Copia de un privilegio de juros al quitar vendido por Cristóbal de Haro en 1527, como factor de Casa de la Contratación de la Especiería. Fuente: AGS, Contadurías de Mercedes, legajo 3, expediente 45

62 SCHÄFER. *El Consejo Real y Supremo de las Indias*. Vol. 1, p. 95.

63 FENICIA. *Politica Economica e realtà mercantile*. Pp. 10-11.

64 LÓPEZ-JUANA PINILLA. *Biblioteca de Hacienda de España*. Pp. 257-258: «...juros a razón de 20.000 el millar, en lugar, y con la antelación y data de los *de por vida al quitar* que hubiere vendidos por una y dos vidas en cabeza de cualesquier personas con cualquier alcabalas, rentas y yerbas de las órdenes militares de Santiago, Calatrava y Alcántara...». Otras trazas de estos títulos se han encontrado en: Laiglesia, *Instrucciones y consejos del emperador*, p. 25: «de los cuales descontados 10.000 ducados que se libran á Ugo Ángelo y 4.000 ducados que se han librado a doña Guiomar Manrique de ayuda de casamiento y al Duque de Segorbe, y 6.000 ducados que se han vendido *de por vida al quitar* y 1.000 ducados que se vendieron de *por vida* para la hija de la condesa de Faro quedaran hasta el 35.000 ducados de los quales suelen ser librados las casas de Castilla y del Príncipe e Ynfantes y cosas del Estado y ya están mandados librar». En la Contaduría de Mercedes encontramos un solo *juro de pan* de 80.000 maravedís comprado por Alonso de Baeza, vecino de Baeza, en 1530. AGS, Contadurías de Mercedes, legajo 2, exp. 91.

Cuadro 5. Las ventas de juros realizadas por Cristóbal de Haro Factor de la Casa de la Contratación de la Especiería, 1524 y 1527

A. **Distribución por tipologías**

Tipología de juros	N.	%	Capital	%	Rentas	%
Al quitar	50	80,6	26.237.218	93,3	1.912.539	91,5
Al quitar en pan	5	8,1	981.400	3,5	70.100	3,4
Al quitar en pan y dineros	2	3,2	101.380	0,4	6.500	0,3
De por vida	3	4,8	445.000	1,6	55.625	2,7
De por vida al quitar	2	3,2	360.000	1,3	45.000	2,2
	62	100,0	28.124.998	100,0	2.089.764	100,0

B. Distribución por especies

Tipología de juros	N.	%	Capital	%	Rentas	%
Metálicos (*)	55	88,7	27.042.218	96,2	2.013.164	96,3
En pan	5	8,1	981.400	3,5	70.100	3,4
En pan y dineros	2	3,2	101.380	0,4	6.500	0,3
	62	100,0	28.124.998	100,0	2.089.764	100,0

(*) *Al quitar*, *de por vida* y *de por vida al quitar.*

C. Distribución por desembolsos

Tipología de juros	N.	%	Capital	%	Rentas	%
Al quitar	57	91,9	27.319.998	97,1	1.989.139	95,2
De por vida	3	4,8	445.000	1,6	55.625	2,7
De por vida al quitar	2	3,2	360.000	1,3	45.000	2,2
	62	100,0	28.124.998	100,0	2.089.764	100,0

Fuente: Apéndice 1.

Dos de los *juros al quitar* registrados por Haro se emitieron porque se «consumieron» otros dos títulos ya existentes. Es el caso de un *juro de por vida* de don Juan Hurtado de Mendoza, de renta de 45.000 maravedís, rentabilidad del 4,4% y capital invertido de 200.000 maravedís, que ya había pertenecido al secretario Francisco de los Cobos, fue sustituido con un *juro al quitar* del mismo valor pero una rentabilidad del 7,14% y capital invertido de 315.000 maravedís. Antonio de Deza, en cambio, acrecentó la rentabilidad de un *juro al quitar* de renta de 25.600 maravedís, que pasó a rentarle del 7,14% al 5,5%.

No sabemos cuánto ganó o perdió la Corona en esta renegociación de la renta, pero es cierto que estas operaciones de renovación y consumición de *juros* ya existentes no fueron hechos aislados durante el reinado del Emperador[65].

Fueron en total cinco los títulos vitalicios y todos tasados a 8.000 el millar, por tanto al 12,5% de rentabilidad, tres del tipo *juros de por vida* y dos *juros de por vida al quitar*. Alonso Godínez compró en 1524 un *juro al quitar* de 30.000 maravedís y un *juro de por vida* de 20.000 maravedís, por una inversión total de 580.000 maravedís. Con la tercera facultad de 1527, Haro vendió otros dos *juros de por vida* a Francisco de Lizaur y a Isabel de Peñalosa, y dos *juros de por vida al quitar*, a Isabel de Avellaneda y Catalina de Santa María. De estos cinco títulos vitalicios se ingresaron 805.000 maravedís, que representaban el 3% del capital y el 5% del valor de todas las rentas pagadas tras las tres emisiones (cuadros 5 y 6). Los otros 57 títulos, todos *al quitar*, produjeron el ingreso del 97% del capital, alcanzando una rentabilidad del 7,14%, con la excepción de los dos *juros de pan* vendidos en 1524 a Francisco del Campo, de

[65] El incremento de tasación en millar, como la de 14.000 a 18.000 maravedís, solía llamarse «crecimiento», según el lenguaje contable de la época. Estas renegociaciones fueron más frecuentes durante el reinado de Felipe II. Álvarez Nogal y Chamley, «Debt Policy under Constraints...». Sin embargo, circunstancialmente, hay que remarcar cómo, además de la tasación, cambió en estos casos concretos incluso el tipo de reembolso, de *juros de por vida* a *juros al quitar*.

tasación del 6,25% y del 6,67%, y del *juro* metálico comprado en 1524 por Antonio de Deza, tasado al 5,56% (cuadro 6).

Cuadro 6. Rentabilidad de los juros vendidos por Cristóbal de Haro para la empresa de la Especiería, 1524-1527 (valores en número, millar, por ciento y maravedís)

R. en millar	R. en %	N.	Capital	%	Renta	%
juros de por vida						
8.000	12,50	5	805.000	2,9	100.625	4,9
	»	5	805.000	2,9	100.625	4,9
juros al quitar						
14.000	7,14	53	27.007.954	96,0	1.951.639	93,3
15.000	6,67	1	39.300	0,1	2.620	0,1
16.000	6,25	1	62.080	0,2	3.880	0,2
18.000	5,56	2	210.664	0,8	31.000	1,5
	»	57	27.319.998	97,1	1.989.139	95,1
	»	62	28.124.998	100,0	2.090.364	100,0

Abreviaturas: R.: rentabilidad. *Fuente*: Apéndice 1.

Cuadro 7. Principales compradores de los juros vendidos por Cristóbal de Haro para la empresa de la Especiería, 1524-1527 (valores en maravedís)

N.	Compradores	Capital	Rentas	Facultades
1	Álvaro de Noroña (don)	5.250.000	375.000	I
2	Luis de la Cerda (don)	3.990.000	285.000	III
3	Francés de Beaumont (don)	2.100.000	150.000	II
4	Juan de la Tumba (flamenco)	1.120.000	80.000	II
5	Hernando de Bernuy	980.000	70.000	III
6	Diego de Huidobro	980.000	70.000	II
7	Monasterio de S. Andrés de La Coruña	896.000	64.000	I
8	Sancho Díaz de Leguízamo	700.000	50.000	II
9	Isabel Finolete	700.000	50.000	II
10	Diego de Bilbao (protonotario)	560.000	40.000	III
		17.276.000	1.234.000	

Fuente: Apéndice 1.

El portugués don Álvaro de Noroña comanda el grupo de los principales compradores de estos *juros* vendidos por Cristóbal de Haro para la empresa del Maluco, gracias a una inversión de más de 5,2 millones de maravedís hecha en 1524 a cambio de una renta anual de 325.000 maravedís (cuadro 7). Noroña [Noronha según la dicción lusa], quien en la década de 1530 actuaría como *contino* de la casa real[66], debió de ser uno de los nobles lusos que entre 1523 y 1524 se instalaron en la corte burgalesa de la reina viuda de Portugal, Leonor de Habsburgo, regente de Castilla tras la salida del hermano emperador para la campaña de Fuenterrabía y la guerra contra Francia. Llama la atención que, en medio de los arreglos matrimoniales de otra hermana de Carlos V, Catalina de Habsburgo, con Juan III de Avís, firmados en Burgos en 5 de julio de 1524, y de la infructuosa discusión sobre los derechos de las islas Molucas[67], un noble portugués cubriese más de la mitad de los primeros 25.000 ducados tomados en

[66] MARTÍNEZ MILLÁN (coord.). *La corte de Carlos V*. Vol. 4, p. 276.

[67] LABRADOR ARROYO. «La organización de la Casa de Catalina de Austria». P. 16, y RODRÍGUEZ VILLA. «El emperador Carlos V y su corte». Pp. 144, 153-169, 192, 200. El 10 de septiembre de 1523, el embajador Salinas escribía (p. 144): «del Rey

préstamo a largo plazo por la Corona de Castilla para seguir la empresa de la Especiería. Con casi cuatro millones de maravedís, don Luis de la Cerda fue el segundo principal inversor de la renta (el principal de la tercera facultad), seguido por el mercader burgalés Hernando de Bernuy, quien invirtió hasta 980.000 maravedís. A ambos les correspondió, en conjunto, el 51% del valor de esta tercera venta de títulos. De entre 560 y 406 mil maravedís fueron los otros principales aportes, es decir, los del protonotario Diego de Bilbao, el monasterio de Santa Clara de Astudillo y Beatriz de los Ríos. Otro mercader burgalés, Íñigo del Ospital [Hospital], invirtió globalmente 302.400 maravedís, comprando dos títulos y entre ellos un *juro de pan* de renta de 11.600. También el contador Pedro Yáñez invirtió dineros en estos títulos, comprando dos *juros al quitar*, el primero por valor de 18.000 maravedís, adquirido en 1524 en copropiedad con su mujer, y el segundo de 8.650 maravedís en 1527.

Los pagos de las primeras ratas, o porciones anuales, de los juros vendidos por Cristóbal de Haro estuvieron inicialmente a cargo de Alonso Gutiérrez de Madrid, nombrado en 1524 como *recibidor general*. Sin embargo, debido a la falta crónica de numerario de aquellos años de guerra, algunos de los pagos de las fracciones o partes de anualidades se realizaron a través del dinero ingresado al mismo Haro. Así resulta de la cuenta del factor de la Especiería, quien libró hasta 83.042 maravedís para pagar las partes de doce ratas de títulos ya corridas desde la fecha de emisión del privilegio hasta las fechas de libramiento transmitidas a Haro, como pagador sustituto del *receptor general* Gutiérrez de Madrid. Algunos de estos títulos, en concreto aquellos del licenciado Buendía, del tesorero Juan López de Calatayud, de Juan de Molina y del secretario Juan de Sámano, llevaban fecha de emisión de 1525 y garantizaron frutos bastantes rápidos.

Cuadro 8. Las primeras ratas de juros pagadas por Cristóbal de Haro de los títulos vendidos con la primera facultad de 1524 (valores en maravedís)

N.	Beneficiarios	Rata	Renta	Fecha de venta	Fecha de libramiento
1	Juan de Almansa	6.000	12.000	24-XI-1524	23-II-1525
2	Licenciado Buendía	11.996	30.000	1-II-1525	13-I-1525
3	Rodrigo Godínez	2.484	6.000	2-VIII-1524	25-VIII-1525
4	Rodrigo Godínez	10.770	26.000	2-VIII-1524	25-VIII-1525
5	Juan de Haro	3.560	5.500	1-X-1524	20-I-1525
6	Juan López de Calatayud	7.470	5.500	1-I-1525	23-VIII-1525
7	Juan de Molina	3.575	9.000	1-I-1525	2-I-1525
8	Pedro de Navarrete	6.136	14.000	15-XII-1524	10-II-1525
9	Íñigo del Hospital	16.141	11.600	20-XII-1524	8-VI-1526
10	Juan de Sámano	2.750	3.000	1-II-1525	29-III-1525
11	Monasterio de Santa Dorotea (1)	7.500	30.000	1-X-1524	12-XI-1524
12	Pedro Yáñez	4.660	8.600	10-XI-1524	3-I-1525
		83.042	161.200		

Nota: (1) Priora y monja del monasterio de Santa Dorotea de Burgos.
Fuente: AGI, Patronato, 37, Ramo 38, pliegos.14-15.

La inversión capitalista privada

Junto a los préstamos recibidos, la empresa de la Especiería fue impulsada gracias a una serie de contribuciones privadas que tenían una naturaleza distinta del mero préstamo de dinero y poseyeron seguramente un matiz comercial. De hecho, la gran cantidad de clavo que llegó a Sevilla con la *Victoria* despertó el interés de la principal colonia de extranjeros de Cádiz y Sevilla que ya estaba involucrada

de Portugal, que aquí era venido [Burgos] a entender en la especiería [...], se cree que le han respondido no ha lugar su demanda». El 24 de marzo siguiente (p. 163) dio noticia de la formación de la comisión de Badajoz para dirimir el asunto del Maluco.

en el mercado internacional y en la explotación de Canarias, hasta entonces el principal centro de abastecimiento castellano de azúcar, canela y pasteles que tenían un gran aprecio en todas las factorías europeas y, principalmente, en las de Lisboa, Sevilla, Amberes y Brujas.

La expedición de Caboto

El caso de la financiación de la armada de Caboto representa el primer ejemplo de capitalismo mixto público-privado de la historia marítima de España, con costes y beneficios de la empresa repartidos proporcionalmente entre los socios patrocinadores. El esquema de financiación propuesto por el veneciano, *piloto mayor* de la Casa de la Contratación, tuvo su réplica, unos meses más tarde, entre algunos patrocinadores privados que pusieron dinero en la armada de Loaísa. El marino veneciano supo involucrar en la iniciativa, no sólo a la Corona, que participó con una cuota de 4.000 ducados, sino también al principal grupo de mercaderes extranjeros de Sevilla y Cádiz, compuesto por alemanes, italianos e ingleses, y además por los españoles procedentes de los varios reinos, incluyendo valencianos y catalanes.

Sin duda, el grupo italiano era el más consistente. Además, los genoveses representaban la colonia más numerosa de tratantes ultramarinos ligados a la expedición de Caboto y lideraban el grupo de los extranjeros, también formado por otros italianos, como toscanos, venecianos y lombardos, o bien alemanes e ingleses. El grupo de toscanos estaba dominado seguramente por los florentinos. Eran naturales de Florencia seguramente Jacopo Fantoni, quien tuvo varios tratos comerciales –atún, alumbre, cuero irlandés, libros– y una discreta relación con Juan Vespucio[68]. El luqués Andrés Veluti, que se habían establecido en Medina del Campo, aportó 101.970 maravedís.

La contribución de los alemanes se sitúa en torno al 4,5% de la de los armadores capitalistas y su nómina incluye a Lázaro de Núremberg [Nürnberg], librero y estampador ligado a los Cromberger, a Ambrosio de Alfinguer [Alfinger], ligado a los Welser, quien al poco tiempo partió con otros compatriotas a la conquista del Eldorado venezolano, ocupando por un tiempo incluso el cargo de gobernador de Coro[69]. Entre los socios que participaron en la empresa con el tercio de sus sueldos se encuentra, con una participación de 30.000 maravedís, el factor de los Fugger, Juan de Vandeler.

Entre los españoles, sorprende la presencia de catalanes y valencianos que participaron, aunque con más modestos aportes financieros, en la iniciativa del piloto de la Contratación. Entre los inversores catalanes se señalan Juan Nadal, quien pertenecía a la élite mercantil condal que se había establecido en Cádiz, de la que formaban parte también Damián Morell, Fernando Font y Jaime López; y los barceloneses Juan y Pedro Clarete [Claret], quienes se interesaron en dos cuotas, una singularmente y otra como socios, con una aportación total de 152.955 maravedís[70].

Bastante controvertido es el origen de Cebrián de Caritate [Caritat], personaje culto y por muchos años ligado a la Carrera de Indias, como comerciante de libros, procurador en la Corte y miembro del consulado de Sevilla. Para algunos historiadores era italiano, quizás por haber tenido bastantes tratos con la élite itálica de Sevilla y por haberse casado en primeras nupcias con una descendiente de los florentinos Gualtierotti, Leonor Gualderote[71]. Sin embargo, en 1530 Cebrián declaró ser «aragonés y estante en la ciudad hispalense», lo cual si no quita dudas sobre su vecindad no elimina las tinieblas con respecto a su efectiva naturaleza[72].

Además de estos socios capitalistas, que pusieron dinero en efectivo, la compañía contó con el aporte de 12 oficiales (tesoreros, veedores, capitanes y contadores) de tres navíos de la flota, quienes pusieron

---

[68] Por un tiempo tuvo una compañía con Juan de Giunta, librero florentino de Salamanca, para el comercio de los atunes de los Medina Sidonia. OTTE. «Los Botti y los Lugo». Pp. 57 y 66.

[69] Real Cédula, Granada, 9-IX-1526. AGI, Patronato, 421, libro 11, fol.157v.

[70] Juan Clarete siguió cargando mercancías a las Indias, en compañía de otro catalán, Miguel de Brendel, hasta 1535, cuando solicitó su apremio por varios impagos a los oficiales de Panamá. En 1553 seguía esperando que su antiguo socio le devolviese el dinero invertido. Real Cédula, Valladolid, 20-XII-1553. AGI, Panamá, libro 9, fols.127v-128.

[71] Una hija de la pareja, doña María de Caritate, pasó a las Indias en febrero de 1569 junto con su propia hija, doña Cebriana de Caritate, habida de Sebastián de Benalcázar. *Catálogo de pasajeros a Indias*. Vol. V, p. 272.

[72] MAILLARD ÁLVAREZ. «Aproximación a la creación». P. 483. Sobre sus relaciones en la Corte, existen varias trazas en los pleitos del fondo Justicia del AGI.

en la empresa 330.000 maravedís en total. Esta suma, recogida a través de contribuciones de 20.000 y 30.000 maravedís, representaba el primer tercio del salario que no les fue hecho efectivo y que, como se solía hacer antes de emprender viajes de descubrimiento, normalmente destinaban al mantenimiento de sus familias.

La expedición de Loaísa

Siguiendo el ejemplo del veneciano Caboto, Cristóbal de Haro y el conde de Villalba, don Hernando de Andrada, firmaron un primer acuerdo con la Corona en fecha de 14 de agosto de 1525, cuando ya la flota de Loaísa había salido hacía veinte días del puerto de La Coruña (24 de julio), que fue ratificado en 24 de noviembre[73]. A este primer arreglo, siguió otro, asentado en fecha de 10 de febrero de 1526, para aprestar a su costa, en el puerto de La Coruña y durante el tiempo máximo de ochenta días tras la capitulación, una pequeña armada compuesta de tres buques –una carabela de 50/60 *toneles*, un patache de 25/40 *toneles* y un bergantín de remos– para un viaje de descubrimiento dentro de las demarcaciones castellanas. La Corona, en este segundo acuerdo, que finalmente no se ejecutó, se comprometería a invertir solo 400 ducados y a no conceder, en el tiempo de ocho años, licencias similares a otras personas, a menos que los dos asentistas formasen parte de los armadores. En cambio, los dos asentistas habrían tenido que pagar a la Casa de la Especiería el derecho de la veintena sobre lo rescatado, incluso cautivos, y al rey la décima parte de las primeras tres armadas enviadas, mientras de las otras siguientes se habría cobrado, respectivamente, el quinto y la veintena de todo[74].

Del primer acuerdo promovido por Haro y Aranda se desprende una vinculación privada a la financiación del viaje de Loaísa que fue todavía más significativa que en el caso de la expedición magallánica, ascendiendo a 7.118.688 maravedís[75]. Similarmente al modelo de financiación propuesto por Caboto, la contribución se dividió entre los aportes de socios capitalistas, es decir de personas que pusieron dinero al contado (6.058.688 maravedís), incluyendo el valor de armas y vinos que se tomaron al conde de Villalba, Hernando de Andrada, y a Vasco García de Betanzos; y la parte de créditos de oficiales y marinos embarcados en la empresa, que renunciaron a recibir el adelanto del tercio o de una parte de sus salarios (1.060.000 maravedís).

La empresa de Jakob Fugger [Jácome Fúcar como se le llamaba en Castilla] y su sobrino fue el principal inversor con 10.000 ducados (apéndice 3). Según Kellenbenz, de esta suma solo 4.600 ducados representaban el auténtico aporte de los dos Fugger, siendo los 5.400 ducados complementarios cuotas de sus socios ocultos, es decir de otras casas comerciales de Augsburgo dispuestas a asumir el riesgo y que oficialmente no aparecieron en este asiento. Se trata, según el autor alemán, de Christoph Herwart, quien aportó 2.000 ducados; de Konrad Rehlinger y Jörg Imhoff, quienes invirtieron 1.000 ducados; de Hans Paugartner, que puso 800 ducados; y de Hans Manlich, quien entregó los restantes 600 ducados[76]. Aparte de los sobredichos 10.000 ducados recibidos de los Fugger, siguieron en orden de importancia las aportaciones de 2.000 ducados de Haro, los 2.000 ducados de Bartolomé Welser, los 685 del conde de Villalba, Hernando de Andrada, y los 300 de Fernando Yáñez. Dos miembros del Consejo de Indias, el secretario Juan de Sámano y el doctor Diego Beltrán, pusieron 100 y 200 ducados. Entre los financiadores cupieron dos flamencos, Juan de la Tumba [o Latumba], que figuró también entre los inversores de los juros vendidos por Haro, y Pablo de Gamarra [o Gamera], respectivamente con 150 y 50 ducados, este el aporte menos significativo. De una cierta relevancia fue la intervención de la banca burgalesa. Aparte de Cristóbal de Haro, cabe señalar los 150 ducados puestos por su sobrino Juan López de Haro, y la contribución de Lope Gallo y Alonso de Espinosa, ambos con 100 ducados.

---

[73] AGI, Indiferente, 415, libro 1, fols.27v-29. Capitulación con Diego García.

[74] AGI, Indiferente, 415, libro 1, fols.29-31. Real Cédula de asiento y capitulación tomados con el conde Hernando de Andrada y Cristóbal de Haro para hacer una armada de descubrimiento. KELLENBENZ. *Los Fugger*. P. 218.

[75] El dato que se indica es el asentado en el cargo y descargo de Haro, e incluía una cuota del factor de 2.000 ducados o 750.000 maravedís. AGI, Patronato, 37, Ramo 38. En otra relación, de AGI, Patronato, 37, Ramo 17, la contribución de Haro resultaría de 2.150 ducados, por tanto de 806.250 maravedís, lo que suponía una inversión privada total de 7.174.625 maravedís. No se ha podido determinar la naturaleza de estas diferencias. Sin embargo, el valor más bajo que se ha elegido (indicado en el apéndice 3) refleja el certificado finalmente por los revisores contables en su cargo de 1525 y descargos y sobre el que se calculó el interés.

[76] KELLENBENZ. *Los Fugger*. P. 217.

Entre los veintidós socios que participaron en la empresa con el tercio de sus sueldos se encuentra, con una participación de 30.000 maravedís, el factor de los Fugger, Juan de Vandeler.

Debido al temprano cese de la Especiería y a la venta de las islas Molucas a Portugal en 1529, Cristóbal de Haro recurrió a la justicia para ver reconocidas sus inversiones iniciales y los intereses corridos, ganando el pleito ante el Consejo de Indias en 1537. En su favor jugaron algunos factores, como su fundamental patrocinio de la empresa magallánica y del descubrimiento de las Molucas; la ganancia ligada a la venta del clavo traído en la nao *Victoria*; y su siguiente y fundamental función de factor de la Especiería. Imitando este ejemplo, algunos de sus socios de la compañía promovida por él y Andrada para financiar la expedición de Loaísa solicitaron al rey por vía judicial el desembolso de sus inversiones. A partir de 1539, Antón Fugger, como heredero de Jakob Fugger, pretendió de la Corona los 10.000 ducados invertidos, más el 14% de interés y los 30.000 ducados de pérdida de ganancia. Sin embargo, el largo proceso se acabó en 1550 con sentencia del Consejo de Indias a favor de la Corona. No tuvieron mejor suerte los pleitos promovidos por Hernando de Andrada, Lope Gallo y los Welser[77].

A manera de conclusión

La renuncia castellana a las islas de las especias en favor de Portugal, que se produjo con la firma del Tratado de Zaragoza (29 abril 1529) y una cesión con pacto de retroventa por valor de 350.000 ducados, dependió de la coincidencia de varios factores de política internacional, no despreciables. Primeramente, el descubrimiento de Magallanes se había convertido pronto en un caso espinoso para el nuevo emperador, por determinar la pérdida del monopolio especiero un duro golpe a la economía y a los intereses de la casa de Portugal; una Corona, la lusa, que hasta entonces, a través de la política matrimonial y de los socorros financieros y militares ofrecidos a Castilla durante los primeros años del reinado carolino[78], se había demostrado el más importante de los aliados del emperador en la guerra contra Francisco I, que se caracterizó aquellos años incluso por el cautiverio en España del Rey de Francia y luego de sus dos hijos. De hecho, tras la subida al trono en 1521 de Juan III, hermano de la futura emperatriz Isabel, el reino de Castilla pudo contar, de forma excepcional, con la importante escolta de la armada de Portugal para proteger los convoyes que traían a Sevilla los tesoros del Nuevo Mundo, objeto del deseo del rey de Francia y de sus corsarios. Por esto, a partir de 1522, la escala atlántica de las Azores se convirtió en un lugar estratégico incluso para establecer la terminal de una primera armada atlántica española, bajo la supervisión de los oficiales de Sevilla, quienes en el archipiélago pudieron llevar a cabo un control preventivo del caudal que se traía a Castilla, intentando luchar, aunque fuera con escasos resultados, contra las diversas formas de contrabando de los caudales indianos[79].

Otro factor que influyó mucho en la decisión de abandonar la experiencia de la especiería fue el cambio repentino que ocurrió en la política conquistadora carolina, al menos desde la Península Ibérica, con una reducción brutal de las inversiones de Estado en los proyectos de descubrimiento y conquista y una paralela difusión del sistema de «asiento y capitulación» con particulares que se ofrecían a financiar sus ambiciosas empresas. Un primer ejemplo, quizás el más significativo, del cambio del modelo de financiación está representado por el asiento que la Corona firmó en 1525 con el veneciano Sebastián Caboto, por entonces *piloto mayor* de la Casa de la Contratación. Éste promovió una compañía formada por un grupo de 66 socios italianos, ingleses y castellanos y 12 tripulantes, que invirtieron globalmente 7,9 millones de maravedís, a los que se sumó la Corona como socio capitalista con una inversión suplementaria de 1,5 millones de maravedís. Este tipo de empresas, que se afirmarán más tardíamente en el norte de Europa, seguramente representa el primer ejemplo de una inversión capitalista de tipo público-privado de la historia marítima y colonial española. Los datos de estas inversiones, en parte conocidos por primera vez –aunque fuera con algunos fallos– gracias al estudio de Juan

[77] KELLENBENZ. *Los Fugger*. Pp. 230, y 540-546, y GIL. *Mitos y utopías*. P. 42.

[78] En octubre de 1520, en plena rebelión de las Comunidades, Manuel I el Afortunado había prestado a Castilla 50.000 ducados, o 51.359 doblas, que el emperador devolvió a Portugal sin interés solo en 1526, deduciendo la suma de la dote de 900.000 doblas recibidas por el casamiento de Isabel de Avís, conjuntamente con otras 167.732 doblas que debía a Juan III el Piadoso de la dote de su hermana menor, Catalina de Habsburgo. AGS. Patronato Real, legajo 50, doc. 71. Cédula de Carlos V constituyendo hipoteca para asegurar la dote de la emperatriz Isabel.

[79] Sobre esta fase de luchas entre Carlos V y Francisco I, y el desarrollo de la protección atlántica entre las Azores, Portugal y Castilla, SARDONE. «Forced loans in the Spanish Empire».

Toribio de Medina publicado a comienzo del siglo XIX[80], han sido sometidos a un trabajo de revisión que ha permitido ofrecer un cuadro todavía más preciso del aporte de todos los «compañeros» de Caboto (apéndice 2).

La empresa promovida por el anglo-veneciano produjo un resultado todavía más decepcionante que el conseguido por la armada de Loaísa, que también fue financiada siguiendo un modelo similar de capitalismo mixto público-privado, aunque con una participación menos relevante en el número y en los aportes de los socios. En este caso, los socios privados fueron en total 36, entre los 14 que aportaron capital puro y los 22 que financiaron la empresa con el tercio de sus salarios, por una aportación privada global de 7,1 millones de maravedís sobre los 24,5 millones que se necesitaron para su apresto (apéndice 3). Entre los socios capitalistas, se considera a Jakob Fugger como único inversor, aunque en realidad comandaba un consorcio de diversos mercaderes alemanes.

La siguiente armada para el Maluco salió de México, del puerto de Zihuatanejo, a finales de octubre de 1527. La armada del «Mar del Sur», como se la llamó, se aprestó y financió por iniciativa de Hernán Cortés, capitán general de la Nueva España, quien encomendó el mando a un primo suyo, Álvaro de Saavedra Cerón. A diferencia de las anteriores, esta fue la primera flota española que consiguió alcanzar el archipiélago indonesio partiendo de las Indias, abriendo así la ruta que será más tarde la de Filipinas y el Galeón de Manila.

En su conjunto, las expediciones dirigidas al Maluco por los capitanes Magallanes, Gómez, Loaísa, Caboto y Saavedra Cerón, más la de Alcazaba, finalmente abortada, movilizaron recursos por no menos de 81,5 millones, el 45,5% procedente del capital privado y el restante 54,5% invertido por el Rey, aunque dando lugar a un fundamental e importante endeudamiento de la Corona. En este contexto de financiación por endeudamiento, jugaron un papel fundamental las tres emisiones de juros de más de 28 millones que Haro vendió entre 1524 y 1527 principalmente a burgaleses, dos de ellas explícitamente destinadas al apresto de la flota de Alcazaba que al final no salió de España. El aporte más destacable en estas suscripciones de títulos de la renta procedió de un noble portugués, don Álvaro de Noroña, quien en 1524 prestó 5,2 de los 9,4 millones de maravedís de la primera facultad otorgada por el rey al factor de la Especiería (apéndice 1).

Considerando la relación entre costes y beneficios, solo la primera expedición de Magallanes, entre las salidas o aprestadas en Castilla, produjo una ventaja comercial, gracias a los 700 quintales de clavo traídos a España por la nao *Victoria* tras la primera circunnavegación del globo que lograron cubrir los gastos y además repartir un beneficio entre la Corona y los marinos, o sus herederos, que habían tomado parte en el rescate.

Bibliografía

Catálogo de pasajeros a Indias durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Sevilla: Archivo General de Indias 1986 (edición de Luis Romera Iruela y María del Carmen Galbis Díez), 7 vols.

Dizionario biografico degli italiani. Roma: Treccani 1960-2018, 91 vols.

ÁLVAREZ NOGAL, Carlos y CHANLEY, Christopher. «Debt Policy under Constraints between Philip II, the Cortes and Genoese bankers». *Economic History Review*, n.º 67 (1). 2014, pp. 192-213.

ARCA PETRUCCI, Marcella y CONTI, Simonetta (coords.). *Giovanni Caboto e le vie dell'Atlantico settentrionale*. Génova: Brigatti 1999.

BARROS ARANA, Diego. *Vida y viajes de Magallanes*. Buenos Aires: Editorial Futuro 1945.

CARANDE, Ramón. *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona: Crítica 1990, 3 vols.

CORTÉS, Hernán. *Cartas y Documentos*. México: Biblioteca Porrúa 1963.

D'ESPOSITO, Francesco. «Il finanziamento dei viaggi spagnoli per la «especiería»: la spedizione di García Jofre de Loaysa», en CERRETI, C. (coord.). *Genova, Colombo, il mare e l'emigrazione italiana nelle Americhe. Atti del XX Congresso Geografico Italiano*. Roma: Istituto della Enciclopedia italiana 1996, vol. 1, pp. 745-751.

[80] MEDINA. *El veneciano Sebastián Caboto*. Vol. 2, pp. 70-74.

D'ESPOSITO, Francesco. «Le spese della Casa de la Contratación per la conquista e colonizzazione del nuovo mondo (1503-1525)». *Storia Economica*, Anno VI, n.º 2. 2003, pp. 234-239.

FAGEL, Raymond. «Los Juan Martínez de Recalde, de Bilbao: de mercaderes a héroe naval (1504-1588)». *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, n.º 23. 2003, pp. 11-32.

FENICIA, Giulio. *Politica Economica e realtà mercantile nel Regno di Napoli nella prima metà del secolo XVI (1503-1556)*. Bari: Cacucci 1996.

GALLEZ, Paul. *Cristóbal de Haro. Banqueros y pimenteros en busca del estrecho magallánico*. Buenos Aires: Instituto Patagónico 1991.

GIL, Juan. «Los armadores de Sebastián Caboto: un inglés entre italianos». *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 45. 1988, pp. 3-65.

GIL, Juan. *Mitos y utopías del descubrimiento, II El Pacífico*. Madrid: Alianza 1989.

GRASSO, Erica. *Giovanni e Sebastiano Caboto*. Turín: Paravia 1938.

HARRISSE, Henry. *John Cabot, the discoverer of North-America and Sebastian, his son; a chapter of the maritime history of England under the Tudors, 1496-1557*. Londres: 1896.

KELLENBENZ, Hermann. *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*. Valladolid: Junta de Castilla y León 2000.

KESLEY, Harry. *The First Circumnavigators: Unsung Heroes of the Age of Discovery*. Yale: Yale University 2016.

JONES, Evan. «The Matthew of Bristol and the Financiers of John Cabot's 1497 Voyage to North America». *The English Historical Review*, Vol. 121, n.º 492. 2006, pp. 778–795.

ICAZA, Francisco A. *Diccionario autobiográfico de los conquistadores y pobladores de Nueva España sacado de los textos originales*. Madrid: Imprenta de «El Adelantado de Segovia» 1923.

LABRADOR ARROYO, Félix. «La organización de la Casa de Catalina de Austria, Reina de Portugal (1523-1526)». *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 39. 2014, pp. 15-35.

LADERO QUESADA, Miguel Ángel. *Las Indias de Castilla en sus primeros años: cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*. Madrid: Dykinson 2008.

LAIGLESIA, Francisco de. *Instrucciones y consejos del emperador Carlos V a su hijo Felipe II, al salir de España en 1543*. Madrid: Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón de Jesús 1908.

LÓPEZ-JUANA PINILLA, José. *Biblioteca de Hacienda de España: legislación correspondiente de ella. Rentas provinciales.* Madrid: Aguado 1840.

MAILLARD ÁLVAREZ, Natalia. «Aproximación a la creación de las redes de distribución de libros en América a través de las fuentes españolas (segunda mitad del siglo XVI)». *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 71. 2014, pp. 479-503.

MARTÍNEZ, Juan Luis. *Hernán Cortés*. México: Fondo de Cultura Económica 1990.

MARTÍNEZ, Juan Luis. *Documentos Cortesianos*. México: Fondo de Cultura Económica 1990, 4 vols.

MARTÍNEZ MILLÁN, José (coord.). *La corte de Carlos V*. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V 2000, 5 vols.

MEDINA, Juan Toribio de. *El veneciano Sebastián Caboto, al servicio de España y especialmente de su proyectado viaje a las Molucas por el estrecho de Magallanes y al reconocimiento de la costa del continente hasta la gobernación de Pedrarias Dávila*. Santiago: Universidad de Chile 1907, 2 vols.

MEDINA, Juan Toribio de. *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile: desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo: 1518-1818*. Santiago: Ercilla 1888-1902, 30 vols.

MENA GARCÍA, María del Carmen. *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Sevilla: Universidad de Sevilla-Fundación El Monte 1998.

MORALES PADRÓN, Francisco. *Historia del descubrimiento y conquista de América*. Madrid: Editora Nacional 1981.

ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, José María. «Estudio histórico-jurídico de la expedición de García Jofre de Loaísa a las islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España». *Anales de Derecho,* n.º 22. Universidad de Murcia, pp. 217-237.

ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, José María. «Las pretensiones de Hernán Cortés en el mar del Sur. Documentos y exploraciones». *Anales de Derecho*, n.º 22. Universidad de Murcia 2004, pp. 317-353.

OTTE, Enrique. «Los Botti y los Lugo», en MORALES PADRÓN, F. (coord.). *III Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria 1980, vol. 1, pp. 47-85.

PINO ABAD, Miguel. «El Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 como anticipo a la conquista de Filipinas», en FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, M. (coord.). *Guerra, derecho y política: aproximaciones a una interacción inevitable*. Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones 2014, pp. 25-44.

PRIETO, Carlos. *El Océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid: Alianza 1984.

RODRÍGUEZ-SALGADO, Mia. *Un imperio en transición: Carlos V, Felipe II y su mundo, 1551-1559*. Barcelona: Crítica 1992.

RODRÍGUEZ VILLA, Antonio. *El emperador Carlos V y su corte según las cartas de don Martín de Salinas*. Madrid: Fortanet 1905.

ROMERO SOLANO, Luis. *Expedición cortesiana a las Molucas – 1527*. México**:** Editorial Jus 1950.

SAGARRA GAMAZO, Adelaida, «La empresa del Pacífico o el sueño pimentero burgalés (1508-1529)». *Revista de Estudios Colombinos*, N.º 9. 2013, pp. 21-36.

SARDONE, Sergio. «Forced loans in the Spanish Empire: the first requisition of American remittances in 1523». *The Economic History Review*. 2018. DOI:10.1111/ehr.12604.

SARDONE, Sergio. ««Secuestro» de las remesas privadas: oro y plata al servicio de la Corona». *Modernidad de España. Apertura europea e integración atlántica*. Madrid: Marcial Pons 2017, pp. 701-726.

SCHÄFER, Ernst. *El Consejo Real y Supremo de las Indias*. Valladolid: Junta de Castilla y León 2003, 2 vols.

SOLANO, Francisco de. «Navíos y mercaderes en la ruta de las especies (1519-1563)», in TEIXEIRA DA MOTA, A. (coord.). *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar 1975, pp. 579-610.

SZÁSZDI LEÓN-BORJA, István. **«**La Casa de la Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V**»**. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, n.º 12. 2008, pp. 905-914.

TEIXEIRA DA MOTA, Avelino (coord.). *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar 1975.

TOBOSO SÁNCHEZ, Pilar. *La deuda pública castellana durante el Antiguo Régimen (juros) y su liquidación en el siglo XIX*. Madrid: Centro de Estudios Fiscales 1987.

Apéndice 1
Las ventas de juros realizadas por Cristóbal de Haro, Factor de la Casa de la Contratación de la Especiería, 1524-1527

Primera facultad: Burgos, 20 de junio de 1524

Nota: * de la ciudad de Burgos[81]

N.	Compradores	Capital	Juro	Tipología	Millar
1	Juan de Almansa	168.000	12.000	al quitar	14.000
2	García (Álvarez) Osorio[82]	108.000	6.000	al quitar	18.000
3	Andrés de Ayala[83] *	72.450	5.175[84]	al quitar	14.000
4	Alonso de Buendía	420.000	30.000	al quitar en pan	14.000
5	Francisco del Campo	62.080	3.880	al quitar en pan y dineros	16.000
6	Francisco del Campo	39.300	2.620	al quitar en pan y dineros	15.000
7	Antonio de Deza[85]	102.664	25.600	al quitar	18.000
8	Alonso Godínez	420.000	30.000	al quitar	14.000
9	Alonso Godínez	160.000	20.000	de por vida	8.000
10	Juan de Haro[86]*	77.000	5.500	al quitar en pan	14.000
11	Don Juan Hurtado de Mendoza	315.000	45.000	al quitar	14.000
12	Juan López de Calatayud[87]*	77.000	5.500	al quitar	14.000
13	Juan de Molina	126.000	9.000	al quitar en pan	14.000
14	Pedro Navarrete	196.000	14.000	al quitar en pan	14.000
15	Álvaro de Noroña	5.250.000	375.000	al quitar	14.000
16	Íñigo del Hospital *	162.400	11.600	al quitar en pan	14.000
17	Íñigo del Hospital *	140.000	10.000	al quitar	14.000
18	Juan de Sámano	42.000	3.000[88]	al quitar	14.000
19	Monasterio de San Andrés de La Coruña[89]	896.000	64.000[90]	al quitar	14.000
20	Monasterio de Santa Dorotea de Burgos	420.000	30.000	al quitar	14.000
21	Pedro Yáñez[91]	121.100	8.650	al quitar	14.000
	»	9.374.994	716.525		

Segunda facultad: Valladolid, 28 de junio de 1527

N.	Compradores	Capital	Juro	Tipología	Millar
1	Álvaro de Ayala *	154.000	11.000	al quitar	14.000
2	Inés de Ayala *	322.000	23.000	al quitar	14.000

[81] La relación con la ciudad de Burgos, Valladolid y Medina del Campo ha sido determinada gracias a fuentes historiográficas que, debido a su elevado número, se evita citar.

[82] Comendador.

[83] Hijo de Juan de Ayala.

[84] Expedido en Burgos a 20-VI-1524. AGS, Contadurías de Mercedes, 1, exp.51.

[85] Residente en Valladolid y de familia natural de Medina.

[86] Hijo del factor Cristóbal de Haro.

[87] Residente en Burgos y procedente de Valladolid.

[88] Expedido en Madrid a 4-III-1525. AGS, Contadurías de Mercedes, 62, exp.39.

[89] Vicario y mayordomo.

[90] Expedido en Madrid a 6-II-1525. AGS, Contadurías de Mercedes, 25, exp.2, 1.

[91] Contador.

3	Don Francés de Beaumont	2.100.000	150.000	al quitar	14.000
4	Elena del Castillo *	420.000	30.000	al quitar	14.000
5	Andrés de Cerezo *	312.004	22.286	al quitar	14.000
6	Antonio de Córdoba	280.000	20.000	al quitar	14.000
7	Juan de la Cueva	14.000	1.000	al quitar	14.000
8	Gutierre Delgadillo *	70.000	5.000	al quitar	14.000
9	Sancho Díaz de Leguízamo[92]	700.000	50.000	al quitar	14.000
10	Isabel Finolete	700.000	50.000	al quitar	14.000
11	Vasco García	280.000	20.000	al quitar	14.000
12	Alonso Gutiérrez de Sanvitores *	294.000	21.000	al quitar	14.000
13	Diego de Huidobro[93]	980.000	70.000	al quitar	14.000
14	Francisco de Lizaur	261.000	32.625	de por vida	8.000
15	Monasterio de la Madre de Dios de San Andrés de Pedernales[94]	420.000	30.000[95]	al quitar	14.000
16	Isabel de Peñalosa	24.000	3.000	de por vida	8.000
17	Juan Pérez de Zavala[96]	280.000	20.000[97]	al quitar	14.000
18	Doña Catalina Quirós	140.000	10.000	al quitar	14.000
19	Gaspar de Santa María[98]	294.000	21.000	al quitar	14.000
20	Hernando de Soto	210.000	15.000[99]	al quitar	14.000
21	Juan de Tumba[100]	1.120.000	80.000	al quitar	14.000
	»	9.375.004	684.911		

Tercera facultad: Burgos, 23 de octubre de 1527

N.	Compradores	Capital	Juro	Tipología	Millar
1	Isabel de Avellaneda	120.000	15.000	de por vida al quitar	8.000
2	Hernando de Bernuy *	980.000	70.000	al quitar	14.000
3	Diego de Bilbao[101]	560.000	40.000[102]	al quitar	14.000
4	Isabel del Castillo *	210.000	15.000	al quitar	14.000
5	Don Luis de la Cerda	3.990.000	285.000	al quitar	14.000
6	Antonio del Corro[103]	210.000	15.000	al quitar	14.000
7	Sancho Díaz de Leguízamo[104]	391.000	27.928	al quitar	14.000
8	Diego García de Salamanca *	42.000	3.000[105]	al quitar	14.000

92 Licenciado y alcalde de Corte.
93 Abad de Berlanga. AGS, Contadurías de Mercedes, 31, exp.15.
94 Despoblado a las afueras de Burgos. Luego trasladado a la ciudad.
95 Expedido en Burgos a 10-XII-1527. AGS, Contadurías de Mercedes, 16, exp.87.
96 Bachiller.
97 Expedido en Valladolid a 14-VIII-1527. AGS, Contadurías de Mercedes, 65, exp.27.
98 Banquero de Burgos.
99 Expedido en Valladolid a 13-VIII-1527. AGS, Contadurías de Mercedes, 40, exp.41.
100 Debe tratarse del flamenco Juan de la Tumba, ya anteriormente financiador de la expedición de García Jofre de Loaísa.
101 Protonotario.
102 Expedido en Burgos a 22-XI-1527. AGS, Contadurías de Mercedes, 32, exp.28.
103 Licenciado.
104 Licenciado y alcalde de Corte.
105 Expedido en Burgos a 23-X-1527. AGS, Contadurías de Mercedes, 32, exp.29.

9	Pedro Gutiérrez de Salamanca *	210.000	15.000	al quitar	14.000
10	Alonso (Díaz) de Lerma *	140.000	10.000[106]	al quitar	14.000
11	Diego López Gallo *	105.000	7.500	al quitar	14.000
12	María de la Mota *	280.000	20.000	al quitar	14.000
13	Alonso de Obregón	98.000	7.000[107]	al quitar	14.000
14	Gómez de Quintanadueñas *	84.000	6.000	al quitar	14.000
15	Beatriz de los Ríos	406.000	29.000	al quitar	14.000
16	Alonso de Salamanca *	210.000	15.000	al quitar	14.000
17	Monasterio S. Clara (la Real) de Astudillo	497.000	35.500[108]	al quitar	14.000
18	Monasterio S. Ildefonso *	350.000	25.000	al quitar	14.000
19	Catalina de Santa María *	240.000	30.000	de por vida al quitar	8.000
20	Pedro Yáñez[109] y su mujer	252.000	18.000	al quitar	14.000
	»	9.375.000	688.928		

Fuente: AGI, Cd, 2. Fe de Peryáñez, Contador de Mercedes del juro que vendió...[106107108109]

[106] Expedido en Burgos a 3-XII-1527. AGS, Contadurías de Mercedes, 1, exp.63.
[107] Expedido en Burgos a 27-XI-1527. AGS, Contadurías de Mercedes, 1, exp.64.
[108] Expedido en Burgos a 5-XII-1527. AGS, Contadurías de Mercedes, 16, exp.88
[109] Contador.

Apéndice 2
Los patrocinadores de la expedición de Sebastián Caboto de 1526

a) los armadores capitalistas

N.	Nombre y apellido	Profesión	Procedencia	Valores
		Alemanes		
1	Ambrosio de Alfinguer[110]			152.955
2	Lázaro de Núremberg[111]	mercader	Núremberg	254.925
			»	407.880
		Ingleses		
3	Rogel Barlo	mercader		206.250
4	Enrique Patimer[112]	piloto		29.700
			»	235.950
		Compañía anglo-italiana		
5	Roberto Torne y Leonardo Cataño	mercaderes	»	509.850
		Italianos		
6	Pedro Benito Basiñana	mercader	Génova	305.910
7	Leonardo Cataño	mercader	Génova	407.880
8	Niculoso Cataño	mercader	Génova	321.101
9	Gaspar Cazaña	mercader	Génova	37.500
10	Juan Francisco Francises[113] y Jerónimo Espíndola	mercaderes	Génova	88.125
11	Franco Leardo	mercader	Génova	610.760
12	Gaspar de Negro	mercader	Génova	38.625
13	Juan y Pedro Riberol	mercader	Génova	127.462
14	Juan y Pedro Salvago	mercader	Génova	254.925
15	Juan Bautista Sopranis[114]	mercader	Génova	76.476
16	Oberto Sopranis[115]	mercader	Génova	101.970
17	Lorenzo Vivaldo	mercader	Génova	244.625
18	Bernardino de Mantua	librero	Florencia[116]	25.491
19	Pero Mártir[117]	consejero	Arona	37.500
20	Pandulfo Belache y Alberto y Jácome Gualterote	mercaderes	Florencia	101.970
21	Zanobi Biduche	mercader	Florencia	203.970
22	Jácome Boti	mercader	Florencia	39.070
23	Antón del Visi		italiano	254.925
24	Jácome Fantoni		Florencia	203.940

[110] Citado como Ambrosio Delesfinger.

[111] Signado como Lázaro Noremburg. A veces citados como Lázaro de Nuremberger o Nuremberguer.

[112] Piloto del navío portugués *Santa María del Espinar o del Espino*.

[113] Frençises.

[114] Indicado como Juan Bautista Servanes o Sernanes.

[115] Indicado como Oberto Servanes o Sernanes.

[116] Gil (1988: 50). Lo considera también entre los prestamistas de Juan Vespucio.

[117] Se trata del humanista Pietro Martire d'Anghiera, Pedro Mártir de Anglería según la versión castellana, por entonces uno de los miembros del Consejo de Indias.

25	Chipión Pechi[118] y Cebrián de Caritate		Siena - Aragón	50.985
26	Chipión Pechi y Juan Antonio Picolomini		Siena	50.895
27	Andrea Veluti		Lucca	101.970
28	Sebastiano Caboto		Venecia	49.500
			»	3.735.575
Españoles				
29	Francisco de Aguilar			38.625
30	Luis de Aguilar			50.985
31	Diego Beltrán[119]	consejero		75.000
32	Francisco de Briviesca			11.250
33	Alonso Caballero	mercader		152.955
34	Fernando Calderón[120]	tesorero		26.250
35	Alonso de Castañeda			11.250
36	Luis Castellón[121]	mercader	Cataluña	50.985
37	Juan Clarete[122]	mercader	Barcelona	50.985
38	Juan y Pedro Clarete	mercaderes	Barcelona	101.970
39	Francisco de la Corona	*jurado*	Sevilla	50.985
40	Perote Forcadel		Cataluña	152.955
41	Antón García Zermeña		¿Cataluña?	25.000
42	Antón de Grajeda[123]	maestre		24.750
43	Hernando de Jaén	mercader		38.239
44	Bartolomé de Jerez	mercader		56.130
45	Francisco de Lizaur	encomendero	Las Brozas	93.750
46	Jaime de Luna[124]	veinticuatro	Cádiz	54.075
47	García Martínez y Pedro López	mercaderes		127.459
48	Leonardo de Medina			50.985
49	Lope de Molina			50.985
50	Francisco de Morales	pintor		50.985
51	Juan Nadal	mercader	Cataluña	152.955
52	Alonso de Nebreda	mercader	Burgos	50.985
53	Hernán Núñez	mercader	Sevilla	25.491
54	Domingo de Ochandiano[125]	contador	Sevilla	80.250
55	Diego de la Peña			50.985
56	Juan Pierres y Alonso Rodríguez		Cataluña	50.985
57	Pedro Miguel Ramoneda		Cataluña	50.985

[118] Signado como Çipión Chipi. Se trataba en realidad del mercader de Siena Scipione Pecci o Chipión Pechi según la dicción castellana.

[119] Signado como doctor Beltrán. Era miembro del Consejo de Indias

[120] Tesorero de la nao capitana.

[121] Estaba en el grupo de catalanes asentados en Cádiz.

[122] En 1536 resulta vecino de Barcelona. AGI, Panamá, Libro 9, fols.127v-128. Real Cédula, Valladolid, 20-XII-1553.

[123] Maestre de la nao capitana.

[124] Vecino de Cádiz y veinticuatro de Jerez de la Frontera. AGS, Consejo Real de Castilla, 31, 6.

[125] Contador de la Casa de la Contratación y diputado para el reparto de la avería.

58	Felipe de Ribas		Cataluña	96.563
59	Miguel Rifos[126]	veedor	Cataluña	401.250
60	Juan de Sámano[127]	consejero		37.500
61	Juan Sánchez de las Perlas			61.800
62	Francisco de Santa Cruz[128]	mercader		127.461
63	Gabriel de Socarretes		Cataluña/Valencia	38.625
64	Pedro Tristán	escribano		5.756
65	Francisco de Valladolid			101.970
66	Miguel Vázquez			11.250
			»	2.691.364
Aporte público (El Rey)				
67	Casa de la Contratación de Sevilla	»	1.500.000	
			»	9.080.619

b) armadores oficiales de los navíos

N.	Nombre y apellido	Navíos y cargos	Valores
La Capitana o *Santa María de la Concepción*			
1	Hernando Calderón	tesorero	30.000
2	Juan de Concha	contador	30.000
3	Martín Méndez	teniente de capitán general	30.000
4	Miguel de Rifos	veedor	20.000
		»	110.000
Santa María del Espinar			
5	Gregorio Caro	capitán	30.000
6	Juan de Junco	tesorero	30.000
7	Alonso de Santa Cruz	veedor	20.000
8	Miguel de Valdes	contador	30.000
		»	110.000
La Trinidad			
9	Otavián de Breni[129]	veedor	20.000
10	Antonio de Montoya	contador	30.000
11	Gonzalo Núñez de Balboa	tesorero	30.000
12	Francisco de Rojas	capitán	30.000
		»	110.000
		»	330.000

Fuente: AGI, Indiferente, 2495, Libro 1, fols. 87v-91v.

[126] A veces citado como Rifox
[127] Secretario del Consejo de Indias.
[128] Diputado.
[129] Genovés.

Apéndice 3
Los patrocinadores de la expedición de García Jofre de Loaísa de 1525

a) Los armadores capitalistas

N.	Nombres y apellidos	Procedencias	Valores
Aportes en efectivo			
1	Jácome Fugger (compañía)	Augsburgo (Alemania)	3.750.000
2	Bartolomé Welser	Augsburgo (Alemania)	750.000
3	Doctor Diego Beltrán	Castilla	75.000*
4	Cristóbal de Haro	Castilla	750.000[130]
5	Juan de Sámano	Castilla	37.500*
6	Juan de la Tumba (flamenco)	Flandes	56.250
7	Pablo de Gámara (flamenco)	Flandes	18.750
8	Fernando Yáñez	Castilla	112.500
9	Lope Gallo	Castilla	37.500
10	Alonso de Espinosa	Castilla	37.500
11	Juan López de Haro	Castilla	56.250*
			5.681.250
Aportes en mercancías y vituallas			
12	Don Hernando de Andrada[131]		256.875
13	Vasco García de Betanzos		75.250*
14	Gutierre de Sandoval		45.313[132]
			377.438
		»	6.058.688

b) Los armadores oficiales de la flota (aportes con los tercios de salarios)

N.	Nombres y apellidos	Cargos	Valores
Navío [Santa María de la] Victoria (200 *toneles*)			
1	García Jofre de Loaísa	capitán	150.000
2	Luis de Luzón	tesorero	30.000
3	Íñigo Ortes de Perea	contador	30.000
Navío Sancti Spíritus (200 *toneles*)			
4	Juan Sebastián Elcano	capitán y piloto mayor	150.000[133]
5	Hernando de Bustamante	tesorero	30.000
6	Diego de Castilla	contador	30.000
Anunciada (170 *toneles*)			
7	Pedro de Vera	capitán	50.000*

[130] El valor indicado, de 2.000 ducados, es el del finiquito. AGI, Patronato, 37, Rarmo 38, pliegos 2 y 43. Sin embargo, en otra relación, de AGI, Patronato, 37, Ramo 17, la contribución de Haro resultaría de 2.250 ducados, por tanto de 806.250 maravedís. El valor más bajo elegido refleja por tanto aquel sobre el que se calcularon los intereses y que está cargado entre los ingresos de 1525, por un total de 5.681.250 maravedís.

[131] Conde de Villalba.

[132] El dato que se indica es aquel asentado en el cargo de Haro. AGI, Patronato, 37, Rarmo 38. En otra relación, de AGI, Patronato, 37, Ramo 17, la contribución resultaría de 45.000 maravedís.

[133] Traspasó 11.752 maravedís a Cristóbal de Haro.

8	Francisco de la Peña	tesorero	30.000
9	Alonso de Vitoria	contador	30.000
San Gabriel (130 *toneles*)			
10	Rodrigo de Acuña (don)	capitán	50.000
11	Gonzalo de Salmerón	tesorero	30.000
12	Diego Ortiz de Orúe	contador	30.000[134]
Santa María del Parral (80 *toneles*)			
13	Jorge Manrique[135] (don)	capitán	50.000
14	Simón Tarrago (bachiller)	contador	30.000
		San Lesmes (80 *toneles*)	
15	Francisco de Hoces	capitán	50.000[136]
16	Toribio de Salazar	contador	30.000
Otros			
17	Diego de Covarrubias	factor del Maluco	50.000*
18	Alonso de Solís	tesorero del Maluco	50.000
19	Alonso de Tejeda	contador del Maluco	50.000[137]
20	Martín de Valencia	capitán de las carabelas	50.000*
21	Juan de Benavides	tesorero de las carabelas	30.000
22	Juan de Vandaler[138]	factor de los Fugger	30.000
			1.060.000

Nota: traspasó la cuota a Cristóbal de Haro.
Fuentes: AGI, Patronato, 37, Ramo 17. Relación de acreedores para la armada del Maluco; y 37, Ramo 38. Gastos de las armadas de Magallanes y Loaysa, pliegos, 1-3, y 43.

134 Traspasó 4.000 maravedís a Cristóbal de Haro.
135 Jorge Manrique de Nájera.
136 Traspasó 2.859 maravedís a Cristóbal de Haro.
137 Traspasó 18.323 maravedís a Cristóbal de Haro.
138 Alemán.

VICTORIA

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

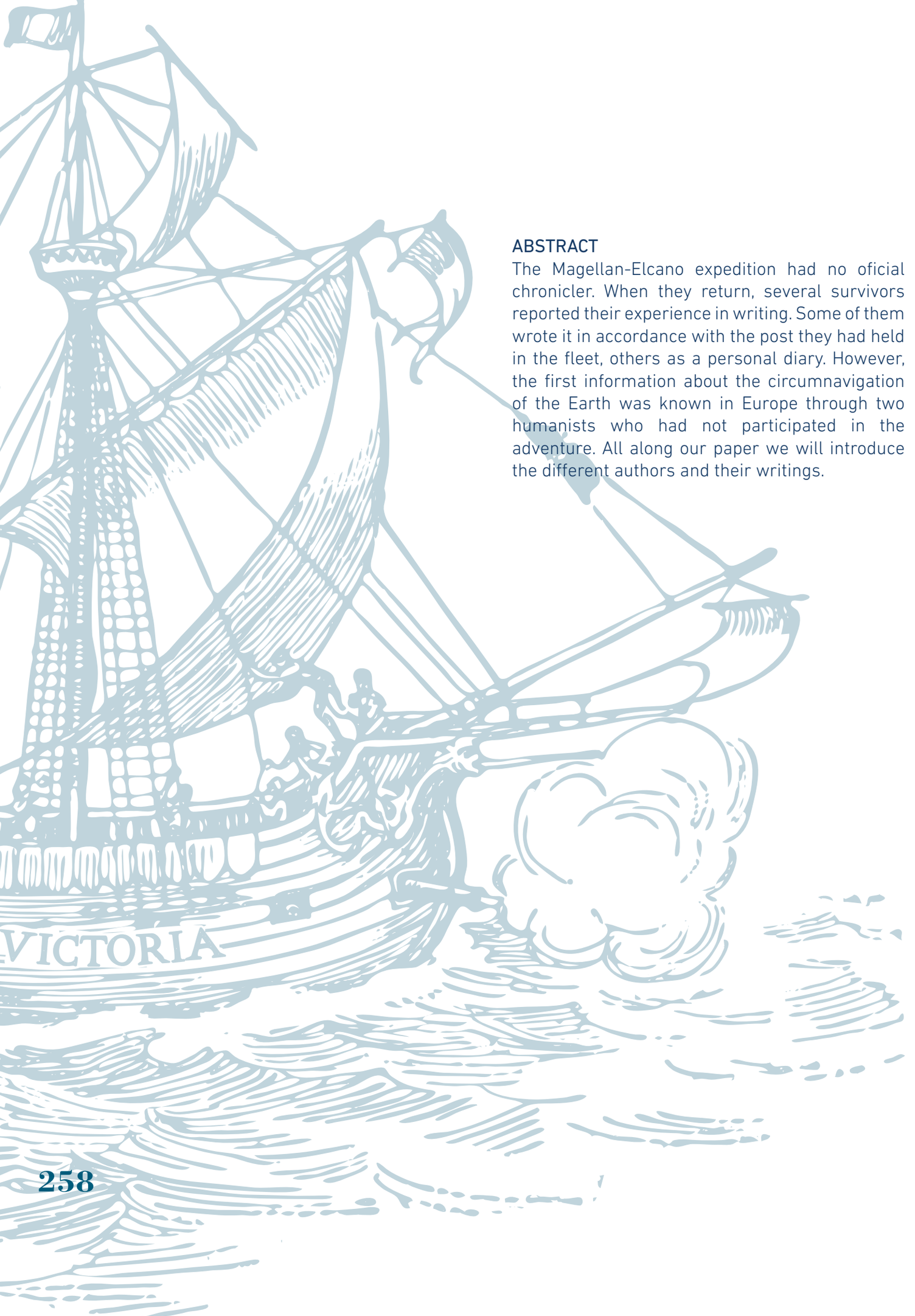
V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

Los cronistas del viaje de Magallanes y Elcano

CONSUELO VARELA
Escuela de Estudios Hispano-Americanos
CSIC (Sevilla)

RESUMEN
El viaje de Magallanes-Elcano no contaba con un cronista oficial. Al regreso de la expedición, varios de los supervivientes relataron sus experiencias por escrito. Unos lo hicieron en relación al oficio que habían desempeñado en la armada, otros en forma de diario. Sin embargo, la primera noticia de la circunnavegación de la Tierra fue conocida en Europa por la pluma de dos literatos que no habían participado en la aventura. A lo largo de nuestro trabajo presentamos a los diferentes autores y sus escritos.



ABSTRACT

The Magellan-Elcano expedition had no oficial chronicler. When they return, several survivors reported their experience in writing. Some of them wrote it in accordance with the post they had held in the fleet, others as a personal diary. However, the first information about the circumnavigation of the Earth was known in Europe through two humanists who had not participated in the adventure. All along our paper we will introduce the different authors and their writings.

Los cronistas del viaje de Magallanes y Elcano

Si nos atenemos a la definición que nos facilita la RAE, el cronista es el autor de crónicas y, en su segunda acepción, el historiador oficial de una institución. En nuestro caso, ninguno de los personajes que escribieron de primera mano sobre el viaje de Magallanes-Elcano fue cronista oficial de la expedición. No era la costumbre.

Sin embargo, como era lógico, varios de los participantes fueron dando su versión en diferentes formatos. Unos escribieron diarios o enviaron cartas; otros redactaron informes en función del oficio que desempeñaban en la armada y, de algunos, conocemos las deposiciones que realizaron ante los jueces encargados de recabar información sobre el viaje o sus intervenciones en las diversas juntas celebradas entre España y Portugal para determinar a qué país pertenecían las Molucas[1].

Las primeras noticias del viaje

La llegada de la nao *Victoria* a Sanlúcar de Barrameda, el 6 de septiembre de 1522, fue muy pronto conocida en Europa gracias a la pluma de dos personajes que no habían participado en la expedición.

En cuanto se recuperaron de la larga travesía, el capitán Juan Sebastián Elcano, el piloto Francisco Albo y el secretario Hernando de Bustamante se dirigieron a Valladolid a dar cuenta de su viaje, siguiendo las instrucciones del monarca que, en carta del 13 de septiembre, escribía a Elcano:

> «Luego que esta carta veáis, toméis dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón, y os partáis y vengáis con ellos donde yo estuviere; que con este correo escribo á los oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias que os vistan y provean de todo a vos y á las dichas dos personas. Y cuando viniéredes, traeréis con vos todas las escrituras, relaciones de autos que en el dicho viaje habéis fecho»[2].

En Valladolid los tres dejaron su testimonio ante el juez Díez de Leguizamo y el 18 de octubre de 1522 fueron recibidos por Carlos V. Como recompensa, Elcano, Miguel de Rodas y Hernando de Bustamante fueron ennoblecidos, permitiéndoles que en su escudo de armas apareciese la frase *Primus circumdedisti me* (eres el primero que me rodeaste)[3].

En aquella ciudad, junto al monarca, se encontraban dos extranjeros que formaban parte de su séquito: Maximiliano Transilvano y Pedro Mártir de Anglería. Transilvano, su secretario, se apresuró a redactar un amplio resumen de cuanto había escuchado, que envió, el 24 de ese mismo mes, a Matías Lang, el arzobispo de Salzburgo. La carta, escrita en latín, tenía como principal objetivo demostrar que los españoles eran los descubridores y los dueños de las Molucas, islas que, según señalaba, estaban situadas en el límite asignado a España en el tratado de Tordesillas. Antes de dar su manuscrito a la imprenta, el flamenco se entretuvo en pulir el latín y en añadir comentarios de su cosecha que demostraran la alta calidad descubridora de los marinos españoles. La propaganda se expandió rápidamente, como demuestra que se tiraran tres ediciones en 1523[4].

---

[1] Hoy es imprescindible la consulta de *Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*, Ed. Xavier de Castro, Jocelyne Hamon y Luis Filipe Thomaz. Prefacio de Carmen Bernand y Xavier de Castro, París, Chandeigne, 2007.

[2] CODOIN. IV, p. 247.

[3] Años más tarde, en 1527, también lo fueron Martín Méndez y Gómez de Espinosa.

[4] Véase la traducción al español en VV.AA. *La primera vuelta al mundo.* Madrid: Polifemo 2012, pp. 13-67.

Lo mismo haría Pedro Mártir de Anglería, quien, como miembro del Consejo de Indias, tuvo la oportunidad de consultar a los recién llegados, especialmente a Elcano y a su compatriota Martín de Iudicibus. En octubre de 1522 el italiano remitió una carta al papa Adriano VI, que fue publicada, también en latín, en la Década V de su *Orbe Novo* en 1530, cuatro años después de su fallecimiento[5].

Tanto Maximiliano Transilvano como Pedro Mártir de Anglería eran dos personajes de primera fila y perfectamente relacionados con las cortes europeas. Transilvano, siempre al servicio del Emperador, había publicado en 1520 un libro relatando los fastos celebrados con motivo de su coronación en Bolonia y ahora le servía de nuevo dando a conocer el viaje de circunnavegación. No solo había estado presente en las deposiciones de los supervivientes, sino que también estaba al tanto de las circunstancias económicas del viaje, al estar casado con una sobrina del importante hombre de negocios burgalés Cristóbal de Haro, uno de los financiadores del viaje.

Pedro Mártir de Anglería gozaba de un gran predicamento en Europa como divulgador de los viajes al Nuevo Mundo en cartas y relaciones que fue publicando desde 1511 en sus *Decades de Orbe Novo*. Década que en esta ocasión dedicó al papa Adriano de Utrecht, el antiguo preceptor del monarca y regente de Castilla hasta su designación como sumo pontífice.

El rey y sus consejeros supieron utilizar la imprenta para anunciar *urbi et orbe* que la primera circunnavegación de la tierra había sido protagonizada por una armada capitaneada por uno de los suyos.

Los diarios

Disponemos de cinco diarios del viaje, ninguno en el original, que fueron redactados por Antonio Pigafetta, por Ginés de Mafra, por un portugués cuyo nombre desconocemos, el que se conoce como el manuscrito de Leiden, y por el italiano León Pancaldo.

El Diario de Pigafetta

El relato más conocido del viaje de Magallanes-Elcano es el que redactó Antonio Pigafetta, publicado en Venecia en 1536, dos años después de su muerte[6]. Por primera vez un participante de la expedición describía el descubrimiento del estrecho, dando fe de la existencia de un paso navegable del Atlántico al mar del Sur u océano Pacífico.

Pigafetta[7], también conocido como Antonio Lombardo, el nombre con el que figuraba en el alarde, era un patricio italiano, quizá natural de Vicenza, que en 1519 se encontraba en Barcelona acompañando a monseñor Francesco Chiericato, el embajador del papa León X en la corte del rey Carlos. Él mismo, al comienzo de su relato[8], nos cuenta cómo, en cuanto supo que se estaba preparando una armada «para marchar tras el descubrimiento de las especias en la isla de Maluco», decidió enrolarse, para lo que recabó «muchas cartas de recomendación». Unas cartas que le sirvieron para alistarse como sobresaliente al servicio de Magallanes en la *Trinidad*, la nao capitana, en la que sirvió hasta la partida de la nao *Victoria* que regresaba a España. A su llegada a Sanlúcar de Barrameda se le entregaron sus enseres: un fardo enrollado en una hamaca. Provisto de ese embalaje, nos cuenta su trayectoria:

> «De Sevilla partí para Valladolid, donde presenté a la Sacra Majestad de don Carlos, no oro ni plata, sino cosas que eran a sus ojos mucho más preciosas. Entre otros objetos, le obsequié un libro escrito de mi mano, en el cual había apuntado día por día todo lo que nos había acontecido durante el viaje. Dejé Valladolid lo más pronto que me fue posible y me fui a Portugal para hacer relación al rey don Juan de las cosas que acababa de ver. Pasando en seguida por España fui a

[5] *De Orbe Nouo Petri Martyris ab Angleria Mediolanensis protonotarii Caesaris senatoris decades*, Michaelem de Eguia, 1530. Véase la traducción de MILLARES CARLO, A. en *Décadas del Nuevo Mundo*. México: José Porrúa e Hijos 1964-65.

[6] *Il viaggio fatto da gli spagniuoli a torno a'l mondo*. Roma: L.A. Giunta 1536.

[7] El retrato, tantas veces publicado, que está en la Biblioteca Bertoliana de Vicenza, y que se ha tenido por fiel, hoy se cree que es el de uno de sus sobrinos.

[8] El texto completo en *La primera vuelta al mundo*. Pp. 185-325.

> Francia, donde regalé algunas cosas del otro hemisferio a Madama la Regente, madre del rey muy católico Francisco I»[9].

Al regresar a Italia, en 1523, el vicentino se dedicó a preparar su libro para la imprenta, como, al parecer, le había solicitado el duque de Mantua. A finales de año, o a principio de 1524, se entrevistó con el papa Clemente VII, quien, según nos dice, le pidió una copia de su texto. En la corte pontificia se instaló durante un corto periodo de tiempo con la esperanza de encontrar apoyos para la publicación de su manuscrito. No lo logró y se decidió por intentarlo en Venecia, donde tampoco su propuesta encontró editor. Finalmente acudió al gran maestre de Rodas, Philippe Villiers de l'Isle-Adam. El apoyo del gran maestre, que le nombró caballero de la orden, hizo posible que el diario, dedicado a su mecenas, fuera por fin publicado en Venecia en 1536. Pese a la abundancia de copias que repartió no disponemos del original. El texto se conserva en cuatro manuscritos: tres en francés (dos en la Biblioteca Nacional de Francia y uno en la de la Universidad de Yale) y uno en italiano en la Biblioteca Ambrosiana de Milán.

Pigafetta escribió un diario que posteriormente convirtió en un libro de viajes en el que, además de justificar su relación como obra de entretenimiento, quiso dejarla como un legado a la posteridad. Día tras día fue anotando sus impresiones. De ahí su sorpresa cuando, al llegar a Sanlúcar de Barrameda, comprobó que había perdido un día, pues, en efecto, desde su salida de las Molucas, la *Victoria* no había atracado en ninguna ocasión, ya que, cuando arribó a las islas de Cabo Verde, tan solo un batel, que no regresó, se acercó a tierra.

Pigafetta describe minuciosamente lo que vio. Nada escapa a su pluma. Quizá ese deseo de entretener le hizo incluir en su relato detalles fabulosos. Así, la descripción de los habitantes de la Tierra del Fuego:

> «Vimos cerca de la playa un hombre que era tan grande, que nuestra cabeza llegaba apenas a su cintura. De hermosa talla, su cara era ancha y teñida de rojo. (...) las mujeres no son tan grandes como los hombres, pero, en compensación, son más gordas. Sus tetas colgantes tienen más de un pie de longitud... Nos parecieron bastante feas, sin embargo sus maridos se mostraban muy celosos»[10].

Describió la vida a bordo y sus penalidades Por ejemplo, la muerte de Magallanes en Mactán, en la misma batalla en la que él fue herido, o el escorbuto, una enfermedad que, aunque era conocida por los europeos, recuérdese que Vasco de Gama en 1498 perdió 55 hombres por su causa, detalló magistralmente:

> «Nuestra mayor desgracia era vernos atacados de una especie de enfermedad que hacía hincharse las encías hasta el extremo de sobrepasar los dientes en ambas mandíbulas, haciendo que los enfermos no pudiesen tomar ningún alimento»[11].

Recopiló numerosos datos acerca de la geografía, el clima, la flora, la fauna y los habitantes indígenas de los lugares recorridos. Realizó cuatro inventarios de las lenguas que fue conociendo en su camino «sempre parlando con segni», lo que le permitió hacer de intérprete de sus compañeros de viaje: 8 palabras del Verzín (Brasil); 90 entradas del idioma de los patagones; 159 de las islas Filipinas y hasta 409 voces entre palabras y frases de las Molucas. Estos glosarios indican los objetos de trueque; las especias y metales preciosos; el léxico de los accidentes geográficos, los registros de los vientos más importantes; la denominación de las frutas y de los animales de cada tierra e incluso las partes del cuerpo humano. Sin su diario, un documento de gran valor, la información del viaje de Magallanes sería muy incompleta.

El diario de Ginés de Mafra

El jerezano Ginés de Mafra participó en la expedición enrolado como marinero en la *Trinidad*. Tras un largo cautiverio entre los portugueses regresó a Lisboa el 26 de julio de 1526 y poco más tarde a su

[9] Ibídem, p. 324.

[10] Ibídem, pp. 204-205.

[11] Ibídem, p. 221.

domicilio en Palos. Desconsolado cuando supo que su mujer, creyéndole muerto, se había vuelto a casar, y habiendo vendido su casa y pertenencias, se embarcó de nuevo rumbo al Caribe en 1533. Tras permanecer unos años en Guatemala, se enroló como piloto en la armada de Ruy López de Villalobos, que partió del puerto de la Navidad en 1542 en busca de las islas del poniente. Se pierde su pista tras su regreso a la Nueva España en 1546.

Su relación del viaje, que se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid[12], es una transcripción que realizó un autor anónimo, quien, para dar fe de su autoría, colocó una nota al final del manuscrito: «Este Ginés de Mafra conservaba, escrito de su mano, una relación de todo lo que había pasado en el viaje de Magallanes, del que había sido testigo. Lo remitió al autor conociendo que este último quería hacer un libro de todo esto»[13]. Pese a lagunas y a interpolaciones erróneas, el texto ofrece detalles que no figuran en otras relaciones.

La relación de un portugués anónimo

En 1554, en su colección de viajes, Ramusio recogió un texto cuyo encabezamiento reza «Narrazione di un portoghese compagno di Odoardo Barbosa quel fue sopra la nave Vittoria dell'anno 1519»[14]. Duarte Barbosa acompañó a Magallanes, su pariente, y con él falleció en la batalla de Mactán.

Es el único texto de un participante portugués en la armada. Según José Manuel García, su autor pudo ser Luis Peres, grumete de la *Trinidad*, enrolado bajo el nombre de Luis de Beas, el topónimo de Galicia de donde dijo ser originario[15].

El manuscrito de Leiden

El humanista portugués Fernando de Oliveira (1507-1582) realizó entre los años 1560 y 1570 una transcripción de un manuscrito redactado por un participante de la expedición y la completó con otras fuentes. El hecho de que la parte correspondiente al regreso de la nao *Victoria* sea tan sucinta, ha hecho sospechar a los estudiosos que su autoría podría deberse a Andrés de San Martín o a Gonzalo Gómez de Espinosa.

El cosmógrafo Andrés de San Martín, embarcado primero en el *San Antonio* y más tarde en la *Victoria*, falleció en la batalla de Cebú en mayo de 1521. Había escrito un diario de su viaje que cayó en manos de Duarte de Resende, el factor portugués de Ternate. Provisto de este importante material, Resende compuso un manuscrito que legó al cronista Juan de Barros. Este texto, que no se conserva, fue consultado por Herrera.

Gómez de Espinosa, enrolado como alguacil en la *Trinidad* y más tarde nombrado capitán de esa nave, quedó en las Molucas prisionero de los portugueses, no regresando a Lisboa hasta julio de 1526. Al igual que sus compañeros permaneció siete meses en la prisión lisboeta del Limoeiro.

El cronista Joâo de Barros cuenta en la *Decada III* de su obra, publicada en 1563, que recogió «entre algunos papeles, un libro escrito por Gómez de Espinosa sobre su viaje».

¿Utilizó Barros ambos textos? Lo desconocemos. Lo que sí parece verosímil es que el manuscrito pasara a las manos de Fernando de Oliveira, que fue el preceptor de uno de sus hijos.

El diario de León Pancaldo

El saonés León Pancaldo, cuya nave, la *Trinidad,* en la que servía, no podía navegar, quedó en las Molucas cuando regresó la *Victoria* a España. Prisionero de los portugueses, corrió mil y una aventuras,

[12] Biblioteca Nacional, Res. 18. El relato de Mafra ocupa los primeros dieciocho capítulos.

[13] *La primera vuelta al mundo*. Pp. 139-185.

[14] *Delle Navigationi et Viaggi*. Venecia: 1554. Traducción al español en *La primera vuelta al mundo*. Pp. 111-117.

[15] GARCÍA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Maganhães e os portugueses.* Lisboa: Presença 2007, pp. 190-194.

siempre tratando de escapar. Desde Mozambique escribió una carta a Carlos V, de la que trataré más adelante. Regresó a Lisboa en 1526.

Es el autor de un diario titulado «Navegaçam e vyagem que fez Fernando de Magalhaes de Sevilha pera Maluco no anno de 1519» que es conocido como el «rotero de un piloto genovés», del que no se conserva el original[16]. La nota que cierra el texto advierte: «E isto foi tresladado de hum quaderno de hum piloto genoés, que vinha na dita nao, que escreveo toda a viagem como aqui está». Existen tres ejemplares, uno en la Biblioteca Nacional de Francia, al parecer el más fiable, otro en el Archivo de la Torre do Tombo de Lisboa y un tercero en la Real Academia de la Historia de Madrid, los tres escritos en portugués.

El texto es importante no solo como rotero, sino también porque es la única fuente relativa a las peripecias de la *Trinidad* cuando se separó de la *Victoria*.

A su regreso a Europa, Pancaldo se dirigió a Francia donde propuso, sin éxito, a Francisco I realizar un viaje a las Molucas. Llamado por Juan III de Portugal, renunció a pilotar una nave portuguesa al Maluco porque, según dijo, «necesitaba descansar». Ello no le impidió cambiar de idea y en 1536, en Sevilla, se alistó como piloto en una nave fletada por comerciantes genoveses con rumbo al Perú. Tras muchas y aparatosas peripecias murió en agosto de 1540 en el río de la Plata, sin haber podido vender sus mercaderías al haber sido acusado de contrabando.

El manuscrito, que hoy se encuentra en Leiden, ofrece referencias concretas acerca del naufragio del *Santiago* y del regreso del *San Antonio*.

Cartas

De Juan Sebastián Elcano

Hace un par de años, en el archivo de la Torre de Laurgain, propiedad de descendientes de Juan Sebastián de Elcano, aparecieron ocho documentos que se creían perdidos. La joya de este archivo familiar es la carta del vasco, escrita a su llegada a Sanlúcar de Barrameda, en la que, al hilo de la proeza que acababa de culminar, solicitaba al monarca diferentes mercedes[17].

De interés excepcional es el documento que contiene el primer relato de Elcano tras su viaje alrededor del mundo, que fue adquirido por 20.000 euros por el Estado español en 2014 y que hoy se encuentra en el Archivo General de Indias[18]. Se trata de una copia coetánea de la carta que, el 6 de septiembre de 1522, envió Juan Sebastián a Carlos V. Hasta ahora se conocían tres ejemplares, los tres traducidos al italiano. El primero forma parte de un códice en Florencia. Una segunda copia es la que realizó el 27 de octubre de 1522 Benedetto Fantini, el embajador del duque de Ferrara en España, que actualmente se conserva en el Archivo de Módena. Y la tercera es la realizada el 24 de septiembre de ese año por Gaspar Contarini, el representante del Dux de Venecia en España. En español solo se conocía en una traducción realizada por José Toribio Medina en 1920[19].

El documento en sí contiene dos cartas: el parecer sobre la posibilidad de crear una Casa de la Contratación y la carta al Emperador. Tras hacer un brevísimo resumen del viaje, declara Elcano lo que para él es lo más importante:

> «Mas sabrá su Alta Majestad, lo que en más avemos de estimar y temer es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el occidente e veniendo por el oriente».

---

[16] Texto completo en *La primera vuelta al mundo*. Pp. 117-119.

[17] AGUINAGALDE, Borja. *El archivo personal de Juan Sebastián Elcano, marino de Guetaria. Retazos de una gran historia*. Getaria: Gobierno vasco 2017.

[18] AGI, Patronato, 48, R. 20. Los datos que aquí se dan están tomados del artículo de Manuel Ravina publicado en *Clementinum*, del que dispongo gracias a la amabilidad del autor que me facilitó una versión en Word.

[19] En MEDINA, José Toribio. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile: Documentos 1920, pp. 291-294.

Y para terminar, una petición:

> «Suplico e pido por merced a su Alta Majestad por los muchos trabajos e sudores e hambre e sed e frío e calor que esta gente ha pasado en tu servicio, les hagas merced de la quarta parte e veintena de sus caxas e quintalada».

Estas dos cartas de Elcano difieren en su contenido. Mientras que la del Archivo General de Indias es una copia coetánea que narra de manera resumida su viaje, en la del archivo vasco se limita a solicitar mercedes para él y sus acompañantes. Es original y está firmada por Juan Sebastián Elcano.

De otros participantes

De una u otra forma, otros tres de los tripulantes de la *Trinidad* enviaron cartas a Carlos V contando sus desventuras.

Gonzalo Gómez de Espinosa, escribiendo desde Cochín, el 12 de enero de 1525, le relató las penalidades sufridas en los siete meses que había sido prisionero de los portugueses desde la partida de la nao *Victoria* hasta esa fecha. Entre otras cosas, Gómez de Espinosa incluyó una lista de los tripulantes de la *Trinidad* que habían fallecido desde 1522 a 1525[20]. Todo parece indicar que esta carta animó al monarca español a solicitar de su cuñado Juan III su liberación. Al regresar a Sevilla, fue nombrado, en 1527, capitán de una de las naves de la expedición que preparaba Simón de Alcazaba a las Molucas, un viaje que no llegó a llevarse a cabo. Desde 1529, le vemos trabajando para la Casa de la Contratación con el cargo de «visitador y capitán» de las naves con destino al Nuevo Mundo. Su rastro se pierde a partir de 1543.

Desde Mozambique, el 25 de octubre de 1525, cuando regresaban a Portugal, prisioneros de los portugueses, León Pancaldo y Giovanni Batista Punzoroni enviaron una carta al Rey de España, que se conserva en Lisboa en el archivo de la Torre do Tombo.

Las relaciones de los oficiales de la armada

Disponemos de dos relaciones efectuadas por dos oficiales: Francisco Albo y Martín Méndez.

Francisco Albo

Francisco Albo era uno de los cuatro tripulantes griegos de la armada. Natural de la isla de Quíos, había servido de contramaestre en la nao *Trinidad* y regresó a España como piloto de la *Victoria*. A lo largo del viaje, debido a su oficio, fue recogiendo las distancias recorridas día a día y señalando las medidas de las latitudes y longitudes con extraordinaria precisión, pero dando poca información de las vicisitudes del viaje. A veces proporciona algunas indicaciones prácticas para los futuros navegantes. Así, por ejemplo, a la altura de Río Grande, el 16 de junio de 1522, advierte: «Es menester que los que van por aquí miren como van». O su sorpresa el 9 de julio: «Este día fue miércoles y este día tienen ellos por jueves, y así creo que nosotros ibámos errados en un día». A este respecto recordemos que Pedro Mártir no olvidó señalar en su *Decada* la razón de este malentendido.

Hay que notar que el rotero de Albo es el único texto que nos ha quedado para conocer la derrota de la expedición. El documento, que comienza el 29 de noviembre de 1519, se conserva en el Archivo General de Indias: «Derrotero del viaje de Magallanes desde el Cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la Nao Victoria»[21]. Entre las páginas 9 y 13, describe el paso por el Estrecho, detallando su latitud cada dos días.

Albo fue recompensado con una renta anual de 50.000 maravedíes, que al parecer tan solo cobró en una ocasión, pues su rastro se perdió tan pronto regresó del viaje. Se ha apuntado que tal vez se dirigió a Turquía.

[20] AGI, Patronato, 34, R.20.

[21] AGI, Patronato, 34, R.5. Texto completo en *La primera vuelta al mundo*. Pp. 67-111.

Martín Méndez

En su tornaviaje a España, el 9 de julio de 1522, la *Victoria* hizo escala en la isla de Santiago, el principal enclave del archipiélago de Cabo Verde, para aprovisionarse de víveres y agua. Como era la costumbre, Elcano envío una lancha a tierra para solicitar permiso para desembarcar. No hubo respuesta. Los portugueses retuvieron a los doce hombres del batel. Visto lo cual, el 14 Elcano ordenó largar velas a todo trapo y poner rumbo a la Península. En Santiago quedó Martín Méndez, que regresaría a Castilla unas semanas más tarde, después de haber estado preso en la cárcel del Limoeiro en Lisboa.

Martín Méndez, natural de Sevilla, se alistó como escribano de la *Victoria*. En virtud de su oficio fue el encargado de redactar la declaración de Magallanes tras el motín de San Julián y de transcribir los tratados hechos con los reyezuelos de las Molucas, que tituló *Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las yslas y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes Gonçalo Gómez Despinosa y Juan Sevastián del Cano, y el maestre Juan Batista, governadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martín Méndez, contador della*[22]. Es un documento en el que están transcritos cinco tratados, los que se redactaron desde la masacre de Cebú, el 1.º de mayo de 1521, y la partida de la *Victoria* de Tidore el 21 de diciembre. El interés diplomático es fundamental: si los españoles no podían demostrar que las Molucas se encontraban dentro de la demarcación asignada a España, por lo menos sí podrían probar los lazos de vasallaje que unían a sus dirigentes con la Corona de España. Recibió una pensión de 75.000 maravedíes.

Más tarde, Méndez participó en el viaje de Sebastián Caboto al río de la Plata, embarcándose en 1526 como contramaestre. Gravemente enfermo, fue abandonado en la isla de Santa Catarina (Brasil) en compañía, entre otros, de su compañero del viaje de circunnavegación Miguel de Rodas. Ambos fallecieron ahogados al intentar regresar en canoa.

Otras declaraciones de los supervivientes

Tan pronto como regresaron del viaje, Juan Sebastián Elcano, Francisco Albo y Hernando de Bustamante testificaron en Valladolid ante el juez Santiago Díez de Leguizamo, contestando a un cuestionario en el que se les pidió que diesen cuenta de actuaciones comprometidas de Magallanes y que aclarasen por qué razón el clavo que habían entregado en la Casa de la Contratación pesaba menos que la cantidad que figuraba en el registro de carga[23].

El viaje alertó a los dos reinos: ¿A quién pertenecían las Molucas? Para dirimir la cuestión se decidió convocar una junta entre España y Portugal. Los representantes de ambos países se reunieron del 11 de abril al 31 de mayo de 1524 en Badajoz y Elvas. Entre los miembros de la delegación española figuró Elcano junto con Miguel de Rodas, Nicolás de Nápoles, Richard de Normandía, Juan de Acurio, Diego Gallego, Gomes Hernández, Francisco Rodríguez, Miguel de Rodas, Juan Martín, Juan de Arratia, Bocacio Alonso, Antonio Hernández Colmenero, Juan Rodríguez, Juan de Zubileta, Pedro de Tolosa y Hernando de Bustamante. No se llegó a un acuerdo.

Con la esperanza de retomar las deliberaciones, el 2 agosto de 1527 Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y León Pancaldo fueron convocados en Valladolid por el obispo de Ciudad Rodrigo para que dieran su parecer sobre la incautación por los portugueses en el Maluco de la nao *Trinidad* y su carga[24]. No hubo más encuentros ni conversaciones hasta el 2 de abril de 1529 cuando, por el Tratado de Zaragoza, españoles y portugueses llegaron a un acuerdo. Carlos V cedió las Molucas a su cuñado Juan III de Portugal por un precio de 350.000 ducados. Las Molucas, el riquísimo comercio de las especias, quedaba adjudicado a Portugal.

[22] AGI, Indiferente, 1528, 4.1.

[23] AGI, Patronato, 34, R.19. Véase el interrogatorio en Fernández de Navarrete, pp. 249-285.

[24] AGI, Patronato, 34. R.27. Fernández de Navarrete, pp. 378-389.

Epílogo

Los protagonistas del viaje nos ofrecen una documentación valiosísima que hemos de completar con otras fuentes. Afortunadamente, disponemos de otros muchos documentos que nos informan del viaje, que se guardan en el Archivo General de Indias en Sevilla.

El historiador siempre quiere conocer más y no cesa de plantearse preguntas. En nuestro caso por las noticias dadas por los supervivientes. ¿Cuántas cartas repartió Elcano? ¿Cuántas los otros protagonistas?

En la deposición ante el juez Leguizamo, de la que se trató más arriba, al ser preguntado Elcano sobre el posible fraude de la armada, el vasco respondió:

> «Que mientras que fue vivo Fernando de Magallanes, este testigo no ha escrito cosa ninguna, porque no osaba, e después que a este testigo eligieron por capitán y tesorero, lo que pasó tiene escrito, e parte de ello tiene dado a Samano, e parte dello tiene en su poder»[25].

¿Que entregó Elcano a Samano? ¿Solo las cuentas y él conservó en su poder una relación del viaje? ¿Dónde están?

Es evidente que se hicieron muchas copias de su carta que recorrieron las diversas cortes europeas, además de las tres traducidas al italiano que fueron remitidas a Ferrara y a Venecia por los diplomáticos Fantini y Contarini. ¿Dónde están esas copias?

Pero también la noticia corrió de boca en boca. Y muchas personas, ávidas de novedades, hablaron entonces con aquella marinería llegada de las antípodas. El testimonio de una de ellas nos interesa especialmente. Como sabemos por su propia declaración en una probanza realizada en 1538, Alonso de Chaves dijo que:

> «...platicó muchas vezes con el piloto de la dicha nao e contador e otras personas que venían en la dicha nao [la Victoria], a los quales oyó dezir muchas cosas de las que avían aconteçido por allá»[26].

Es una pena que el gran cosmógrafo no pusiera por escrito las conversaciones que mantuvo con aquellos hombres.

No debemos perder la esperanza. En algún archivo puede asomar cualquier día un documento traspapelado o mal catalogado. Así, por ejemplo, apareció en 2002 una parte del juicio al que Francisco de Bobadilla había sometido a Colón en 1500.

Bibliografía[27]

AGUINAGALDE, Borja. *El archivo personal de Juan Sebastián Elcano, marino de Guetaria. Retazos de una gran historia*. Guetaria: Gobierno vasco 2017.

GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Maganhães e os portugueses*. Lisboa: Presença 2007.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV.* Madrid: Imprenta Nacional 1837.

Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages. CASTRO, Xavier de; HAMON, Jocelyne y THOMAZ, Luis Filipe (eds.). Prefacio de Carmen Bernand y Xavier de Castro. París: Chandeigne 2007.

MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro. *De Orbe Nouo Petri Martyris ab Angleria Mediolanensis protonotarii Caesaris senatoris decades*. Michaelem de Eguia 1530.

-*Décadas del Nuevo Mundo,* traducción de Agustín Millares Carlo. México: José Porrúa e Hijos 1964-65, 2 v.

[25] Fernández de Navarrete, III, 583-84.

[26] AGI, Patronato 35, r. 9, f. 159v. Información hecha por Cristóbal de Haro. En *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros, Documentos*, Santiago de Chile, 1920.

[27] La bibliografía sobre el viaje es inmensa. Se recogen aquí únicamente los trabajos citados en el texto.

MEDINA, José Toribio. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile: Documentos 1920.

PIGAFETTA, Antonio. *Il viaggio fatto da gli spagniuoli a torno a'l mondo*,1536. Roma: L.A. Giunta.

RAVINA, Manuel, «El (pen)último documento adquirido por el Archivo General de Indias». *Clementinum*. 2017.

RAMUSIO, Giovanni Bautista. *Delle Navigationi et Viaggi*. Venecia: Heredi di Lucantonio Giunta 1554, pp. 408-409.

TRANSILVANO, Maximiliano. *De Moluccis Insulis itemque alijs plurimis mirandis, que novissima Castellanorum hispanorum navigatio Serenissimi Imperatoris Caroli .V. auspicio suscepta, nuper inuenit: Maximiliani Transyluani ad Reverendissimum Cardinalem Salzburgensem epistola lectu perquam iucunda.* Roma: Minitius Calvus 1523.

VV. AA. *La primera vuelta al Mundo*. Madrid: Polifemo 2012.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

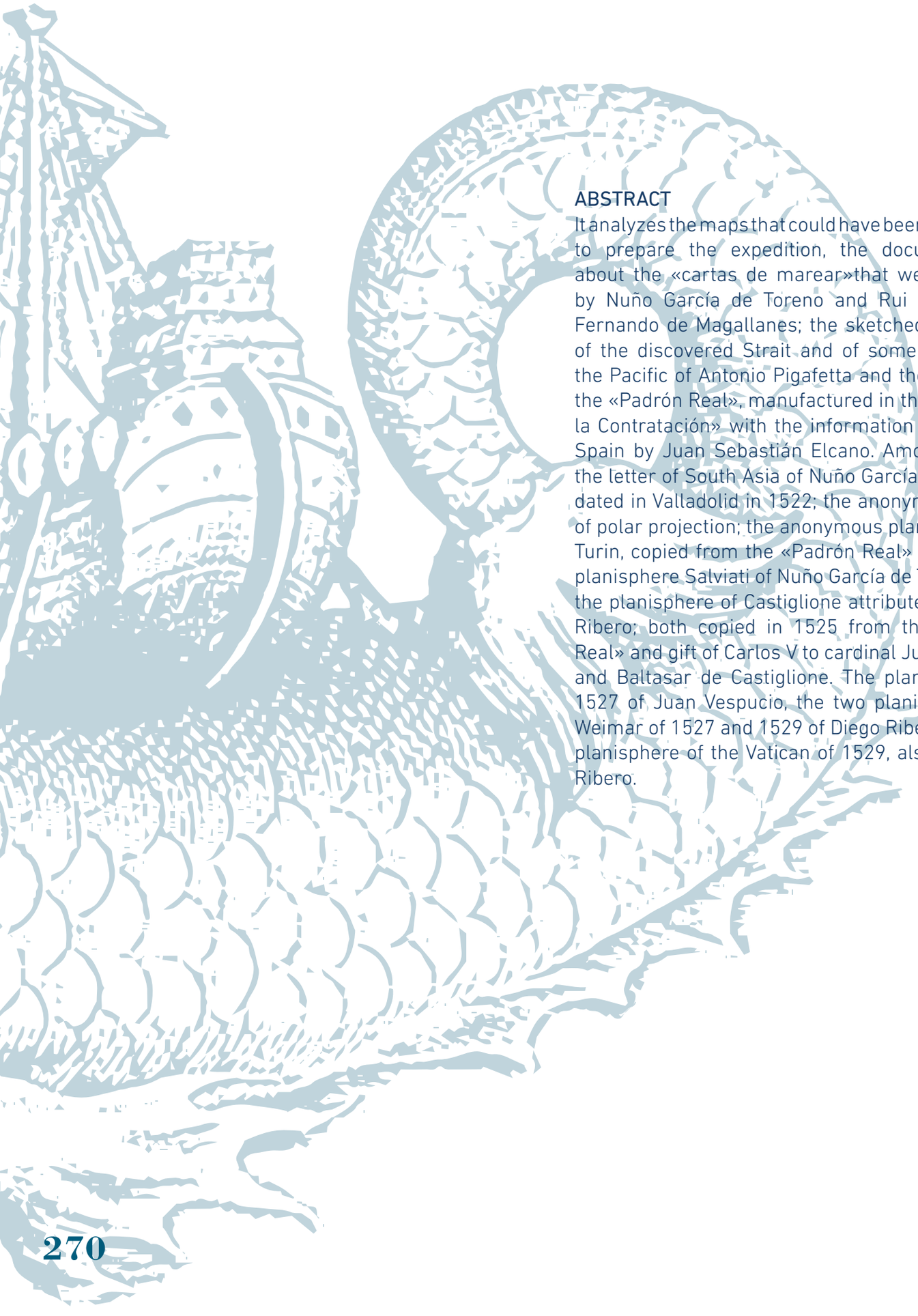
Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

La cartografía de la expedición Magallanes-Elcano

CARMEN MANSO PORTO
Real Academia de la Historia
Sección de Cartografía y Artes Gráficas

RESUMEN

Se analizan los mapas que pudieron consultarse para preparar la expedición, la documentación sobre las «cartas de marear» que formaron Nuño García de Toreno y Rui Faleiro para Fernando de Magallanes; los dibujos abocetados del estrecho descubierto y de algunas islas del Pacífico de Antonio Pigafetta y las cartas del Padrón Real, fabricadas en la Casa de la Contratación con la información traída a España por Juan Sebastián Elcano. Entre otras, la carta de Asia meridional de Nuño García de Toreno, fechada en Valladolid en 1522; la carta anónima de proyección polar; el planisferio anónimo de Turín, copiado del Padrón Real (1523); el planisferio Salviati de Nuño García de Toreno y el planisferio de Castiglione atribuido a Diego Ribero; ambos copiados en 1525 del Padrón Real y obsequio de Carlos V al cardenal Juan Salviati y a Baltasar de Castiglione. El planisferio de 1527 de Juan Vespucio, los dos planisferios de Weimar de 1527 y 1529 de Diego Ribero y el planisferio del Vaticano de 1529, también de Diego Ribero.



ABSTRACT

It analyzes the maps that could have been consulted to prepare the expedition, the documentation about the «cartas de marear»that were formed by Nuño García de Toreno and Rui Faleiro for Fernando de Magallanes; the sketched drawings of the discovered Strait and of some islands of the Pacific of Antonio Pigafetta and the letters of the «Padrón Real», manufactured in the «Casa de la Contratación» with the information brought to Spain by Juan Sebastián Elcano. Among others, the letter of South Asia of Nuño García de Toreno, dated in Valladolid in 1522; the anonymous letter of polar projection; the anonymous planisphere of Turin, copied from the «Padrón Real» (1523); the planisphere Salviati of Nuño García de Toreno and the planisphere of Castiglione attributed to Diego Ribero; both copied in 1525 from the «Padrón Real» and gift of Carlos V to cardinal Juan Salviati and Baltasar de Castiglione. The planisphere of 1527 of Juan Vespucio, the two planispheres of Weimar of 1527 and 1529 of Diego Ribero and the planisphere of the Vatican of 1529, also of Diego Ribero.

La cartografía de la expedición Magallanes-Elcano

A la memoria de mi padre,
Manuel Manso Quijano, almirante de la Armada

Inicio mi trabajo con un reconocimiento a los historiadores de los siglos XIX y XX que investigaron sobre los descubrimientos y dieron a luz valiosos documentos y materiales cartográficos[1]. En especial, la *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV,* coordinada e ilustrada por Martín Fernández de Navarrete, en cinco volúmenes[2]. El cuarto está dedicado a las expediciones al Maluco y al viaje de Magallanes-Elcano. Contiene una valiosa documentación sobre la aprobación del viaje, los preparativos y resultados y los diarios de los pilotos y otros protagonistas[3]. El capitán de navío de la Armada Martín Fernández de Navarrete (1765-1844) fue director del Depósito Hidrográfico y de la Real Academia de la Historia. Por su parte, Armando Cortesão (1891-1977), ingeniero e historiador de la cartografía portuguesa, publicó con el comandante de marina Avelino Teixeira da Mota una excelente obra: *Portugaliæ Monumenta Cartographica*, en la que estudiaron muchos de los mapas anteriores y posteriores a la expedición Magallanes-Elcano[4]. Contamos con otras fuentes documentales y cartográficas analizadas por grandes especialistas que han contribuido al conocimiento de la cartografía de la expedición y al trabajo desempeñado en la Casa de la Contratación de Sevilla durante esos años.

La cartografía antigua es una ciencia muy valorada por los investigadores y sobre todo por los archiveros y bibliotecarios que custodiamos y conservamos materiales cartográficos manuscritos e impresos de diferentes siglos, y que constituyen una de las joyas más preciadas de nuestro patrimonio histórico y artístico. Las nuevas tecnologías nos permiten acceder a los repositorios basados en tecnología OAI-PMH, que también se difunden a través de grandes centros productores como *Europeana* e *Hispana*. En este sentido, las bibliotecas digitales como las de la Real Academia de la Historia, Biblioteca Nacional de España, Ministerio de Defensa, Archivo General de Simancas, etc., permiten a los investigadores de todo el mundo consultar los registros bibliográficos con sus imágenes vía internet, lo cual facilita la investigación en este mundo globalizado[5]. En particular, para la cartografía es un excelente recurso porque además de preservar el documento original, que es el principal objetivo de los conservadores, permite estudiar, en la pantalla del ordenador con la herramienta de la lupa, detalles con más precisión que en el propio original. Las ediciones facsímiles también facilitan la preservación y el conocimiento de los mapas.

Desde los siglos XV y XVI, los mapas de la *Cosmografía* o *Geografía* de Ptolomeo (se denomina de las dos maneras) contribuyeron al conocimiento del mundo. La *Cosmografía* o *Geografía* fue redescubierta por los humanistas. En este tratado se describía por primera vez un sistema de reticulado geográfico con meridianos de longitud y paralelos de latitud de unos 8.000 lugares del mundo conocido, ordenados por continentes, con diferentes proyecciones; por eso se denominó «geografía matemática», aunque contenía importantes errores. Trata de generalidades, de la construcción de globos y de la proyección

---

[1] Mi agradecimiento al prof. Carlos Martínez Shaw, director científico del Congreso, por haberme invitado a participar con esta ponencia dedicada a la cartografía de la expedición. Solo citaré la bibliografía consultada para la redacción de este texto.

[2] *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV: con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. Coordinada e ilustrada por Martín Fernández de Navarrete. Madrid: Imprenta Real 1825-1837.

[3] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Expediciones al Maluco. Viage de Magallanes y de Elcano*. Madrid: en la Imprenta Nacional 1837, tomo IV. La documentación sobre los preparativos del viaje se conserva en el Archivo General de Indias. Además de esta edición, es de destacar la *Colección General de documentos relativos a las Islas Filipinas, existentes en el Archivo General de Indias de Sevilla*. Barcelona: Publicada por la Compañía General de Tabacos de Filipinas 1919, t. II.

[4] CORTESÃO, Armando y TEIXEIRA DA MOTA, Avelino. *Portugaliæ Monumenta Cartographica.* Lisboa: 1960, 6 vols. (I para esta etapa).

[5] Se pueden consultar en sus respectivas páginas web.

de mapas. Contiene 27 mapas (mapamundi, continentes y regionales). A ellos se fueron añadiendo los mapas modernos de los principales países europeos, pues a los lectores les gustaba ver cómo eran su país y el mundo con los avances de los descubrimientos[6]. Los nuevos atlas de Abraham Ortelius, Gerard Mercator-Jodocus Hondius y Joan Blaeu contribuyeron al conocimiento del Orbe, permitiendo al lector viajar de forma imaginaria sin moverse de su residencia[7]. En estos atlas, destinados a un público culto, apenas se actualizaban los descubrimientos y, en todo caso, se hacía con retraso, debido a la política de secretismo de las monarquías hispana y portuguesa[8].

Por su parte, la Casa de la Contratación de Sevilla, creada por Real Cédula el 14 de febrero de 1503 bajo la dirección del obispo Juan Rodríguez Fonseca para centralizar el comercio y organizar las flotas de Indias, fue asumiendo la labor científica. El piloto mayor examinaba a los pilotos que iban a las Indias y daba el visto bueno y sellaba las cartas del «maestro de hacer cartas de marear», de acuerdo con el Padrón Real (modelo de carta para la navegación). Los cosmógrafos y pilotos fueron diseñando los océanos, las líneas de la costa del continente americano y los países, con los datos obtenidos en los viajes de exploración y reconocimiento, que se incorporaban al Padrón Real. Por Real Cédula de 1508, el cargo de piloto mayor recayó en el florentino Américo Vespucio, descubridor y cosmógrafo, que se encargó de poner al día la carta de marear de las Indias o Padrón Real. Las cartas universales representaban el mundo conocido y su modelo artístico fueron las cartas portulanas. No se firmaban porque se hacían en equipo, pero a veces se rubricaban las que se diseñaban para obsequio oficial[9].

La carta de Juan de la Cosa es un planisferio náutico que muestra el continente americano en el epicentro. Se formó en 1500 para mostrar a los Reyes Católicos las tierras descubiertas. Sigue el modelo geométrico de las cartas portulanas del Mediterráneo y carece de escalas de latitudes porque entonces no se sabía navegar por latitudes. En 1505, Américo Vespucio recibió carta de naturaleza de la corona de Castilla para trabajar en la Casa de la Contratación, siendo su primer piloto mayor en 1508. Llevó a Sevilla el Regimiento del Astrolabio, la astronomía náutica y las latitudes, que fueron aprendiendo los pilotos de la carrera de Indias. En efecto, al pasar del Mediterráneo al Atlántico, la cartografía portulana de navegación estimada sirvió de modelo durante los primeros años de los descubrimientos por el Caribe. La ampliación hacia el Atlántico sur dio paso a la navegación astronómica y a la formación de las «cartas náuticas de latitudes», que se hacían en función de latitudes observadas con instrumentos astronómicos adaptados a la navegación oceánica: astrolabios, cuadrantes y otros aparatos. Es el tipo de navegación empleada en la expedición Magallanes-Elcano[10].

La primera carta de latitudes observadas según datos recogidos de la navegación astronómica es el planisferio de Cantino (1502), construido en Lisboa por un cartógrafo portugués, según el modelo del Padrão Real. Representa las islas recientemente descubiertas en la parte de la India. El planisferio mural fue comprado por Alberto Cantino para decorar el palacio italiano del duque de Ferrara de la

---

[6] Véanse, entre otros, SANZ, Carlos. *La Geographia de Ptolomeo. Ampliada con los primeros mapas de América (desde 1507).* Madrid: Librería General Victoriano Suárez 1959. CRESPO SANZ, Antonio. «La Geografía de Claudio Ptolomeo: Un manual para cartógrafos», en *Cosmografía de Ptolomeo*, vol. II. Estudios. Burgos: Ed. Siloé 2011, pp. 21-143. MANSO PORTO, Carmen. «La influencia de Ptolomeo en la cartografía de los Descubrimientos». En: VARELA MARCOS, Jesús (Coord.). *Juan de la Cosa: la cartografía histórica de los descubrimientos españoles*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía 2011, pp. 11-59. GAUTIER DALCHÉ, Patrick. *La Geographie de Ptolémée en Occident (IVe siècle).* Turnhout, Bélgica: Brepols 2009.

[7] La bibliografía sobre estos atlas es muy abundante. Entre otros, véanse, LECHNER, Jan. «América en los atlas de humanistas holandeses». *Nueva Revista de Filología Hispánica*. 1992, t. 40, n.º 1, pp. 85-98. ALLEN, Phillip. *L'Atlas des atlas: le monde vu par les cartographes*. Turnhout: Brepols 1993. AA.VV. *De Mercator a Blaeu España y la Edad de Oro de la Cartografía en las diecisiete provincias de los Países Bajos*. Madrid: Fundación Carlos de Amberes, D.L. 1995.

[8] CORTESÃO, Jaime. *A Política de Sigilo nos Descobrimentos.* Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda 1997 (1.ª ed. Lisboa, 1924).

[9] Véanse PULIDO RUBIO, José. *El piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla: pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos.* Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos 1950. MARTÍN-MERÁS, M.ª Luisa. *Cartografía marítima hispana. La imagen de América*. Barcelona: Lunwerg, D. L., 1993, cap. V, pp. 69-158 (69-97 para el periodo que tratamos). CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Los padrones reales del primer cuarto del siglo XVI». En: ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo y VILA VILAR, Enriqueta (coords). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias.* Sevilla: Universidad de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Fundación el Monte 2003, pp. 605-637 (613-617 para el primer Padrón Real). SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598.* Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas 2013 (pp. 303-306 para el significado del Padrón Real).

[10] SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 62-70, fig. 5, presenta un estado de la cuestión con abundante bibliografía, que aquí no podemos citar.

casa de Este[11]. Sirvió de modelo a otros planisferios como el del Atlántico de Pedro Reinel (ca. 1504) y el de Nicolás Caverio (ca. 1505). La producción de la Casa de la Contratación de Sevilla, con cartas de latitudes, seguirá este patrón gracias a la incorporación de buenos cartógrafos portugueses.

Entre 1501-1502, Gonzalo Coelho y Américo Vespucio, al servicio del rey de Portugal, recorrieron las costas del Brasil hacia el sur y llegaron hasta la latitud de 32º. Debido a un temporal, navegaron alejados de la costa sin ver tierra. Vespucio consideraba que estas tierras, visitadas por él, primero en la expedición de Alonso de Ojeda bajo bandera española (1499-1500), y después con Gonzalo Coelho, formaban parte de un *Mundus Novus* y estaba convencido de que más allá de la línea equinoccial no había un continente sino un mar al cual denomina Atlántico[12]. Pedro Mártir de Anglería fue el primero en llamar al nuevo continente *Orbe Novo*[13]. Los portugueses hicieron otros dos viajes por Brasil. Después se volcaron en la exploración por los mares del sur y sudeste de Asia. En 1501 llegaron a Goa y en 1511, al mando de Alburquerque, ocuparon Malaca con la participación de Fernando de Magallanes. Allí se estableció el puerto de intercambio de las especias, en donde se obtenía el clavo de las islas Molucas. Magallanes regresó a Portugal y al parecer no recibió las mercedes que esperaba del monarca.

En la *carta universal de Pesaro,* anónima de hacia 1506, Sudamérica se representa desde la actual Colombia hasta Brasil. La costa se divide en tres bloques como en el planisferio de Cantino. En el interior aparece por vez primera escrito el nombre *Mundus Novus*, relacionado con las navegaciones de Vespucio. América meridional se diseña como el planisferio de Cantino. También se representa el descubrimiento de Tierra Firme al mando de Vicente Yáñez Pinzón. Las Antillas siguen el prototipo de Juan de la Cosa[14].

En el primer decenio de siglo se desarrolla una nueva forma de concebir y representar el mundo, diseñándose «globos terráqueos» sobre un papel en forma de husos que luego se pegaban sobre un casquete esférico. En el *Gymnasium Vogesiano* de Saint-Dié, bajo el patrocinio del duque Renato II de Lorena, el humanista Matthias Ringmann y el cartógrafo Martín Waldseemüller formaron bellos mapas convencionales. El duque de Lorena les entregó una carta de Américo Vespucio con dedicatoria al estadista florentino Pietro Soderini (1504) sobre las navegaciones en las que había participado y las tierras recién descubiertas por españoles y portugueses. La carta, publicada en italiano en Florencia (1505-1506), se tradujo al latín y Ringmann preparó la edición de la obra *Cosmographiae introductio*, que contiene un resumen de la *Geografía* de Ptolomeo y los resultados de las exploraciones de portugueses y castellanos por el *Orbis Terrarum*[15]. A Ringmann le fascinó el relato de Vespucio sobre las tierras al sur del Ecuador que formaban un cuarto continente independiente. Waldseemüller formó un pequeño globo terráqueo y un mapamundi grande en 12 hojas, que mostraba las nuevas tierras como un cuarto continente independiente y separado de Asia por un océano[16].

Los mapas coetáneos mantenían la idea de que las nuevas tierras estaban conectadas por Asia. Estamos ante una conjetura culta elaborada a partir de una narración impresa que circulaba por Europa. Como los demás continentes llevaban nombre de mujer, Ringmann sugirió que este nuevo continente, supuestamente «descubierto» por Vespuccio, fuese feminizado y se llamase América en honor de Américo. En el mapa aparece escrito el nombre de América, a pesar de que el de Cristóbal Colón

---

11 *Ibid.*, pp. 81-87, fig. 6, con bibliografía.

12 CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra». En*: Congreso de Historia y Descubrimiento (1492-1556).* Actas (Ponencias y comunicaciones). Madrid: Real Academia de la Historia 1992, t. II, pp. 137-192.

13 ANGHIERA, Pietro Martire. *De Orbe Novo Decades*. Alcala: impressae in contubernio Arnaldi Guillelmi 1516.

14 BALDACCI, Osvaldo. *Atlante Colombiano della grande scoperta*. Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato 1993 (1.ª ed. 1962), Tav. XVI, pp. 73-76.

15 Saint-Dié-Estrasburgo, 1507. Se conocen varias ediciones del mismo año.

16 Véase un minucioso estudio de la Cosmografía, del mapamundi y del globo, así como una «Reproducción facsimilar de la *Cosmographiae instroductio*», en SANZ, Carlos. *Bibliotheca Americana Vetustissima. Últimas adiciones (en dos volúmenes)*. Volumen primero (hasta 1507). Madrid: Librería General Victoriano Suárez, vol. I, 1959, vol. II, 1960; pp. 441-607 para la cita en el vol. II. Véase un estudio breve sobre el mapamundi en PÉREZ DE TUDELA, Juan. «Mapa Universal de 1507». En: SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis y MANSO PORTO, Carmen (dirs.). *Isabel la Católica en la Real Academia de la Historia*. Madrid: Real Academia de la Historia 2004, 1.ª edición, ficha 82, pp. 261-266. Otro valioso estudio en VARELA MARCOS, Jesús. «Martín Waldseemüller y su planisferio del año 1507: origen e influencias». *Revista de Estudios Colombinos,* n.º 3. 2007, pp. 7-18. Entre sus aportaciones identifica la tierra norte con la península de Yucatán, en lugar de la Florida como se venía señalando, que corresponde al cuarto viaje de Colón y al de Solís-Pinzón de 1508.

ASIA
EVROPA
EVROPA
EVROP

De la asociación de ambos nace el conocimiento del espacio terrestre. Lo antiguo garantiza lo nuevo y lo nuevo completa lo antiguo[17]. En este caso, sobre el nuevo continente figura el topónimo «Terra incognita». En pocos años, el *Mundus Novus* será reemplazado por América.

Pese a todo, Waldseemüller no debía estar muy convencido de las especulaciones de Ringmann porque en el mapamundi de la *Cosmografía,* impreso en 1513, y en la carta marina de 1516 volvió a la concepción colombina, eliminando la palabra América y puntualizando los nombres de la gesta por su orden: Colón, 1492, Pedro Álvarez y Américo Vespucio. Se desconocen las razones del cambio. Para Carlos Sanz, tan radical diferencia de concepción cartográfica hace suponer que quizá no fuesen ajenos a esta actitud del cartógrafo alemán los deudos de Colón, que pleiteaban por la plenitud de sus derechos pactados en las capitulaciones y les interesaba el reconocimiento universal del nombre de Colón[18]. En la misma línea, Adelaida Sagarra ha planteado como hipótesis que se trate de una reivindicación política de Diego Colón sobre los derechos de su padre al continente, que le habían sido denegados en la sentencia de Sevilla, y sería acogida por Waldseemüller como una forma de hacer justicia y subsanar la importancia dada a Vespucio en el mapamundi de 1507[19].

En el Museo Nacional Marítimo de Greenwich se conserva un ejemplar de un mapamundi en proyección oval equidistante, con la superficie entera de la esfera dentro de un óvalo firmado por Francesco Roselli. El contorno de América está mejorado, pero el norte está unido a Asia. Este diseño, impreso y coloreado en 1508, será empleado por otros cartógrafos como Sebastián Münster, Castaldi, Bordone y Ortelius. En el mismo Museo se guarda una carta náutica del viejo mundo y de lo conocido del Nuevo Mundo, coloreada e impresa en pergamino, con escala de latitudes[20].

Johannes Schöner, geógrafo, matemático, astrónomo y fabricante de globos hizo una investigación exhaustiva para diseñar su mundo. Manejó la *Geographia* de Ptolomeo (1490), la misma de la edición de Estrasburgo de Martin Waldseemüller (1513) y, por supuesto, el mapamundi de 1507 del mismo cartógrafo. En 1515 publicó *Luculentissima quaedam terrae totius descriptio*, un tratado de Cosmografía con una descripción de continentes y ciudades[21]. En particular, para la descripción de América, Schöner utilizó la información de un folleto alemán: *Copia der Newen Zeytung auß Presillg Landt* [Nürnberg]: [Höltzel], ca. 1515 (4 pp., letra gótica), que narraba una expedición portuguesa de dos barcos que en 1513-1514 habían intentado entrar en un estrecho marítimo, pero habían sido derribados por fuertes contra vientos[22]. Los navegantes de la flota, se dirigían hacia el este, creían haber encontrado un nuevo pasaje a través de América a 40ºS Schöner hizo una comparación entre este nuevo pasaje y el estrecho de Gibraltar; en su globo, colocó el nuevo estrecho a 44º al sur de *Brasilie Regio*[23].

América es la cuarta parte del orbe y se muestra como una alineación vertical de tres continentes distintos separados por pasos entre el océano Atlántico y el océano Pacífico. El norte se llama *Parias insula*, la segunda parte está encima del Ecuador y la tercera a 45ºS entre América y *Brasilie Regio*. Según podemos ver en la imagen, hay un paso entre el Atlántico y el otro mar del Sur o Pacífico, que no se conocía, pero su imagen y su descripción circulaban en letra impresa por Europa en los años anteriores al proyecto de Magallanes. Quizá fuese uno de los globos y manuales en los que se apoyaba la idea de Magallanes de buscar la ruta a las Molucas por el sur, respetando la línea del Tratado de Tordesillas.

---

17 GAUTIER DALCHÉ, Patrick. *La Geographie de Ptolémée.* Pp. 405, 438-439.

18 Véase SANZ, Carlos. *El nombre de América. Libros y mapas que lo impusieron. Descripción y crítica histórica*. Madrid: Librería General Victoriano Suárez 1959, pp. 151-155.

19 SAGARRA GAMAZO, Adelaida. «Tabula Terre Nove de Waldssemüller: ¿una hipótesis insensata o una intuición certera?». *Revista de Estudios Colombinos*, n.º 3. Abril de 2007, pp. 19-27. Para la edición de la Cosmografía véase SANZ, Carlos. *Bibliotheca Americana Vetustissima. Últimas adiciones*. Vol. II, pp. 747-756.

20 NEBENZTHAL, Kenneth. *Atlas de Colón y los Grandes Descubrimientos.* Madrid: Magisterio 1990, pp. 56-57 y lámina 17 A-C. CONTI, Simoneta. «El Descubrimiento de América en la cartografía italiana de los siglos XVI y XVII». En: *Cartografía e Historia Natural del Nuevo Mundo. Libros, grabados y manuscritos en Italia y España entre los siglos XV y XVIII*. Valladolid: 2006, pp. 69-92 (78-80 para la cita).

21 SCHÖNER, Johannes. *Luculentissima quaedam terrae totius descriptio: cum multis utilissimis Cosmographiae iniciis*. Impressum Noribergae in excusoria oficina Johannis Stuchssen. Anno domini 1515.

22 Véase descripción de la obra (ficha e imagen) en SANZ, Carlos. *Bibliotheca Americana Vetustíssima. Últimas adiciones.* T. II, pp. 734-735.

23 MEER, Sjoerd de. «Placed firmly on the map: the Straits of Magellan and Cape Horn». En: *Atlas of Cape Horn: the cartography of Southern South America 1500-1725* / Pieter Kroon; Maarten Klein [*et al.*]. Bussum [Holanda]: Thoth 2016, pp. 55-65 (55 para la cita).

El globo de Behaim, de 1492, no mostraba el continente americano. Aunque Pigafetta escribiera en su diario que sí, pudo tratarse de un error o de otro globo más avanzado, como el comentado. Estas obras impresas circulaban por Europa y de ellas se tenía conocimiento en España y Portugal. Por tanto hay que tenerlas en cuenta.

Ni Portugal ni Castilla se prestaban a la divulgación de sus descubrimientos en la línea de demarcación del Tratado de Tordesillas. Ambas coronas seguían una política de «sigilo» en la formación del Padrón Real[24]. Para María Portuondo, la cartografía del Nuevo Mundo fue una ciencia secreta[25]. En el reinado de Felipe II, el conocimiento cosmográfico tenía un considerable valor estratégico, defensivo y económico, que debía ser custodiado de los enemigos. Por eso, los mapamundis impresos tardaban años en actualizar los nuevos descubrimientos.

Johannes Schöner. Globo terrestre. 1515. Frankfurt Historisches Museum. Fuente: Kroon, *Atlas of Cape Horn*, p. 70

Los preparativos del primer viaje de circunnavegación

Continuamos con la producción de la Casa de la Contratación. Por Real Cédula de 6 de octubre de 1518 se mandó a Hernando Colón poner al día el Padrón Real para preparar el viaje de Magallanes. Por entonces se construyó la carta anónima de las Antillas y Sudamérica, conocida como *carta española de Wolfenbüttel*[26]. Entre las conservadas es la primera formada con latitudes observadas anterior a la mencionada expedición. Ofrece los descubrimientos españoles anteriores al de Hernán Cortés en México y a la fundación de la ciudad de Panamá por Pedrarias Dávila en 1519. Es asimismo la primera que muestra el descubrimiento del mar del Sur por Balboa el 20 enero de 1513, atravesando por tierra el istmo de Darién. Un mar que conducía por el oeste a las islas de las especias. Según hemos comentado, a ellas habían llegado los portugueses por la ruta del cabo de Buena Esperanza. El rey Manuel de Portugal había conseguido una bula del papa León X para asegurar sus derechos sobre el mar del Sur (3-XI-1514). Al tener noticia del asentamiento de los portugueses en las Molucas, Fernando el Católico quiso enviar una expedición por el cabo de Buena Esperanza para comprobar que las islas estaban en su demarcación pero se canceló, debido a la petición de su yerno el rey Manuel el Afortunado. Sin embargo, sí se organizó la exploración secreta del piloto mayor Juan Díaz de Solís (1512) al río de la Plata para encontrar el paso al mar del Sur y desde allí averiguar la posición de las islas Molucas. En febrero de 1516, Díaz de Solís y algunos tripulantes murieron a manos de los nativos de la denominada isla de San Martín y se suspendió la expedición. A su regreso a Sevilla, las dos naves entregaron los diarios y la cartografía de la región explorada: el trazado de la costa de Brasil desde el cabo de san Agustín hasta 35º de latitud sur. Pero esta información no se incorporó al Padrón Real porque había fracasado. Ese año, los pilotos Juan Vespucio y Andrés de San Martín hicieron copias del Padrón Real, pero no se conservan. Otras dos expediciones buscaron el paso por el golfo de

[24] CORTESÃO, Jaime. *A Política de Sigilo*. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 107-108 (con interesantes apreciaciones sobre esta cuestión).

[25] PORTUONDO, María M. *Ciencia secreta. La cosmografía española y el Nuevo Mundo*. Madrid: Iberoamericana-Vervuert 2013.

[26] Herzog August Bibliothek, Aug. 103 (pergamino coloreado 68x 90cm). Véase un minucioso estudio en MARTÍN-MERÁS, María Luisa. «La cartografía de los descubrimientos en la época de Carlos V». En: *Carlos V. La náutica y la navegación*. Barcelona: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V. D. L. 2000, pp. 75-94 (75-79 y 82 para la carta); Id., «Fabricando la imagen del mundo: los trabajos cartográficos de la Casa de la Contratación». En: *España y América: un océano de negocios. Quinto centenario de la Casa de la Contratación 1503-2003*. (Exposición Sevilla Real Alcázar y Casa de la Provincia). Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales 2003, pp. 89-118 (94-96 para la cita); SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 169-170.

México: las de Francisco Hernández de Córdoba (1517) y Juan de Grijalva (1518)[27]. Al no encontrarse, se proyectó buscarlo hacia el sur del continente.

El conocimiento del mundo en globos tridimensionales y mapamundis dibujados con los dos hemisferios circulares demostraba que la línea de demarcación de Tordesillas, es decir, el meridiano trazado en el Atlántico, se podía alargar hacia el otro hemisferio como un antimeridiano para completar la línea sobre el círculo. El mundo estaba dividido por un meridiano y un antimeridiano[28].

Fernando de Magallanes llegó a Sevilla el 20 de octubre de 1517 con una propuesta para navegar por el sur de América y llegar a las islas Molucas. Le acompañaron cosmógrafos y cartógrafos portugueses: entre ellos Rui Faleiro y su hermano Francisco. Se dirigió a la Casa de la Contratación de Sevilla y se puso en contacto con Juan de Aranda, factor de la Casa de la Contratación, que les facilitó una entrevista en Valladolid con el canciller Jean Sauvage. Se interesaron también los comerciantes burgaleses Rodrigo y Cristóbal de Haro; este último amigo del arzobispo Juan Rodríguez de Fonseca[29].

El 19 de septiembre de 1517, Carlos I había desembarcado en las costas cantábricas con su séquito de cortesanos flamencos. El 9 de febrero de 1518, las Cortes de Castilla, reunidas en Valladolid, le juraron como Rey, junto con su madre Juana. El monarca estudió a fondo la propuesta de Magallanes de aplicar el Tratado de Tordesillas en el mar del Sur para comprobar que las Molucas se situaban en la línea de partición de la esfera del lado de Castilla y dio su aprobación, concediéndole el título de caballero y comendador de la Orden de Santiago. El 22 de marzo se firmó la capitulación en Valladolid[30]. A comienzos de septiembre se inician los preparativos. De la organización de la armada en Sevilla y de los hombres y bastimentos se ocupó el obispo Juan Rodríguez de Fonseca y de la inversión económica, los comerciantes burgaleses[31].

Según los cronistas españoles, a Carlos I le gustaron los materiales cartográficos presentados por Magallanes. Bartolomé de las Casas se refiere a un globo bien pintado con toda la tierra, marcando el camino a seguir, salvo el estrecho, que había dejado en blanco para que nadie «se lo saltease»[32]. Lo mismo señalaba Antonio de Herrera[33]. Se ha apuntado también el globo de Martín de Behaim (1492), propiedad del rey portugués, como posible fuente, pero indudablemente los globos que hemos comentado de Waldssemüllller y de Schöner muestran un paso por el sur de América, y en algunos planisferios la costa del Brasil se prolonga hacia el sur. João de Barros comentaba que el monarca español «estaba enamorado de las cartas y pomas de marear»[34].

En la corte portuguesa hubo intrigas y disgustos. Portugal tenía su ruta segura para llegar a las islas de la Especiería. Rui Faleiro había venido a España porque se le había denegado el oficio de cosmógrafo y Magallanes porque no había recibido los beneficios esperados al regresar de Malaca. En 1519, Jorge Reinel trabajaba en Sevilla para la expedición de Magallanes. El 18 de julio, Sebastião Alvares, agente

---

27 Sobre las tres expediciones véase VARELA MARCOS, Jesús. *La organización de los grandes descubrimientos españoles de América*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid; Centro de Estudios de América (Casa Colón); Universidad de Valladolid, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía 2011, pp. 248-258.

28 DUVE, Thomas. «El Tratado de Tordesillas: ¿una 'revolución espacial'? Cosmografía, prácticas jurídicas y la Historia del Derecho internacional público». *Revista de Historia del Derecho*, N.º 54. Julio-diciembre 2017, pp. 77-107 (en especial pp. 94-96).

29 Sobre la participación de los burgaleses véase SAGARRA GAMAZO, Adelaida. *Burgos y el gobierno indiano: la clientela del Obispo Fonseca.* Burgos: Caja de Burgos 1998, cap. IV. «La clientela burgalesa de Juan Rodríguez de Fonseca: La Especiería», pp. 111-128; Id., *Juan Rodríguez de Fonseca. Un toresano en dos mundos.* Diputación de Zamora 2006, cap. VII. «El viaje más largo jamás realizado». Pp. 219-240 (en especial para los Haro, pp. 222-227).

30 RAMOS PÉREZ, Demetrio. «Magallanes en Valladolid: la capitulación». En*: A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão da Molucas.* Actas do II Coloquio Luso-Espanhol de História ultramarina. Edição organizada por A. Teixeira da Mota. Lisboa: Junta de Investigações Científicas de Ultramar, Centro de Estudios de Cartografía Antiga 1975, pp. 179-242.

31 DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. «La organización del viaje magallánico: financiación, enganches, acopios y preparativos». En: *A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão da Molucas.* Actas do II Coloquio Luso-Espanhol de História ultramarina. Edição organizada por A. Teixeira da Mota. Lisboa: Junta de Investigações Científicas de Ultramar, Centro de Estudios de Cartografía Antiga 1975, pp. 265-314. SAGARRA GAMAZO, Adelaida. *Juan Rodríguez de Fonseca*. Pp. 112-128; Id. *Burgos y el gobierno indiano.* Pp. 226-229.

32 CASAS, Bartolomé de las (O. P.). *Historia de las Indias*. Madrid: Imprenta de Miguel Ginesta 1876, t. IV, p. 377.

33 HERRERA, Antonio de. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del Mar Océano.* Madrid: 1601, Década II, libro II, capítulo XIX.

34 Citado por SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón.* P. 172.

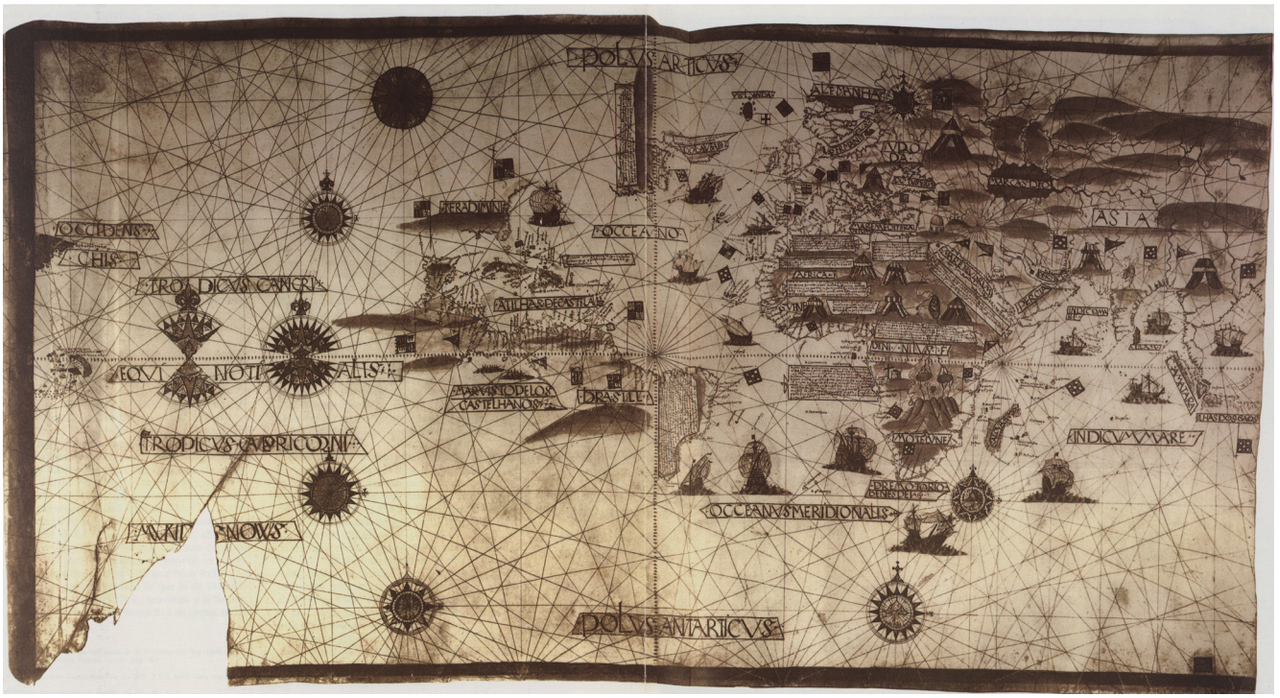
del rey portugués, informaba desde Sevilla que Magallanes había fijado una derrota para el viaje desde Sanlúcar rumbo a cabo Frío, dejando Brasil a la derecha hasta pasar la línea de partición y de allí navegar al oeste y al noroeste derecho al Maluco. Asimismo había visto la tierra del Maluco dibujada en una poma (globo) y en una carta que había hecho Jorge Reinel y que había terminado su padre Pedro. En este escrito narra también las gestiones que hacía para intentar que Magallanes y Rui Faleiro regresaran a Portugal. El rey portugués deseaba recuperar por todos los medios a los cosmógrafos. No menos preocupante era la información de que por ese padrón o carta trazada por los Reinel se hacían todas las cartas en la Casa de la Contratación con Diego Ribero, lo mismo que las agujas, cuadrantes y esferas[35]. Es decir, el estilo cartográfico de los Reinel estaba influyendo en el modelo de Padrón Real que se iba a desarrollar en la Casa de la Contratación en los años veinte, a la vuelta de la expedición. Lo veremos al analizar los planisferios conservados.

Además del material cartográfico traído de Portugal, Magallanes y Faleiro prepararon cartas de marear con los portugueses y pilotos de la Casa de la Contratación.

Al monarca le pudieron enseñar un globo tridimensional pintado (Bartolomé de las Casas), una carta circular, una carta polar en proyección acimutal trazada en dos hemisferios para mostrar las áreas árticas o antárticas y un planisferio o mapa del mundo en proyección plana.

El planisferio anónimo de Munich atribuido a Jorge Reinel. c 1519

El pergamino original se conservaba en la biblioteca bávara de la Armada de Munich y se perdió al terminar la segunda guerra mundial. En 1843, el oficial bávaro Otto Progel hizo una edición facsímil coloreada. Del original se conserva una fotografía publicada en 1935[36]. Según los historiadores Cortesão y Teixeira da Mota, se atribuye a Jorge Reinel y sirvió para preparar el viaje de Magallanes[37]. El



Planisferio anónimo de Munich atribuido a Jorge Reinel. ca. 1519. (También conocido como Kunstmann IV). Fuente: Cerezo, *La Cartografía náutica*, entre pp. 170-171

[35] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Expediciones al Maluco.* Pp. 153-155. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra». Pp. 150-152. Id., *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: C.S.I.C., 1994, pp.167-168. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 171-172.

[36] CORTESÃO, Armando. *Cartografía e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI: contribução para um estudo completo.* Lisboa: Seara Nova 1935, vol. I, pp. 272-278, vol. II, estampa V.

[37] CORTESÃO, Armando e TEIXEIRA DE MOTA, Avelino. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Pp. 37-38, estampa 12.

estilo es portugués y se diseñó en Sevilla para defender los intereses castellanos, por eso las Molucas se sitúan en el hemisferio español (occidente), es decir a la izquierda del planisferio, a unos 170º al oeste del meridiano de Tordesillas. Asimismo se fundamenta también en la referencia del agente Sebastião Alvares al rey portugués sobre el emplazamiento del Maluco en la poma y carta de Jorge Reinel que su padre le ayudó a terminar[38]. Está ilustrado con muchas leyendas en latín con datos geográficos para informar de las tierras descubiertas por españoles y portugueses al sur del cabo de San Agustín, a poniente del Atlántico y separadas de Asia. No hay estrecho al sur de Brasil, pero sí una extensión de mar que baña la costa de un cabo a la misma latitud que el de Buena Esperanza. Por primera vez, el Ecuador está graduado en grados de longitud y además se representa su perímetro completo; es decir el mundo está desplegado sobre un pergamino bidimensional. Carece de escala gráfica de leguas[39].

Los portugueses tenían suficiente información para situar las islas asiáticas y la posición de las Molucas en el planisferio de Munich y en las demás cartas que se prepararon para la expedición. Así, en una carta anónima de la costa occidental de África hasta las Molucas, hecha por Pedro Reinel para el monarca portugués hacia 1517. En una leyenda de la carta se lee: «Ilhas de Maluco domde a o cravo»[40].

En el mapamundi del llamado «Atlas Miller» se representa una visión sintética del mundo en 1519, el año de la partida de la expedición de Fernando de Magallanes[41]. Está diseñado con muchas influencias ptolemaicas, con los océanos envueltos por las tierras para rebatir el viaje de Magallanes y demostrar que no se podía navegar de occidente a oriente. Muestra el hemisferio de Portugal según el tratado de Tordesillas y sitúa las Molucas en su área de influencia. En una inscripción en el reverso de uno de los mapas consta que el atlas lo hizo el cosmógrafo Lopo Homem por orden del rey Manuel I de Portugal. En su diseño también participaron los cartógrafos Pedro y Jorge Reinel y el iluminador Antonio de Holanda entre 1519 y 1522[42]. Además del mapamundi, es muy interesante la imagen de Brasil y la costa atlántica. Es un atlas profusamente miniado e iluminado con riqueza de colorido, como si se tratara de un lujoso libro de horas. El 7 de marzo de 1519, el rey Manuel había contraído matrimonio, en terceras nupcias, con la joven infanta Leonor, hermana del rey Carlos (primero se había casado con Isabel y María, hijas de los Reyes Católicos). La reina Leonor fue la destinataria del atlas[43]. Sorprende que Pedro y Jorge Reinel hayan participado en el diseño del Atlas y en los trabajos cartográficos para preparar la expedición de Magallanes. Ambos prestaron sus servicios a las dos coronas. Se documentan en Sevilla en 1519 y en 1525, cuando se les asignó un salario anual[44].

---

38 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Expediciones al Maluco.* P. 155.

39 Véanse HAMY, E. T. *L'oeuvre géographique des Reinel et la découverte des Moluques*. París: Ernest Leroux 1891, pp. 3-35 (separata de Études *hístoriques et geographiques*). CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra». P. 156, reproducción entre pp. 170-171. Id. *La cartografía náutica española*. P. 168; *El Atlas de Diego Homem, c. 1559*. Estudio de Luisa Martín-Merás. Madrid: Museo Naval de Madrid; AyN Ediciones 2006, pp. 40-41. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 104-105, 173.

40 Véanse en HAMY, E. T. *L'Oeuvre Géographique des Reinel*, lám. VI (detalle de las Molucas). CORTESÃO, Armando e TEIXEIRA DE MOTA, Avelino. *Portugaliae Monumenta Cartographica.* Pp. 33-34, estampa 10, reproduce una fotografía de la carta completa, cuando el original se conservaba en la Armeebibliothek en Munich, antes de su extravío después de la Segunda Guerra Mundial. Véase también CORTESÃO, Armando. «As mais antigas Cartografia e descripção das Molucas». En: *A viagem de Fernão de Magalhães*. Pp. 49-74, en especial, pp. 58-60.

41 El atlas, diseñado e iluminado sobre pergamino, se conserva en la Biblioteca Nacional de Francia. Véase CORTESÃO, Armando e TEIXEIRA DA MOTA, Avelino. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Pp. 55-67, con excelentes reproducciones. PINHEIRO MARQUES, Alfredo. *Os Descobrimentos e o 'Atlas Miller'*. Tese de Doutoramento na Universidade de Coimbra 2005-2006. Edição Facsimilada da Tese de Doutoramento em História Apresentada em 2005-2006 na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Disponible en: https://docs.google.com/open?id=0B2xiUdRpMxk6YW5fMzNTTFlJYUE [fecha de consulta: 2 de febrero de 2018]. Id. «Anexo. Reflejos en la Historiografia. Influencias metodológicas y testimonios de historiadores sobre la identificación de la decoración del 'Atlas Miller'». En PINHEIRO MARQUES, Alfredo; THOMAZ, Luís Filipe (ed.). *Atlas Miller*. Barcelona: M. Moleiro Editor 2006, pp. 403-409, 410-412. Edición facsímil con estudios del mencionado autor y de Luis Filipe F. R. Thomaz, Bernardo Sá Nogueira y Joaquim Ferreira de Amaral.

42 Alfredo Pinheiro fue el primero que identificó la autoría del miniaturista en el atlas. La de los cartógrafos ya había sido comentada por Armando Cortesão y otros autores precedentes.

43 PINHEIRO MARQUES, Alfredo. *Os Descobrimentos e o 'Atlas Miller'*. Cit., pp. 496-503. Según este autor, al morir el rey Manuel en 1523, Leonor llevó el atlas a España y después a Francia, cuando se casó con el rey Francisco I.

44 Sobre los Reinel véanse CORTESÃO, Armando. *Cartografía e cartógrafos portugueses,* vol. I, pp. 248-305. VITERBO, Sousa. *Trabalhos* náuticos dos Portugueses. *Séculos XVI e XVII*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda 1988 (facsímile da 1.º edição de 1898-1900), pp. 258-266.

En la Capitulación del viaje, firmada en Valladolid el 22 de marzo de 1519, los reyes don Carlos I y doña Juana obligaban a respetar los límites del Rey de Portugal:

«El cual descubrimiento habéis de hacer, con tanto que no descubráis ni hagáis cosa en la demarcación e límites del sacratísimo Rey de Portugal, mi muy caro y muy amado tío e hermano, ni en perjuicio suyo, salvo dentro de los límites de nuestra demarcación»[45].

En las instrucciones del rey Carlos I a Magallanes y Rui Faleiro para el viaje se insistía en la misma idea.

«La principal cosa que vos mandamos y encargamos es que en nynguna manera no consyntáis que se toque ny descubra tierra ny otra ninguna cosa dentro en los límites del serenísimo rey de Portugal, my muy caro e muy amado tío y hermano ny en su perjuicio porque my voluntad es que lo capitulado e asentado entre la corona Real de Castilla y la de Portugal se guarde y cunpla muy enteramente así como está capitulado»[46].

La cartografía de la expedición Magallanes-Elcano

En la construcción de las cartas de marear e instrumentos de navegar (cuadrantes, astrolabios de madera y de metal, agujas de marear y relojes de arena) para la Armada de Magallanes se invirtieron 68.182 maravedíes. En la relación de gastos figura Nuño García de Toreno, cartógrafo oficial de la Casa de la Contratación, como el autor de las cartas[47]. Pero hay que puntualizar la información. En unas partidas se indican los pergaminos comprados para hacer las cartas y un total de 23 cartas de marear más otras dos para el Rey. Algunas de las cartas fueron encargadas por Magallanes y Rui Faleiro a Nuño García de Toreno y otras seis las mandó hacer Rui Faleiro, sin precisar a quienes. En la relación también figuran algunos instrumentos fabricados por Rui Faleiro: seis cuadrantes de madera y un astrolabio de palo. Los demás instrumentos se encargaron o se compraron. Francisco Faleiro, hermano de Rui, redactó un regimiento de navegación con un método para la observación de la longitud[48]. En realidad, aunque solo figure Nuño García de Toreno como receptor del importe del trabajo, posiblemente por ser el coordinador y un buen diseñador e iluminador de pergaminos, en la fabricación de cartas de marear también participaron Juan Vespucio y Diego Ribero, que llegó a Sevilla el 10 de agosto de 1519 y se pudo ocupar de los cuadrantes y esferas. En la mencionada carta del factor al Rey portugués, le cuenta que por el padrón de Jorge Reinel se hacían «todas las cartas, que las hace Diego Rivero, como también los cuadrantes y las esferas»[49]. En un informe posterior de Francisco Faleiro sobre el Padrón Real, cartas de marear e instrumentos de navegación, se mencionan las cartas que él y su hermano hicieron con Magallanes, «de una sola graduación que se descubrió el Especería, y Vespuche y Nuno García que las dichas cartas que fabricaron jamás pusieron en cartas dos graduaciones, ni en Portugal tal usan»[50]. Sin embargo, según Ricardo Cerezo, ambos transformaron las cartas de marear portuguesas de una graduación en cartas graduadas en longitud y latitud. Esa conversión era necesaria para navegar por el Pacífico: la observación y el cálculo astronómico, combinado con el cálculo de la posición estimada (rumbo y distancia), permitía deducir las coordenadas de longitud y latitud para conocer la situación de las naos en el mar. La longitud era esencial para averiguar el avance hacia el

---

[45] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Expediciones al Maluco*, doc. III. Pp. 116-120 (117 para la cita).

[46] *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*. Publicada por la Compañía General de Tabacos. Barcelona: viuda de Luis Tasso 1919-1923, doc. 71, pp. 242-273. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Expediciones al Maluco,* doc. XIV. P. 130-152 (130-131 para la cita).

[47] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Expediciones al Maluco*. Pp. 179-180. Sobre este cartógrafo véase VICENTE, Isabel. «García de Toreno, Nuño». En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia 2011, t. XXIII, pp. 364-366 (con bibliografía).

[48] Véanse TEXEIRA DA MOTA, Avelino. «A contribução dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da Náutica em España». En: *A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão da Molucas. Actas do II Coloquio Luso-Espanhol de História ultramarina*. Edição organizada por A. Teixeira da Mota. Lisboa: Junta de Investigaçoes Científicas de Ultramar, Centro de Estudios de Cartografía Antiga 1975, pp. 315-341. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra». Pp. 164-166. VICENTE MAROTO, Isabel. «Faleiro, Francisco de». En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia 2011, t. XVIII, pp. 346-347. MIRA CABALLOS, Esteban. «Faleiro, Ruy». En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia 2011, t. XVIII, pp. 347-349.

[49] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Expediciones al Maluco. Viage de Magallanes y de Elcano*. Cit., p. 155.

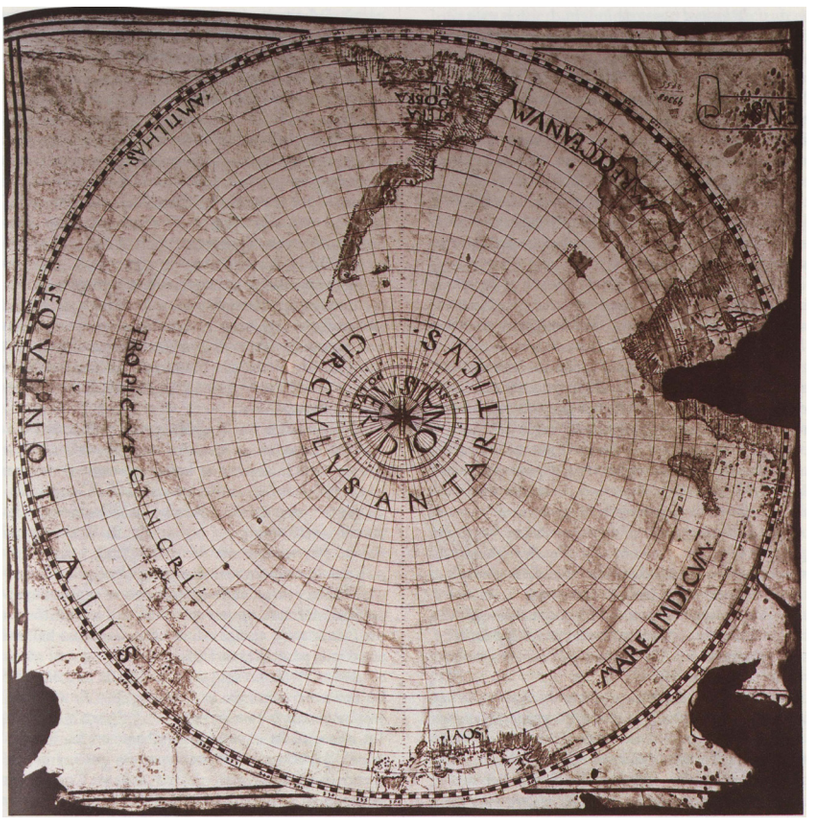
[50] Transcrito por PULIDO RUBIO, José. *El piloto mayor*. Pp. 482-487 (483 para la cita).

oeste en busca de las Molucas, situarlas en relación con el meridiano de Tordesillas y confirmar la propiedad de ellas. Como coordenada de referencia de latitudes utilizaron la línea equinoccial trazada correctamente en la carta de Juan de la Cosa[51].

Sin duda, el equipo hizo un buen trabajo cartográfico. El 13 de septiembre de 1519, Nuño García de Toreno recibió el título de «piloto y maestro de hacer cartas de marear», poco antes de partir la expedición[52]. En la relación de gastos figuran un «plano esférico» encargado por Magallanes para el Rey (por él se pagaron 4.500 maravedíes) con una caja de cuero para guardarlo y una «carta de marear» encargada por Rui Faleiro[53]. Algunos autores suponen que el primero sea el planisferio de Jorge y Pedro Reinel[54]. En mi opinión, plano esférico puede referirse a dos hemisferios circulares dibujados en un plano y la carta de marear a un planisferio que contiene todo el perímetro de la esfera desplegado en una superficie bidimensional.

La cartografía de los resultados de la expedición Magallanes-Elcano

Los pilotos y cartógrafos de la Casa de la Contratación hubieron de esperar al regreso de las naos de la expedición Magallanes-Elcano para poder actualizar el Padrón Real con las fuentes geográficas y cartográficas entregadas. La nao *San Antonio* llegó a Sevilla el 6 de mayo de 1521, al mando del piloto Esteban Gómez, dando noticias del descubrimiento del paso, de las pocas esperanzas del regreso de la flota y de la información obtenida en el viaje. La nao *Victoria* fondeó en Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522, logrando hacer la primera circunnavegación.



Carta anónima de proyección polar. Ca. 1522. Palacio de Topkapi (Estambul). Fuente: Cerezo, *La Cartografía náutica*, p. 170

También conocida como *Carta de Magallanes*, está trazada en proyección polar en dos hemisferios, pero solo se conserva el hemisferio sur, y hay huellas de haber sido rasgado el norte en el pergamino[55]. Parte de las inscripciones «Occidens» y «Oriens» se lee en las cartelas raídas. Hay un error en el nombre del trópico «Cancri» en lugar de «Capricorni», que también se encuentra en la carta de Brasil del Atlas Miller. Presenta el Ecuador graduado de 5º en 5º, como el planisferio de Munich. Muestra el perfil completo de América del Sur y las islas Malvinas. Falta el estrecho y la costa gira hacia el este. Le acompaña esta inscripción; «Hesta terra descobrio Fernando de Magalhaes». Ofrece la primera imagen conocida de la boca de entrada al estrecho. Las islas Molucas: «Ilhas do Cravo» se sitúan en la línea portuguesa. Por ello, Cortesão y Teixeira da Mota, suponen que Pedro Reinel diseñó la carta en Lisboa (ca. 1522), con la información obtenida de la nao *San Antonio*, en beneficio de los intereses portugueses[56]. Según Cerezo parece haber sido trazada en Sevilla, «en forma

51 CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Los padrones reales». Pp. 626-627.

52 PULIDO RUBIO, José. *El piloto mayo.* Pp. 293-294.

53 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Expediciones al Maluco.* P. 180.

54 SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Antonio. «El imperio del mapa. El Padrón Real y la producción cartográfica de la Casa de la Contratación». En: *Dueños del mar señores del mundo. Historia de la cartografía náutica española*. Madrid: Ministerio de Defensa 2015, pp. 44-59 (52 para la cita).

55 DESTOMBES, Marcel. «The Chart of Magellan». *Imago Mundi,* 12. 1955, pp. 65-88.

56 CORTESÃO, Armando y TEIXEIRA DA MOTA, Avelino. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Pp. 39-41, estampa 13.

de poma y carta», a la que se refería el factor del monarca portugués en 1519, «corregida con los datos náuticos acopiados por los pilotos de la nao *San Antonio*; por eso contiene información de origen portugués, anterior al inicio del viaje, y de fuente española, registrada en el curso de la navegación de esta nao hasta la llegada al estrecho magallánico y durante su regreso a España»[57]. Lo más probable es que la carta se fabricara en la Casa de la Contratación de Sevilla con los datos recogidos por el piloto Esteban Gómez en la nao *San Antonio*. Jesús Varela ha documentado una entrevista con el arzobispo Juan Rodríguez de Fonseca en mayo de 1521 para obtener la información del viaje y mandar diseñar la carta en la Casa de la Contratación[58]. Su filiación es complicada. Como ha señalado Antonio Sánchez, pertenece al grupo de mapas que Richard Kagan y Smith han denominado «cartografías constructivas»: imágenes para mostrar la expansión imperial y las ambiciones territoriales de ambas Coronas portuguesa y española. La cartografía será el centro de batalla de sus respectivas aspiraciones[59].

Nuño García de Toreno. Carta del sur de Asia y las Molucas. 1522. Biblioteca Real de Turín Fuente: Cerezo, *La Cartografía náutica*, p.177

La inesperada llegada a Sevilla de la nao *Victoria* el 6 de septiembre de 1522 y la confirmación de la esfericidad de la tierra obligaron a modificar el Padrón Real de la Casa de la Contratación y a cartografiar el globo con las fuentes geográficas y cartográficas traídas de la expedición. Por su parte, los cartógrafos e impresores tuvieron que modificar las concepciones ptolemaicas y renovar los mapamundis de sus Atlas. Sin duda, la circunnavegación fue la mayor hazaña del reinado de Carlos V, heredero de la monarquía de Habsburgo en 1519 y coronado emperador del Sacro Imperio Romano Germano el 23 de octubre de 1520. Para la Casa de la Contratación fue todo un reto. Había que renovar con urgencia el Padrón Real.

La carta del sur de Asia y las Molucas. Nuño García de Toreno. 1522

El Emperador requirió la presencia del cosmógrafo Nuño García de Toreno en Valladolid para que le fabricara una carta con la ubicación de las Molucas, ante el inevitable litigio con Portugal[60].

La carta muestra el sur y sudeste de Asia, el océano Índico, algunas islas imaginarias, la península de Malaca y las islas Molucas, al este del antimeridiano, dentro de la demarcación española. Como en los portulanos, está firmada en el ángulo superior izquierdo: «Fue hecha en la noble villa de Valladolid

---

57 CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra». Pp. 179-180, fig. 9, p. 191. Id. *La cartografía náutica española*. Pp. 170 (lám.), 174-175.

58 VARELA MARCOS, Jesús. «El descubrimiento del Estrecho de Magallanes». Conferencia pronunciada en la Casa de Colón. Valladolid: 15 de marzo de 2018. Id. «Gómez, Esteban». En: *Diccionario Biográfico Español.* Madrid: Real Academia de la Historia 2012, t. XXIII, pp. 284-287. Id. «La organización de los grandes descubrimientos». P. 264, nota 308: «La nao San Antonio llegó al puerto de las Muelas en mayo de 1521. Juan López de Recalde escribió a Juan Rodríguez de Fonseca para darle a conocer su llegada y las noticias que traía de haber encontrado el paso». BENITO, Luis Miguel. «Esteban Gómez, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias». *Revista de Estudios Colombinos*, 13. Junio de 2017, pp. 69-86 (pp. 73-74 para la cita). La carta ha sido también comentada por BALDACCI, Osvaldo. *Atlante Colombiano*, tav. XXII (esquema de la carta); MARTÍN-MERÁS, Luisa. *El Atlas de Diego Homem,* p. 51.

59 SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 104-105; KAGAN, Richard L. y SCHMIDT, Benjamin. «Maps and the Early Modern State: Official Cartography». En: WOODWARD, David (ed.). *The History of Cartography*, 3. 2007, pp. 661-679 (669-670 para la cita).

60 CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra». Pp. 176-177.

por Nuño Garçia de Toreno, piloto y maestro de cartas de navegar de Su Magestad. Año 1522». La línea del antimeridiano que pasa por Sumatra se marca en rojo; a su lado la escala de latitudes desde 41° S a los 30° N. En las tierras del interior, destaca la riqueza de imágenes con ciudades y reyes entronizados. En la costa, las cinco naos de la expedición de Magallanes. Para Luisa Martín fue regalo de Carlos V a su cuñada Beatriz de Portugal, casada con Carlos III de Saboya[61]. Es una carta reivindicativa y propagandística para el reconocimiento de sus dominios[62].

Dibujos de Antonio Pigafetta

Antes de analizar las cartas universales producidas por la Casa de la Contratación después del primer viaje de circunnavegación, comentaremos los dibujos que hizo Antonio Pigafetta, natural de Vicenza, caballero de la Orden de Rodas, que embarcó en la nao *Trinidad* como criado personal de Magallanes. Durante el viaje escribió un diario con noticias sobre la geografía, clima, fauna, flora y habitantes, muy valiosas desde el punto de vista náutico y lingüístico, y dibujó unos bocetos del estrecho y de las islas del Pacífico. A su regreso, se lo entregó personalmente al monarca en Valladolid. Pedro Mártir de Anglería hizo una nueva redacción para enviársela al Papa, pero se extravió en 1527, durante el Saco de Roma. Pigafetta había regresado a Italia en 1523 y en la corte de los Gonzaga de Mantua le animaron a redactar un manuscrito contando sus vivencias: *Relación del primer viaje alrededor del Mundo. Noticias del Mundo Nuevo con las figuras de los países que se descubrieron*. Las notas y los diseños de los mapas se los dedicó a Philippe Villiers de l'Isle-Adam, gran Maestre de la Orden de San Juan de Jerusalén (1521), quien le ayudó en la edición[63]. Los dibujos iluminados en intenso azul y oro del manuscrito de la Biblioteca de la Universidad de Yale. New Haven. Ca. 1525, son muy expresivos.

Antonio Pigafetta. Dibujo del Estrecho. ca. 1525. Biblioteca de la Universidad de Yale (New Haven). Fuente: Nebenzthal. *Atlas de Colón*, pp. 80-83

El del estrecho de América del Sur está orientado con el sur al norte[64]. En el diario dice así:

> «Habíamos entrado con las dos naves restantes en el otro canal que quedaba hacia el sudoeste; y continuando nuestra navegación, llegamos a un río que llamamos de las Sardinas, a causa de la inmensa cantidad de este pescado que allí vimos. En ese lugar fondeamos para esperar a las otras dos naves, y estuvimos cuatro días; aunque durante este tiempo se despachó una chalupa bien equipada para ir a reconocer el término de este canal, que debía desembocar en otro mar. Los tripulantes de esta embarcación regresaron al tercer día, anunciándonos que habían visto el cabo en que concluía el Estrecho, y un gran mar, esto es, el Océano. Todos lloramos de alegría. Este cabo se llamó el Deseado, porque, en efecto, desde largo tiempo ansiábamos por verlo»[65].

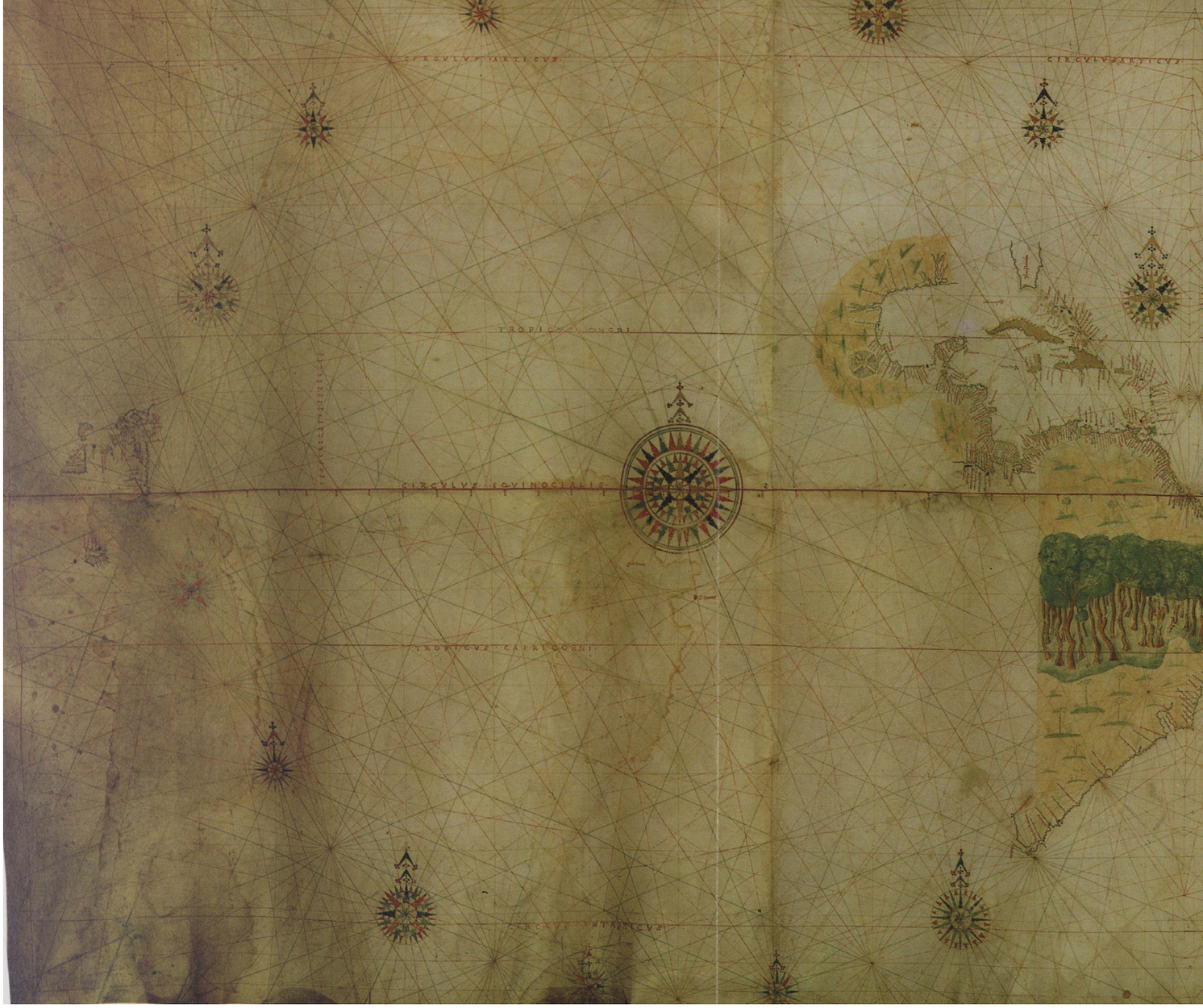
[61] MARTÍN-MERÁS, M.ª Luisa. *Cartografía marítima hispana*. P. 87.

[62] SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. P. 176.

[63] Venecia, 1524. En 1525 se hizo otra edición en París y en 1899 en Madrid. Sobre este personaje véase VALLET ESCOBERO, Cristóbal. «Pigafetta Vicentino, Antonio». En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia 2013, t. XLI, pp. 558-562.

[64] Excelentes reproducciones en NEBENZTHAL, Kenneth. *Atlas de Colón*. Pp. 80-83, láms. 26A-D.

[65] PIGAFETTA, Antonio. *Primo Viaggio Intorno al Globo Terraqueo. La expedición de Magallanes-Elcano. 1519-1522*. Prólogo de Emilio Lamo de Espinosa. Madrid: Real Instituto Elcano 2016, p. 34.



Planisferio anónimo de Turín. 1523. Biblioteca Real de Turín. Fuente: Cerezo, *La Cartografía náutica*, entre pp. 178-179

En el dibujo de la isla de los Ladrones (Guam) se aprecia un velero con nativos y en el de la isla de Mactán (Filipinas) se indica que allí murió el capitán general Magallanes.

Planisferio anónimo de Turín. 1523

En la segunda década del siglo xvi se produce una intensa actividad en la Casa de la Contratación para actualizar el Padrón Real con los nuevos descubrimientos. El planisferio conservado en la Biblioteca Real de Turín es copia del primer Padrón Real fabricado con la información traída del viaje de Magallanes-Elcano

Es la primera carta universal trazada sobre un plano abarcando toda la superficie terrestre: los 360º de la longitud de la línea equinoccial del orbe terrestre, en proyección cilíndrica plana cuadrada; es decir, sus latitudes y longitudes están medidas con una misma unidad dimensional. Muestra un cambio de técnica de trazado, que se produce en la Casa de la Contratación «al adoptar el norte verdadero como eje de referencia para la representación gráfica de la geografía en la aguja de marear»[66]. En el extremo izquierdo se representan las Molucas, al este del antimeridiano de Asia, como en las cartas de 1519 y 1522, para reivindicar la jurisdicción castellana. Ofrece dos sistemas circulares de rosas de vientos con treinta y dos rumbos. Se marcan los cinco paralelos: Ecuador (graduado de 5º en 5º), trópicos de

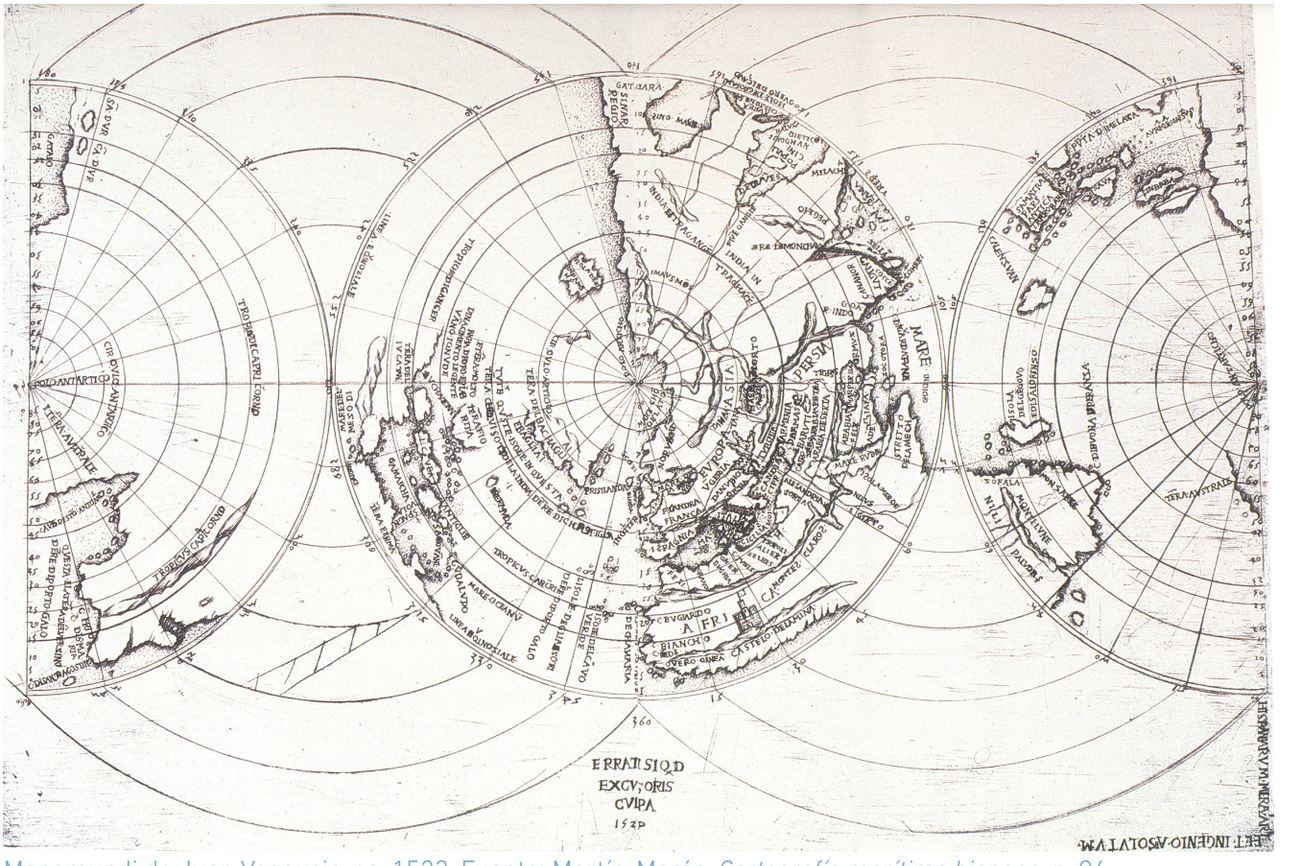
[66] CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra». Pp. 178-179.

Cáncer y Capricornio y círculos polares ártico y antártico. Se aprecian tres escalas de latitudes: en el Atlántico pasando por Azores, en el Pacífico y en la costa occidental de la India, que parten del Ecuador dando el mismo valor al grado, por lo que no se corrige la declinación magnética. Hay abundante toponimia castellana con algunos italianismos. El estrecho descubierto por Magallanes se denomina «Bahía de todos los Santos». Para el tamaño de la carta, hay pocos elementos decorativos y leyendas explicativas y faltan imágenes reivindicativas características de otras cartas, como las banderas, naos alusivas a la expedición, etc. Lo más destacado son los míticos Montes de la Luna de África donde nace el Nilo y la cordillera del Atlas al norte. En América sobresalen los árboles frondosos del Amazonas y tres aves. Se atribuye a Nuño García de Toreno[67].

Mapamundi de Juan Vespucio

Hacia 1523, Vespucio representó la redondez de la tierra sobre un pergamino con dos hemisferios en proyección azimutal equidistante polar como la de los Reinel. El manuscrito original se perdió. En 1524

[67] Véanse MAGNAGHI, Alberto. *Il planisferio del 1523 della Biblioteca di Re in Torino*. Florencia: Otto Lange 1929. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra». Pp. 177-179. MARTÍN-MERÁS, M.ª Luisa. *Cartografía marítima hispana*. Pp. 88-89. Id. «La cartografía de los descubrimientos». Pp. 80-81, 86. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 177-180.



Mapamundi de Juan Vespucio, ca. 1523. Fuente: Martín-Merás, *Cartografía marítima hispana*, p. 94

se grabó en cobre en Italia bajo el título: «Totius Orbis descriptio iam veterum quam recentium geographorum traditionibus observata novum opus Ioanis Vespucci florentini naugleri regis»[68].

Este tipo de proyección es la que emplearon los cosmógrafos y cartógrafos de la Casa de la Contratación para representar en el globo terrestre el meridiano de Tordesillas y el antimeridiano de Asia. Es decir que los meridianos del hemisferio norte se prolongaban en el hemisferio sur. La línea de Tordesillas se representa en el meridiano 315, al pasar por el polo norte se convertía en el meridiano asiático 135, cortando el estrecho de Malaca entre Sumatra y la península de Indonesia. Las Molucas quedaban en el lado español, dejando al imperio portugués de las Indias Orientales dentro del océano Índico. Este mapamundi se formó para presentarlo en las Juntas de Elvas-Badajoz (1524) convocadas para llegar a un acuerdo sobre la prolongación del meridiano de Tordesillas en Asia y así resolver las reclamaciones de españoles y portugueses sobre las Molucas. La delegación portuguesa preparó otro mapamundi para las mismas reuniones. Ese mismo año, las Juntas se disolvieron sin llegar a ningún acuerdo[69].

Los planisferios para obsequios reales

En 1523 se creó el cargo de «cosmógrafo de hacer cartas de marear y fabricar instrumentos de navegación». Diego Ribero, portugués y naturalizado español, fue el primero que lo desempeñó. Había trabajado en las cartas de marear y en la fabricación de los instrumentos para la expedición con el «maestro de hacer cartas de marear» Nuño García de Toreno. Ambos fabricaron en 1525 dos planisferios para obsequiar a los cardenales Juan Salviati y Baltasar de Castiglione, legado y embajador del

[68] Se conserva un ejemplar en The Houghton Library, Harvard University Cambridge. CEREZO, Ricardo. *La cartografía náutica española*. P. 171, nota 19, cita otro en la Biblioteca del Príncipe de Liechtenstein de Viena.

[69] Véanse NEBENZTHAL, Kenneth. *Atlas de Colón*. P. 77. BALDACI, Osvaldo. *Atlante Colombiano*. Pp. 143-146. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *La cartografía náutica española*. P. 171. MARTÍN-MERÁS, M.ª Luisa. *Cartografía marítima hispana*. Pp. 94 (reproducción), 95. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. P. 191, nota 69.

papa Clemente VII respectivamente, que asistieron a la boda de Carlos V con la princesa Isabel de Portugal celebrada en el Alcázar de Sevilla el 11 de marzo de 1526. Los planisferios son copia del Padrón Real dibujados e iluminados como preciosos objetos de arte para mostrar al Papa la dimensión del poder imperial y la labor evangelizadora de la monarquía hispana.

Planisferio de Salviati. 1525

El planisferio se conserva en la Biblioteca Laurenciana de Florencia y se atribuye a Nuño García de Toreno.

Planisferio de Salviati. 1525. Biblioteca Laurenciana de Florencia. Fuente: Cerezo, *La Cartografía náutica*, entre pp. 186-187

Presenta proyección cilíndrica plana rectangular, con la escala de longitudes mayores que la de las latitudes. Su sistema de coordenadas está referido al norte verdadero. Ofrece un buen diseño del golfo de México, Caribe y Florida. Un plano de Tenochtitlan (México) con la ciudad y la laguna. Yucatán aparece como una isla. Están dibujados tres paralelos: los trópicos y la línea equinocial como escala de longitud graduada de 5º en 5º. Hay tres escalas de latitudes iguales en forma de meridianos en el Pacífico, en el Atlántico y en la India. La línea de Tordesillas divide los hemisferios portugués y castellano con la inscripción: «Línea de repartimiento entre Castilla y Portugal». No se ha trazado el antimeridiano y ofrece dos escalas de leguas. Las Molucas y Filipinas se representan al este y oeste del planisferio para reafirmar el territorio, lo mismo que dos naos situadas junto a los escudos de armas con banderas castellanas e inscripción latina: *Hic ratis e quinque est totum que circuit orbem* («esta es una de las naves que circundaron el orbe»). Predominan el lujo y la ostentación en los detalles: dos escudos de armas del cardenal Salviati, los cuatro soplones en los ángulos, las rosas de los vientos, las ciudades, las jaimas árabes, las cartelas iluminadas en oro, los topónimos en latín, etc.[70]

[70] BALDACI, Osvaldo. *Atlante Colombiano*. P. 155, tav. XXXV. MARTÍN-MERÁS, M.ª Luisa. *Cartografía marítima hispana*. Pp. 92-93. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *La cartografía náutica española*. Pp. 183-184. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*.

Planisferio de Castiglione. 1525

Baltasar de Castiglione, noble cortesano, diplomático y escritor italiano, autor de *El Cortesano*, abrazó el estado eclesiástico en 1520. Cuatro años después, fue nombrado nuncio y colector general de la Cámara Apostólica en España. El 8 de octubre de 1525 llegó a Toledo. Recibió este planisferio como obsequio en Sevilla, cuando asistió a la boda de Carlos V e Isabel de Portugal.

Planisferio de Castiglione. 1525. Detalle del Estrecho. Biblioteca Universitaria Estense de Módena. Fuente: Facsímil 2001-2002

Se diseñó sobre cuatro piezas de pergamino con ornamentación sobria, en proyección cilíndrica plana cuadrada, es decir con las longitudes y latitudes de la misma dimensión. Su sistema de coordenadas está referido al norte verdadero. En el anillo del astrolabio náutico del margen inferior izquierdo figura la fecha de 1525. El círculo blanco que se aprecia en el Atlántico seguramente se reservó para dibujar el escudo de armas del destinatario. En la leyenda sobre Norteamérica se lee: «Tierra que descubrió Esteban Gómez este año de 1525 por orden de Su Magestad». Es el primer mapa en donde se representan las tierras exploradas por ese piloto. Su autor, Diego Ribero, define en este planisferio el estilo que seguirá el Padrón Real a lo largo del segundo decenio de siglo. Muestra el mundo conocido. Las Molucas se duplican en ambos extremos del planisferio con sus respectivos letreros sobre filacterias: «Provincia de Maluco», para destacar la soberanía de Castilla sobre ellas. En otra de las cartelas, situada en el meridiano cero, que atraviesa sobre el trópico de cáncer, se lee: «Línea de partición». No se marcan ni el meridiano ni el antimeridiano, pero se entiende que la línea bajaba en ese punto y enlazaba en el sur con las dos banderas de Castilla y Portugal que se asientan sobre la cartela del polo antártico. Las puntas de sus astas enlazarían hacia el norte en donde estaría la línea de demarcación. Otras

Pp. 181-183.

dos banderas con las armas de Castilla se representan en los dos extremos inferiores del planisferio, en la línea que correspondería al antimeridiano, para indicar que las Molucas pertenecían a Castilla. Al planisferio lo acompañaban los diseños de los instrumentos que los pilotos llevaban en sus viajes de exploración para la navegación astronómica: el astrolabio náutico, el cuadrante para medir la altura del sol respecto al horizonte durante el día y la de las estrellas en la noche, y la tabla circular de declinación magnética (*Circulus Solaris*) sobre el Pacífico, para entender la navegación celeste y su relación con el astrolabio y el cuadrante[71]. Además de la reivindicación política de la posesión de las Molucas, el planisferio muestra cómo era el mundo en 1525, con qué herramientas se construía y la capacidad científica y técnica de la Casa de la Contratación y de su personal al servicio del emperador Carlos V[72].

En 1526, por Real Cédula se volvió a encargar a Hernando Colón la revisión de las cartas de marear de la Casa de la Contratación, la confección de un Padrón Real, la fabricación de una carta de navegar y un mapamundi o esfera redonda que debían de permanecer en la Casa como padrones de todas las cartas y mapamundis que se hicieran en adelante. Para ello contaría con Diego de Ribero, piloto y maestro de hacer cartas y astrolabios, y con los expertos que él designara[73]. En 1535 se requería a Hernando Colón la terminación de la carta de navegar que se le había encargado. No se conserva, pero hay buenas referencias de su resultado final.

Planisferio de Juan Vespucio. 1526. Fotografía de la Real Academia de la Historia. Detalle América del Sur

Planisferio de Juan Vespucio. 1526

Este planisferio firmado por Juan Vespucio se supone sea copia del Padrón Real, independiente de la reforma de Hernando Colón, y representa las tierras descubiertas hasta 1526. Incorpora detalles de los anteriores, a los que añade su estilo personal.

En el litoral norteamericano, desde Florida a Nueva Escocia se lee: «Nueva tierra de Aillón»; más al norte, la «Tierra de los Bacalaos». Ofrece los primeros detalles documentados de la exploración al norte de Florida. El Yucatán se diseña como península. En el mar, varias naos portan banderas portuguesas o castellanas según la zona de sus respectivas demarcaciones. Las tres naos del Pacífico portan la bandera castellana. En el estrecho de América del sur se lee: «Estrecho de Sant Anton que descubrió Hernando de Magallanes por mandado de Sus Majestades». Es muy interesante la evolución de la toponimia del estrecho en los planisferios: «Estrecho de Sant Anton» en este de Vespucio; «Bahía de todos los Santos» en el de Turín, «Estrecho de Fernam de Magallaes» en el de Castiglione y «Estrecho de Ferna[n] de Magalla[nes]» en los demás planisferios de Diego Ribero (Weimar y Vaticano).

---

[71] Sobre los instrumentos empleados en la navegación véase SEBASTIÁN, Amparo. «Instrumentos para la navegación y entorno científico en la España del siglo XVI». En: *Carlos V. La náutica y la navegación*. Barcelona: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V. D. L. 2000, pp. 95-116.

[72] CORTESÃO, Armando y TEIXEIRA DA MOTA, Avelino. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Pp. 95-98, estampa 37. CARACI, Giuseppe. «A propósito del planisferio Castiglione». *Estudios Americanos,* 82-83. 1958, pp. 53-60. MARTÍN-MERÁS, M.ª Luisa. *Cartografía marítima hispana*. Pp. 91-92. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *La cartografía náutica española*. Pp. 183-184. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 183-188. MILANO, Ernesto. «Commentario alla Carta del navegare universalissima et diligentissima. Il Planisfero Castiglioni G.G.A.12». En: *Planisfero Castiglioni. Carta del navegare universalissima et diligentissima*. Modena: Il Bullino edizione d'arte: Biblioteca Estense Universitaria 2001-2002, pp. 7-75. BATTINI, Annalisa. «Trascrizione dei toponimi». En: *Planisfero Castiglioni.* Pp. 77-127.

[73] SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. P. 188.

Juan Vespucio fue despedido de la Casa de la Contratación el 18 de marzo de 1525 por negarse a ir como piloto en la flota de García de Loaísa a la especiería, que partió en el mes de julio de ese año. A pesar de todo firma el planisferio: «Juan Vespuci, piloto de Su Magestad me fecit en Sevilla [A]ño 1526» y lo decora con el escudo imperial de Carlos V. Es la primera vez que un piloto de oficio confecciona un planisferio de grandes dimensiones y firma su trabajo –solo lo hacían los cosmógrafos Nuño García de Toreño y Diego Ribero–. Sus elementos decorativos se acercan más al planisferio de Salviati que al de Castiglione. Se diseñó el año en que Carlos V contrajo matrimonio con Isabel de Portugal. Para ensalzar el Sacro Imperio Romano Germánico de Carlos V, el piloto dibujó y coloreó un bello escudo de armas sobre el águila bicéfala, con la corona dorada y una cruz en su remate. Simboliza la soberanía imperial y la fe católica en el Nuevo Mundo.

Planisferio anónimo de Weimar. 1527

A la muerte de Nuño García de Toreno en 1526, Diego Ribero quedó como único cartógrafo oficial. En 1527 se construyó este planisferio anónimo: «Carta universal en que se contiene todo lo que el mundo se a descubi[erto] fasta ahora». El título continúa en la parte inferior: «Hízola un cosmógrapho de Su Magestad. Anno M.D.XX.VII. en Sevilla».

Algunos autores lo atribuyen a Diego Ribero, por su cargo y, especialmente por su filiación estilística con el planisferio de Castiglione, aunque el cosmógrafo estuviese ese año en la Casa de la Contratación de La Coruña[74]. Como en los demás planisferios suyos, la fecha se halla en el anillo del astrolabio.

Planisferio de Juan Vespucio. 1526. Fotografía de la Real Academia de la Historia. Detalle escudo imperial sobre América del Norte

[74] CORTESÃO, Armando y TEIXEIRA DA MOTA, Avelino. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Pp. 99-101, estampa 38. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. P. 196. Sobre su biografía véase CUESTA DOMINGO, Mariano. «Ribero, Diego». En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia. 2013, t. XLIII, pp. 364-367 (con bibliografía).

Responde a la Real Cédula de reforma del Padrón Real (1526) encomendada a Hernando Colón. Como este y Alonso de Chaves se encontraban en Sevilla durante la gestión del Padrón Real, para Ricardo Cerezo puede ser una razón de peso para atribuir el planisferio a Alonso de Chaves[75]. Representa los descubrimientos del mundo en 1527, con algunas novedades con respecto al planisferio de Castiglione. Así, el Yucatán aparece como península. En Norteamérica se añade la cartela *Mundus Novus* y otras inscripciones informativas[76]. Vemos los cinco paralelos con la línea equinoccial (ahora graduado de 10º en 10º hasta los 360º de longitud). Las tres escalas de latitudes en el Índico, Atlántico y Pacífico y los tres troncos de leguas. Casi toda la nomenclatura está escrita en castellano. Como es habitual en Ribero, se representan la tabla circular de declinaciones (con rosa de los vientos y galeón en su interior), el astrolabio y el cuadrante náutico. Veinte navíos, la mayoría con banderas castellanas, surcan las aguas de los océanos. Las cinco leyendas explicativas enmarcadas contienen ahora más información. Es un planisferio enciclopédico, que Diego Ribero completará con otros dos, firmados y fechados en 1529: el del Vaticano y el de Weimar, que son documentos diplomáticos fabricados antes o después de la venta de las Molucas a Portugal en el Tratado de Zaragoza de 1529. Ambos planisferios han sido acertadamente calificados por Antonio Sánchez como «enciclopedia visual» el del Vaticano y como «mapa en prosa» el de Weimar[77].

Planisferio del Vaticano. Diego Ribero. 1529

El planisferio firmado por Diego Ribero y fechado en 1529 se encuentra en la Biblioteca Apostólica Vaticana. Se conoce también como Borgiano III porque su propietario fue el cardenal Esteban Borgia y estuvo custodiado en el museo de Propaganda Fide[78]. Es muy parecido al anterior de Weimar y a otro firmado el mismo año, también conservado en Weimar. Contiene un largo título. En la parte superior del pergamino se lee: «Carta uniuersal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora: hízola Diego Ribero cosmógrapho de Su Magestad, año de 1529, e[n] Seuilla». En la parte inferior: «La qual se diuide en dos partes conforme a la capitulación que hizieron los cathólicos Reyes de España et el Rey don Juan de Portugal en Tordesillas. Año de 1494».

El Ecuador se organiza en tramos de diez grados, lo mismo que las tres escalas de latitudes y tres troncos de leguas adornados con cintas, dispuestos en vertical en los océanos Índico, Atlántico y Pacífico. El planisferio incorpora muchas leyendas sobre los descubrimientos y topónimos nuevos para poner al día el Padrón Real. Con referencia a la expedición de Magallanes, en una leyenda situada en el mar Pacífico se informa sobre los hombres que habitaban el estrecho que descubrió Magallanes: «de grandes cuerpos, casi gigantes; traen vestiduras de pieles de animales. La tierra es muy estéril et de ningún prouecho. Aquy estuuo Ferna[n]do de Magallaes seis meses surto en el puerto de S[an] Julián, donde venía[n] los indios a las naos. Pidían pan et vino por su pasatienpo...»[79]. Junto a una nao de la expedición de Magallanes-Elcano que vuelve de las Molucas, situada entre las escalas, se lee: «esta es la nao Trinidad que, queriendo venir a la Mar del Sur, subió hasta 42 grados por hallar uientos contrarios, et de allí se boluió a Maluco otra vez porque auía ya 6 meses que andaua e[n] la mar et hazía agua et le faltaua[n] ma[n]tenimie[n]tos»[80].

Este planisferio es el más decorado de Diego Ribero y el único que contiene tres escudos de armas de la casa Chigi, de Julio II y de Agostino Chigi. Destacan los soplones de los ángulos, el astrolabio, el cuadrante, la tabla circular de declinaciones solares, los dos sistemas circulares de rosas de los vientos, con 32 rumbos, etc. Las naos indican: «voy al maluco», «vengo de maluco» y «bueluo a maluco».

---

[75] CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *La cartografía náutica española*. Pp. 190-191, dice al respecto que como Diego estaba en La Coruña y Sebastián Caboto en su expedición, pudo ser obra de Alonso de Chaves, único piloto que estaba en Sevilla y como reconocimiento a su trabajo, fue nombrado al año siguiente cosmógrafo de hacer cartas». Por su parte, MARTÍN-MERÁS, María Luisa. *Cartografía marítima*. P. 65, lo atribuyó a Diego Ribero. Posteriormente, la misma autora reconoció que los argumentos de Cerezo le parecían de mayor peso (*El Atlas de Diego Homem*. P. 98, nota 49 y p. 102).

[76] Para las inscripciones véanse CORTESÃO, Armando y TEIXEIRA DE MOTA, Avelino. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Pp. 99-101. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 195-199.

[77] SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 199-210.

[78] Biblioteca Apostólica Vaticana. Borgiano III. Pergamino. 85 x 204,5 cm.

[79] Transcribo la leyenda del ejemplar facsímil del siglo XIX conservado en la Real Academia de la Historia (Sign. C-018-014).

[80] Ibid.

Planisferio del Vaticano. Diego Ribero. 1529. Facsímil. Londres: W. Griggs, 1887. Real Academia de la Historia

La fecha de 1529 se localiza sobre la pieza superior que soporta la argolla del astrolabio. Bajo él se lee: «Astrolabio marítimo para las las (sic) alturas de las tierras». En los océanos se encuentran las banderas de Castilla y Portugal, que indican la posición del meridiano y antimeridiano en la línea de partición. En el interior de los continentes se aumentan los motivos iconográficos: edificios de ciudades, fortificaciones, vegetación, flora, fauna y muchos topónimos en la costa[81].

Planisferio de Weimar. Diego Ribero. 1529

Este planisferio, también firmado por Diego Ribero, se conserva en Weimar[82]. Contiene un largo título muy similar al del Vaticano. En la parte superior del pergamino se lee: «Carta universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora. Hízola Diego Ribero, cosmógrafo de Su Magestad. Año de 1529». En la parte inferior: «La qual se divide en dos partes conforme a la capitulación que hicieron los Reyes de España y el rey don Juan de Portugal en la villa de Tordesillas. Año de 1494».

El Ecuador está graduado hasta alcanzar los 360º de la esfera terrestre. Contiene tres escalas de latitudes y tres troncos de leguas dispuestos en vertical en los océanos Índico, Atlántico y Pacífico. Muestra abundante información geográfica, con más de 50 leyendas, la mayoría numeradas desde Norteamérica: norte-sur, este-oeste, con información sobre los descubrimientos y las características de sus territorios, que han sido transcritas por varios autores. Por eso ha sido calificado como mapa del mundo en prosa. Su carácter enciclopédico supera al planisferio del Vaticano. Muchos elementos decorativos del interior de los continentes son reemplazados por leyendas geográficas que ocupan la superficie de

[81] Sobre el planisferio véanse HAMY, E. T. *Note sur la Mappemonde de Diego Ribero conservée au Musée de la Propagande de Rome*. París: E Leroux 1887. CORTESÃO, Armando. *Cartografía e cartógrafos portugueses*. Pp. 149-150. CORTESÃO, Armando y TEIXEIRA DE MOTA, Avelino. *Portugaliae Monumenta Cartographica.* Pp. 101-103, estampa 39. NEBENZTHAL, Kenneth. *Atlas de Colón*. Pp. 92-93. BALDACCI, Osvaldo. *Atlante Colombiano*. Pp. 159-162. MARTÍN-MERÁS, M.ª Luisa. *Cartografía marítima hispana*. Pp. 96-97. Id. «Carta universal». En: *Carlos V. La náutica y la navegación*. Ficha 22, pp. 234-236. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 199-204.

[82] Klassik Stiftung Weimar: Herzogin Anna Amalia Bibliothek (Kt 020-58S). 87 x 210 cm. Pergamino.

Planisferio de Welmar. 1529. Fuente: Cortesão, *Cartografía e cartógrafos portugueses*, estampa XXI

las tierras descubiertas. Los elementos decorativos se reducen a los cuatro soplones, cintas rotuladas, banderas, instrumentos náuticos, edificios de ciudades e iglesias, montes, embarcaciones con alusión a la ida y vuelta del Maluco, ida y vuelta a las Indias, etc. En el Pacífico hay una leyenda sobre la primera nao que dio la vuelta al mundo: la *Victoria*, indicando que vino de las Molucas cargada de clavo. Otras leyendas parecidas se refieren a los incidentes de la nao *Trinidad*. En la superficie del mapa hay un espacio en blanco para diseñar una dedicatoria o escudo de armas.

El planisferio es posterior en unos meses al del Vaticano porque la península de Malaca se representa completamente dibujada al igual que la isla de Sumatra[83]. Es el más logrado de Diego Ribero[84]. El rigor de su trabajo fue muy reconocido por los cronistas[85].

Conclusiones

En la expedición Magallanes-Elcano se culminaron muchos trabajos emprendidos por la Corona de Castilla bajo la dirección de la Casa de la Contratación de Sevilla. A ellos se suman los conocimientos de los cartógrafos y pilotos portugueses y las fuentes reunidas para organizar la expedición, con excelentes resultados desde el punto de vista náutico y cartográfico. Es de destacar el trabajo de los cosmógrafos y pilotos de la expedición. Los cálculos náuticos y las observaciones astronómicas de Andrés de San Martín permitieron fijar la posición de muchos lugares de la costa sudamericana en función de su latitud y longitud. En la bahía de San Julián, el cálculo de su longitud a 61° al oeste de Sevilla (67° al oeste de Greenwich), con un pequeño error de 37', supuso una aproximación que no se repetirá hasta el uso del cronómetro marino a mediados del siglo XVIII[86]. Las embocaduras del estrecho de Magallanes se pudieron diseñar con bastante precisión en las cartas de marear y en el Padrón Real. En definitiva, las observaciones y anotaciones del viaje contribuyeron a mejorar la ciencia náutica y las técnicas de construcción del Padrón Real en la Casa de la Contratación.

Más importante es la representación completa del mundo o carta universal dibujada sobre un plano en proyección cilíndrica plana cuadrada, con el desarrollo de la línea equinoccial hasta los 360°, que permitía señalar el meridiano de Tordesillas y el antimeridiano de Asia para delimitar las posesiones de las dos coronas. El mundo se globaliza y se contempla en su totalidad.

---

83 CORTESÃO, Armando y TEIXEIRA DA MOTA, Avelino. *Portugaliae Monumenta Cartographica.* Pp. 104-106.

84 Sobre el planisferio véanse CORTESÃO, Armando y TEIXEIRA DE MOTA, Avelino. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Pp. 104-106, estampa 40. MARTÍN-MERÁS, M.ª Luisa. *Cartografía marítima hispana*. P. 97. SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. Pp. 204-210.

85 SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón*. P. 210.

86 CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra». Pp. 167-168.

Los planisferios de Diego Ribero son enciclopedias visuales y didácticas de Geografía, Náutica e Historia Natural, que muestran una visión empírica del mundo para el conocimiento de los cosmógrafos, exploradores y geómetras.

Al analizar la cartografía anterior al viaje de Magallanes-Elcano hemos visto cómo fue cambiando la forma y el tamaño del planeta y cómo se representó en mapas y globos terráqueos. En el Tratado de Tordesillas, el mundo se dividió en una línea de demarcación desde el polo Ártico hasta el polo Antártico, a 370 leguas de las islas de Cabo Verde. Esa partición se hizo solo en el Atlántico, según se observa en las cartas portuguesas y españolas de comienzos de siglo. No se pensaba en el antimeridiano porque no se conocían bien las coordenadas geográficas en el océano Índico. Como ha señalado recientemente Thomas Duve, después de la firma del Tratado de Tordesillas (1492) y antes de la del Tratado de Zaragoza (1525), las dos coronas reconocieron que el meridiano de Tordesillas se prolongaba al otro lado del hemisferio formando un círculo[87]. Desde los primeros años del siglo XVI, los portugueses y los españoles ampliaron el conocimiento del mundo más allá del Atlántico, organizando viajes de exploración al este y oeste de la línea de demarcación[88].

Los globos fueron instrumentos de conocimiento del Nuevo Mundo y de exaltación de los imperios de Juan III de Portugal y de Carlos V. En los tapices de las esferas se rememoran las gestas de la casa de Avís[89]. En las figuras de Júpiter y Juno amparando a la Tierra están personificados Juan III y Catalina de Austria, reyes de Portugal, mostrando sus territorios en África y en la India. A Carlos V también le gustaban los globos terráqueos para contemplar la extensión de su imperio. El mundo se había globalizado y se podía conocer en un globo terráqueo, en un planisferio o en un mapamundi en dos hemisferios. La cartografía había desempeñado un importante papel en el primer viaje de circunnavegación, la mayor hazaña del Quinientos.

Bibliografía

A.A.V.V. *De Mercator a Blaeu España y la Edad de Oro de la Cartografía en las diecisiete provincias de los Países Bajos*. Madrid: Fundación Carlos de Amberes, D. L. 1995.

El Atlas de Diego Homem, c. 1559. Estudio de Luisa MARTÍN-MERÁS. Madrid: Museo Naval de Madrid, AyN Ediciones 2006.

A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão da Molucas. Actas do II Coloquio Luso-Espanhol de História ultramarina. Edição organizada por A. Teixeira da Mota, Lisboa: Junta de Investigaçoes Científicas de Ultramar, Centro de Estudios de Cartografía Antiga 1975.

ALLEN, Phillip. *L'Atlas des atlas: le monde vu par les cartographes*. Turnhout: Brepols 1993.

ANGHIERA, Pietro Martire. *De Orbe Novo Decades*. Alcala: impressae in contubernio Arnaldi Guillelmi 1516.

BALDACCI, Osvaldo. *Atlante Colombiano della grande scoperta*. Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato 1993 (1.ª ed. 1962).

BENITO, Luis Miguel. «Esteban Gómez, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias». *Revista de Estudios Colombinos*, 13. Junio de 2017, pp. 69-86.

CARACI, Giuseppe. «A propósito del planisferio Castiglione». *Estudios Americanos,* 82-83. 1958, pp. 53-60.

CASAS, Bartolomé de las (O. P.). *Historia de las Indias*. Madrid: Imprenta de Miguel Ginesta 1876, t. IV.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra». En: *Congreso de Historia y Descubrimiento (1492-1556).* Actas (Ponencias y comunicaciones). Madrid: Real Academia de la Historia 1992, t. II, pp. 137-192.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: C.S.I.C. 1994.

[87] DUVE, Thomas. «El Tratado de Tordesillas: ¿una 'revolución espacial'?». Pp. 91-92.

[88] Ibid., pp. 92-94.

[89] Para la serie de los tapices de las esferas conservados en el palacio de El Escorial véase HERRERO, Concha. «Serie de tapices de las Esferas». En: *Carlos V: la náutica y la navegación*. Barcelona: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V. D. L. 2000, pp. 258-261.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «Los padrones reales del primer cuarto del siglo XVI». En: ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo y VILA VILAR, Enriqueta (coords.). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias.* Sevilla: Universidad de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Fundación el Monte 2003, pp. 605-637.

Colección General de documentos relativos a las Islas Filipinas, existentes en el Archivo General de Indias de Sevilla. Publicada por la Compañía General de Tabacos de Filipinas. Barcelona: 1919, t. II.

Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV: con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias. Coordinada e ilustrada por Martín Fernández de Navarrete. Madrid: Imprenta Real 1825-1837.

CONTI, Simoneta. «El Descubrimiento de América en la cartografía italiana de los siglos XVI y XVII». En: *Cartografía e Historia Natural del Nuevo Mundo, Libros, grabados y manuscritos en Italia y España entre los siglos XV y XVIII*. Valladolid: 2006, pp. 69-92.

CORTESÃO, Armando. «As mais antigas Cartografia e descripção das Molucas», En: *A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão da Molucas*. Actas do II Coloquio Luso-Espanhol de História ultramarina. Edição organizada por A. Teixeira da Mota. Lisboa: Junta de Investigaçoes Científicas de Ultramar, Centro de Estudios de Cartografía Antiga 1975, pp. 49-74.

CORTESÃO, Armando. *Cartografía e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI: Contribuição para um estudo completo*. Lisboa: Seara Nova 1935, 2 vols.

CORTESÃO, Armando y TEIXEIRA DA MOTA, Avelino. *Portugaliæ Monumenta Cartographica*. Lisboa: 1960, 6 vols. (vol. I para esta etapa).

CORTESÃO, Jaime. *A Política de Sigilo nos Descobrimentos.* Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda 1997 (1.ª ed. Lisboa, 1924).

CRESPO SANZ, Antonio. «La Geografía de Claudio Ptolomeo: Un manual para cartógrafos», en *Cosmografía de Ptolomeo*, vol. II. Estudios. Burgos: Ed. Siloé 2011, pp. 21-143.

CUESTA DOMINGO, Mariano. «Ribero, Diego». En: *Diccionario Biográfico Español.* Madrid: Real Academia de la Historia 2013, t. XLIII, pp. 364-367.

DESTOMBES, Marcel. «The Chart of Magellan». *Imago Mundi*, 12. 1955, pp. 65-88.

DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. «La organización del viaje magallánico: financiación, enganches, acopios y preparativos». En: *A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão da Molucas.* Actas do II Coloquio Luso-Espanhol de História ultramarina. Edição organizada por A. Teixeira da Mota, Lisboa: Junta de Investigações Científicas de Ultramar, Centro de Estudios de Cartografía Antiga 1975, pp. 265-314.

DUVE, Thomas. «El Tratado de Tordesillas: ¿una 'revolución espacial'? Cosmografía, prácticas jurídicas y la Historia del Derecho internacional público». *Revista de Historia del Derecho*, N.° 54. Julio-diciembre 2017, pp. 77-107. Versión on-line ISSN: 1853-1784. Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho - Buenos Aires (Argentina) http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_serial&pid=1853-1784&lng=es&nrm=iso Sección Investigaciones.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Expediciones al Maluco. Viage de Magallanes y de Elcano.* Madrid: en la Imprenta Nacional 1837, tomo IV.

GAUTIER DALCHÉ, Patrick. *La Geographie de Ptolémée en Occident (IVe siècle).* Turnhout, Bélgica: Brepols 2009.

HAMY, E. T. *Note sur la Mappemonde de Diego Ribero conservée au Musée de la Propagande de Rome*. París: E Leroux 1887.

HAMY, E. T. *L'oeuvre géographique des Reinel et la découverte des Moluques*. París: Ernest Leroux, editeur 1891, pp. 3-35 (separata de Études *históriques et geographiques*).

HERRERA, Antonio de. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Madrid: 1601.

HERRERO, Concha. «Serie de tapices de las Esferas». En: *Carlos V: la náutica y la navegación*. Barcelona: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V. D. L. 2000, pp. 258-261.

KAGAN, Richard L. y SCHMIDT, Benjamin. «Maps and the Early Modern State: Official Cartography». En: WOODWARD, David (ed.). *The History of Cartography*, 3. 2007, pp. 661-679.

KROON, Pieter; KLEIN, Maarten [*et al.*]. *Atlas of Cape Horn: the cartography of Southern South America 1500-1725*. Bussum (Holanda): Thoth 2016.

LECHNER, Jan. «América en los atlas de humanistas holandeses». *Nueva Revista de Filología Hispánica*. 1992, t. 40, n.º 1, pp. 85-98.

MAGNAGHI, Alberto. *Il planisferio del 1523 della Biblioteca di Re in Torino*. Florencia: Otto Lange 1929.

MANSO PORTO, Carmen. «La influencia de Ptolomeo en la cartografía de los Descubrimientos». En: VARELA MARCOS, Jesús (Coord.). *Juan de la Cosa: la cartografía histórica de los descubrimientos españoles*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía 2011, pp. 11-59.

MARTÍN-MERÁS, María Luisa. *Cartografía marítima hispana. La imagen de América*. Barcelona: Lunwerg, D. L. 1993.

MARTÍN-MERÁS, María Luisa. «La cartografía de los descubrimientos en la época de Carlos V». En: *Carlos V. La náutica y la navegación.* Barcelona: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V. D. L. 2000, pp. 75-94.

MARTÍN-MERÁS, María Luisa. «Fabricando la imagen del mundo: los trabajos cartográficos de la Casa de la Contratación». En: *España y América: un océano de negocios. Quinto centenario de la Casa de la Contratación 1503-2003.* (Exposición Sevilla Real Alcázar y Casa de la Provincia). Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales 2003, pp. 89-118.

MEER, Sjoerd de. «Placed firmly on the map: the Straits of Magellan and Cape Horn». En: KROON, Pieter; KLEIN, Maarten [*et al.*]. *Atlas of Cape Horn: the cartography of Southern South America 1500-1725.* Bussum (Holanda): Thoth 2016, pp. 55-65.

MILANO, Ernesto. «Commentario alla Carta del navegare universalissima et diligentissima. Il Planisfero Castiglioni G.G.A.12». En: *Planisfero Castiglioni. Carta del navegare universalissima et diligentissima.* Modena: Il Bullino edizione d'arte: Biblioteca Estense Universitaria 2001-2002, pp. 7-75.

MIRA CABALLOS, Esteban. «Faleiro, Ruy». En: *Diccionario Biográfico Español.* Madrid: Real Academia de la Historia 2011, t. XVIII, pp. 347-349.

NEBENZTHAL, Kenneth. *Atlas de Colón y los Grandes Descubrimientos*. Madrid: Magisterio 1990.

PÉREZ DE TUDELA, Juan. «Mapa Universal de 1507». En: SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis (dir.) y MANSO PORTO, Carmen (dir.). *Isabel la Católica en la Real Academia de la Historia*. Madrid: Real Academia de la Historia 2004, 1.ª edición, ficha 82, pp. 261-266.

PIGAFETTA, Antonio. *Primer viaje alrededor del Globo. La crónica en vivo de la expedición Magallanes-Elcano. 1519-1522*. Edición de Benito Caetano. Sevilla: Civiliter 2012.

PIGAFETTA, Antonio. *Primo Viaggio Intorno al Globo Terraqueo. La expedición de Magallanes-Elcano. 1519-1522*. Prólogo de Emilio Lamo de Espinosa. Madrid: Real Instituto Elcano 2016.

PINHEIRO MARQUES, Alfredo. *Os Descobrimentos e o 'Atlas Miller'*. Tese de Doutoramento na Universidade de Coimbra (2005-2006). Edição Facsimilada da Tese de Doutoramento em História Apresentada em 2005-2006 na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Disponible en: https://docs.google.com/open?id=0B2xiUdRpMxk6YW5fMzNTTFlJYUE [consulta: 2 de febrero de 2018].

PINHEIRO MARQUES, Alfredo. «Anexo. Reflejos en la Historiografia. Influencias metodológicas y testimonios de historiadores sobre la identificación de la decoración del 'Atlas Miller'». En: PINHEIRO MARQUES, Alfredo; THOMAZ, Luís Filipe (ed.). *Atlas Miller*. Barcelona: M. Moleiro Editor 2006, pp. 403-409, 410-412.

Planisfero Castiglioni. Carta del navegare universalissima et diligentissima. Reproducción facsímil del original que se conserva en la Biblioteca Estense Universitaria de Módena con la signatura C.G.A. 12. Contiene: Milano, Ernesto. «Commentario alla Carta del navegare universalissima et diligentissima»; Battini, Annalisa. «Trascrizione dei toponimi». Modena: Il Bullino edizione d'arte: Biblioteca Estense Universitaria 2001-2002.

PORTUONDO, María. *Ciencia secreta. La cosmografía española y el Nuevo Mundo*. Madrid: Iberoamericana-Vervuert, 2013.

PULIDO RUBIO, José. *El piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla: pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos 1950.

RAMOS PÉREZ, Demetrio. «Magallanes en Valladolid: la capitulación». En*: A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão da Molucas.* Actas do II Coloquio Luso-Espanhol de História ultramarina. Edição

organizada por A. Teixeira da Mota. Lisboa: Junta de Investigações Científicas de Ultramar, Centro de Estudios de Cartografía Antiga 1975, pp. 179-242.

SAGARRA GAMAZO, Adelaida. *Burgos y el gobierno indiano: la clientela del Obispo Fonseca.* Burgos: Caja de Burgos 1998.

SAGARRA GAMAZO, Adelaida. *Juan Rodríguez de Fonseca. Un toresano en dos mundos.* Diputación de Zamora 2006.

SAGARRA GAMAZO, Adelaida. «Tabula Terre Nove de Waldssemüller: ¿una hipótesis insensata o una intuición certera?». *Revista de Estudios Colombinos*, n.º 3. Abril de 2007, pp. 19-27.

SANZ, Carlos. *Bibliotheca Americana Vetustissima. Últimas adiciones (en dos volúmenes)*. Madrid: Librería General Victoriano Suárez, vol. 11959, vol. 2 1960.

SANZ, Carlos. *La Geographia de Ptolomeo. Ampliada con los primeros mapas de América (desde 1507).* Madrid: Librería General Victoriano Suárez 1959.

SANZ, Carlos. *El nombre de América. Libros y mapas que lo impusieron. Descripción y crítica histórica*. Madrid: Librería General Victoriano Suárez 1959.

SÁNCHEZ, Antonio. *La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas 2013.

SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Antonio. «El imperio del mapa. El Padrón Real y la producción cartográfica de la Casa de la Contratación». En: *Dueños del mar, señores del mundo. Historia de la cartografía náutica española.* Madrid: Ministerio de Defensa 2015, pp. 44-59.

SEBASTIÁN, Amparo. «Instrumentos para la navegación y entorno científico en la España del siglo XVI». En: *Carlos V. La náutica y la navegación*. Barcelona: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V. D. L. 2000, pp. 95-116.

SCHÖNER, Johannes. *Luculentissima quaedam terrae totius descriptio: cum multis utilissimis Cosmographiae iniciis*. Impressum Noribergae in excusoria oficina Johannis Stuchssen. Anno domini 1515.

TEXEIRA DA MOTA, Avelino. «A contribução dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da Náutica em España». En: *A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão da Molucas. Actas do II Coloquio Luso-Espanhol de História ultramarina*. Edição organizada por A. Teixeira da Mota. Lisboa: Junta de Investigaçoes Científicas de Ultramar, Centro de Estudios de Cartografía Antiga 1975, pp. 315-341.

VALLET ESCOBERO, Cristóbal. «Pigafetta Vicentino, Antonio». En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia 2013, t. XLI, pp. 558-562.

VARELA, Consuelo. «Vespucci, Amerigo Mateo». En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia 2013, t. XLIX, pp. 793-779.

VARELA MARCOS, Jesús. «El descubrimiento del Estrecho de Magallanes». Conferencia pronunciada en la Casa de Colón. Valladolid: 15 de marzo de 2018.

VARELA MARCOS, Jesús. «Gómez, Esteban». En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia 2012, t. XXIII, pp. 284-287.

VARELA MARCOS, Jesús. «Martín Waldseemüller y su planisferio del año 1507: origen e influencias». *Revista de Estudios Colombinos,* n.º 3. 2007, pp. 7-18.

VARELA MARCOS, Jesús. *La organización de los grandes descubrimientos españoles de América.* Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid; Centro de Estudios de América (Casa Colón); Universidad de Valladolid; Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía 2011.

VICENTE, Isabel. «García de Toreno, Nuño». En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia 2011, t. XXIII, pp. 364-366.

VICENTE MAROTO, Isabel. «Faleiro, Francisco de». En: *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: Real Academia de la Historia 2011, t. XVIII, pp. 346-347.

VITERBO, Sousa. *Trabalhos* náuticos dos Portugueses. *Séculos XVI e XVII.* Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda 1988 (facsímile da 1.º edição de 1898-1900).

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

En torno a Magallanes: imágenes de los nuevos mundos

RICHARD L. KAGAN
Johns Hopkins University

RESUMEN

Desde hace mucho tiempo se conoce que la circunnavegación de Magallanes-Elcano sirvió como un catalizador de una serie de mapas, cartas marítimas y globos terrestres, muchos de los cuales figuraron en las negociaciones entre Castilla y Portugal sobre la localización del meridiano de Tordesillas en el Pacífico. Al mismo tiempo, la expedición tuvo sus repercusiones en la representación visual de los nuevos mundos. Por varias razones estas imágenes fueron menos visibles que en el campo cartográfico, pero significativas en el sentido de que servirían para transformar las ideas que los europeos tenían sobre los humanos que poblaban las zonas cálidas y tropicales del mundo.

ABSTRACT

From a long time we know that the circumnavigation led by Magellan and Elcano was a catalyst of a series of maps, maritime charts and terrestrial globes, many of them appearing in the negotiations between Castile and Portugal about the location of the Tordesillas meridian in the Pacific Ocean. At the same time, the expedition had its repercussions on the visual representation of the new worlds. Due to different reasons these images were less evident than in the cartographic field, but they were equally significant in the sense of transforming the idea Europeans had about the human beings who peopled the hot and tropical areas in the world.

En torno a Magallanes: imágenes de los nuevos mundos

Hace cinco siglos, en la ciudad de Valladolid, el 22 de marzo de 1518, el joven rey Carlos I firmó una capitulación con dos portugueses, Fernando Magallanes y Rui Faleiro, para emprender un viaje marítimo, navegando hacia el oeste, un viaje de descubrimiento por la mar del Sur. Por razones de seguridad, los términos de esta capitulación no proporcionaban muchos detalles geográficos, pero sabemos que el destino principal era las islas Molucas, un archipiélago famoso por sus especias y ubicado, según el rey, dentro de los límites de «nuestra demarcación,» es decir, en la zona reservada que, según la interpretación castellana del tratado de Tordesillas, formaba parte del dominio español[1].

En el momento en que Magallanes, Faleiro, el rey y varios consejeros firmaban la capitulación, el único de los firmantes que tenía experiencia directa y personal de aquellas islas era el propio Magallanes. Navegando bajo bandera portuguesa, había visitado las Molucas unos diez años antes, y tenía, podemos imaginar, una memoria visual de aquellas islas**,** así como de la gente que las poblaban. ¿Pero cuál era la imagen de las islas compartidas por el monarca y sus consejeros? La respuesta a esta pregunta no está clara. Tenían a su disposición un globo terrestre pintado, en el que, al parecer, se había trazado la vía occidental a las Molucas que Magallanes proponía y que el navegante había traído consigo desde Lisboa a Valladolid para persuadir al rey de que apoyase su empresa. Magallanes también hizo referencia a varios mapas y cartas marítimas, posiblemente a una que indicaba la existencia de un estrecho al sur de Brasil que le permitiría el acceso desde el mar Océano [el Atlántico] hasta el del Sur [el Pacífico]. Al mismo tiempo, todos los firmantes de la capitulación tenían acceso a la recién publicada *Suma de Geografía que trata de todas las partidas e provincias del mundo* (1519), obra del cartógrafo y explorador sevillano Martín Fernández de Enciso. Este libro afirmaba que las Molucas, a pesar de la presencia allí de mercaderes portugueses, en realidad estaban ubicadas dentro de la mitad del mundo reclamada por Castilla –es decir, al este, y no al oeste, del antimeridiano del Pacífico–. Hoy en día sabemos que este argumento era falso. Sin embargo, sirvió para convencer al rey Carlos de que firmase la capitulación y respaldase el viaje que Magallanes había propuesto.

Si los globos pintados y las cartas marítimas desempeñaron un papel clave en las negociaciones que anticiparon el viaje de la primera circunnavegación del mundo, la información traída a España por Juan Sebastián Elcano al final de aquel viaje, sirvió para estimular la fabricación, tanto en Castilla como en Portugal y otras partes de Europa, de una verdadera ola de nuevos globos y cartas marítimas. Algunos de estos se utilizaban para reforzar los argumentos de los representantes de los dos países en las negociaciones entre Castilla y Portugal sobre la posición precisa del antimeridiano, primero en Badajoz-Elvas y más tarde en Zaragoza. Pero estos instrumentos cartográficos, y la información que compartían, no eran iguales. Los de fabricación castellana ubicaban las Molucas al este del meridiano, mientras que los de Portugal hacían lo contrario. Hace años utilicé la frase de «cartografías construidas» para describir los mapas que manipulaban la información geográfica por razones políticas[2]. Esta frase puede explicar bien las «pruebas» cartográficas presentadas por los castellanos en las negociaciones sobre el antimeridiano. Entre ellas se hallaba un mapa de Asia y el mar adyacente y un planisferio realizado por Nuño García de Toreno, así como el mapamundi –el llamado mapa «propaganda»– confeccionado en 1529 por Diogo Ribeiro, otro cartógrafo empleado también por la Casa de la Contratación[3].

Aparte de estimular la producción de nuevos globos y mapas, es importante preguntarse si la misma circunnavegación tuvo repercusiones parecidas en otros campos visuales: sea en la forma de vistas

[1] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE (1837), 116-117.

[2] KAGAN-SCHMIDT (2004), 669.

[3] CEREZO MARTÍNEZ (1994), 196. BROTTON (1998), 140. DAVIES (2003).

Diogo Ribeiro *Carta Universal*. 1529. Biblioteca Apostólica, Vaticano

de costas y de pueblos, por ejemplo, o sea en la de representaciones de la gente que habitaba los nuevos mundos descubiertos por Magallanes y Elcano. Antes de responder a esta pregunta, es necesario recordar que cuando Magallanes zarpó de Sevilla en 1519 llevó consigo a varios pilotos y cartógrafos, entre ellos a dos hijos de Rui Faleiro, cuyas observaciones sirvieron para la confección de los mapas que figuraron más tarde en las negociaciones sobre el antimeridiano. Al mismo tiempo, Magallanes entendía perfectamente la importancia histórica de su propio viaje. Así, aparte de llevar consigo a un cartógrafo, embarcó al italiano Antonio Pigafetta para que actuara de algo así como cronista oficial de la expedición. De este modo, al volver a Europa, Pigafetta escribió su *Relazione sul primo viaggio intorno al globo,* obra que circuló a lo largo de varios años en manuscrito antes de ser impresa por primera vez con el título de *Il viaggio fatto dagli spagnoli a torno al mondo* en 1556[4].

Frente al interés de Magallanes por obtener registros cartográficos e históricos de la expedición, parece que tuvo poco interés en llevar consigo a un artista, o, por lo menos, a alguien capaz de crear un registro visual de su empresa. Así, aparte del pequeño mapa del estrecho del sur, y varios otros de la isla de Borneo, atribuidos a Pigafetta, no ha sobrevivido ninguna otra imagen de la circunnavegación.

Esta falta es lamentable, pero nada excepcional. Ni Colón ni Vasco da Gama iban acompañados por artistas en sus grandes viajes. Ocurrió lo mismo con las otras grandes empresas y entradas de la época: la de Pedrarias Dávila a Castilla del Oro; Hernán Cortés a México; Sebastián de Belalcázar a Colombia; los hermanos Pizarro a Perú; Hernando de Soto a la Florida. Ninguna de estas exploraciones produjo lo que podemos considerar un registro visual.

Hace años, John Elliott, reflexionando sobre la escasez de imágenes que ilustrasen estas empresas, opinó que «la América del siglo XVI fue un mundo de conquistadores y pobladores, que no de artistas»[5]. Esto es cierto, pero la ausencia de artistas en aquel mundo tiene otras posibles explicaciones. Una fue el peso del derecho romano en los países ibéricos con la importancia de la prueba escrita opuesta a la prueba visual –*Las Siete Partidas*, por ejemplo, no hacen referencia a esta clase de prueba, sino solo a las que estaban escritas o a las aportadas por testigos oculares sobre este o aquel asunto–[6]. Como consecuencia, en sus viajes los marineros, al igual que los conquistadores y soldados en sus entradas, se aseguraban de estar acompañados por escribanos capaces de recordar sus actos y hechos. El texto, al parecer, contaba más que la imagen, y este hecho ayuda a explicar por qué Giovanni Battista Ramusio, cuando publicó su gran libro sobre las navegaciones y viajes en el Nuevo Mundo en 1556, se

[4] PIGAFETTA (1894), 38.

[5] ELLIOTT (1992), 7.

[6] *Las Siete Partidas* (s.f.), 506-7. *Partida* III, tit. xiv, ley viii: «Quántas maneras son de pruebas» Entre las pruebas admitidas figuran testimonios verbales ante un tribunal, documentos notariales, presunciones, inspecciones por un juez y lides entre caballeros. Véase también *Partida* III, tit. xviii, «De las escrituras por que se prueban los pleytos».

lamentó de la escasez de representaciones gráficas –*figuri* en su lenguaje– de la flora y fauna, y también de los nativos americanos[7].

La escasez de imágenes de los nuevos mundos tiene otra posible explicación: la consideración ambivalente, a lo largo de época tardomedieval, de la curiosidad, un concepto o término entonces vinculado a la visión y, más problemáticamente, una cierta insatisfacción con los límites establecidos al conocimiento. Según San Agustín, la curiosidad representaba el equivalente a la *concupiscentia occulum,* un apetito incontrolado de la vista que contaminaba gravemente al alma[8]. Siguiendo esta línea argumental, los teólogos a lo largo de la Edad Moderna consideraron la curiosidad como una actitud sospechosa, incluso innecesaria.

Los argumentos contra la curiosidad empezaron a flaquear durante el curso del Renacimiento, pero todavía la noción sirve para explicar por qué los primeros exploradores, fueran portugueses o españoles, invirtieron frecuentemente más esfuerzos en la descripción textual que en la descripción visual. Por otra parte, parece que las noticias de sus empresas y los reportajes sobre las maravillas que Colón y otros exploradores encontraban en sus viajes sirvieron como catalizadores que, con el paso del tiempo, propiciaron un nuevo y marcado respeto por la curiosidad, junto con un creciente interés en la representación visual de las nuevas tierras en el proceso de su descubrimiento. Lo que es cierto es que el impacto de lo nuevo produjo un interés cada vez mayor por conocer las características de las tierras lejanas y de las gentes que las habitaban, un interés que la descripción verbal era incapaz de satisfacer. A favorecer esta tendencia contribuyeron los cambios tecnológicos en la industria de la imprenta. Uno fue la xilografía, una técnica que facilitó la fabricación de imágenes impresas. Los impresores de la época no vacilaron en adaptar al propósito de sacar importantes beneficios económicos la creciente demanda del público por «ver» imágenes de estas nuevas tierras.

Se puede apreciar esta evolución en la importancia de la prueba visual frente a la prueba verbal en las obras de Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés (1478-1557), uno de los primeros autores dedicados a la descripción de la naturaleza americana sobre la base de su propia experiencia, es decir, la «autopsia», en vez de sobre la maraña de leyendas y relatos de segunda mano. Su primer «libro de naturaleza,» fue el *Sumario de la natural historia de las Indias,* obra escrita cuando el autor se encontraba en España y que fue impresa por primera vez en 1526. Gracias a su formación humanística, Oviedo valoraba tanto la elegancia del estilo como la retórica, algo que se puede apreciar al leer sus descripciones –todas hechas a base de memoria– de la flora y la fauna americana junto con los rasgos físicos y las costumbres de los «indios» que había encontrado en la española, Castilla del Oro, el actual Panamá, y otras áreas del Caribe. Así, hizo un esfuerzo por incorporar en el *Sumario,* el libro salió de la editorial de un cierto Maestre Ramón de Petras en Toledo, cuatro imágenes, entre ellas la primera representación gráfica de una hamaca indiana, y otra, la de la hoja de un plátano.

Nueve años más tarde, y en reconocimiento de la progresiva demanda por parte del público lector de «ver» algo más de las Indias, Oviedo otorgó aún más importancia a la representación visual de la naturaleza americana en su *Historia General y Natural de las Indias* (Sevilla, 1535). Según Ramusio, Oviedo había preparado no menos de 400 *figuri,* pero solo 27 aparecieron en el libro impreso[9]. Sin embargo, estas imágenes eran mucho más elaboradas que las que habían aparecido en el *Sumario.* Al mismo tiempo, Oviedo hizo todo lo posible por convencer a sus lectores de la «autenticidad» de estas figuras cuando se refirió a sí mismo como un «testigo de vista» de la naturaleza americana, es decir, alguien que podía atestiguar su veracidad.

««Indios» cogiendo oro» Gonzalo Fernández de Oviedo. Historia General y Natural de las Indias. 1547 Libro VI, folio lxvi. John Carter Brown Library, Providence, RI

[7] RAMUSIO (1556), « Discorso...». Veáse CARRILLO CASTILLO (2004a), 139-157.

[8] CARRILLO CASTILLO (2004b).

[9] RAMUSIO (1556), «Discorso...».

Como ha demostrado Daniela Bleichmar en un estudio detallado del manuscrito original de la *Historia general* actualmente conservado en la Huntington Library en California, Oviedo dejó instrucciones minuciosas a su impresor sevillano para garantizar que las xilografías incorporadas en el libro fueran fieles copias de sus propios dibujos, otra indicación de la importancia que otorgaba a la prueba visual[10].

¿Qué explica esta evolución por parte de Oviedo? ¿Un cambio filosófico que le permitía separarse de los peligros tradicionalmente vinculados a la curiosidad y la visión? Quizás. También es posible vincularla a la campaña por parte de Oviedo de convencer al emperador Carlos de otorgarle el cargo de cronista del rey, un honor que querría obtener desde la publicación del *Sumario*. Al final, este oficio se le escapó, aunque en 1532 el Emperador, convencido de la necesidad de tener una crónica de las Indias, encargó a Oviedo que reuniese los materiales necesarios para redactar aquella crónica. Así, cuando Oviedo se embarcó en la *Natural y General Historia,* la consideró como si fuera una obra de propaganda imperial, una orientación que se puede apreciar en el proemio del primer tomo del libro, donde escribió que la obra redundaría en «la inmortalidad de vuestra [es decir, del Emperador] perpetua é única fama»[11]. Así, Oviedo hizo todo lo posible (una tarea que incluyó nuevas representaciones gráficas de la naturaleza americana) para proporcionar a los lectores de su libro un mejor entendimiento de la importancia de los nuevos mundos bajo el dominio del Emperador.

Una cosa es cierta: en el mismo momento en que Oviedo realizaba su propio «giro» visual, otros lo estaban haciendo también. Entre los primeros figuraron dos hermanos franceses, los Parmentier, Jean

Mapa de Sumatra. Giovanni Battista Ramusio, *Navigationi et viaggi*...Venecia, 1550

[10] BLEICHMAR (2010).

[11] FERNÁNDEZ DE OVIEDO (1851) 1: 3. Para el intento frustrado de Fernández de Oviedo de conseguir el cargo de cronista del rey, veáse KAGAN (2011): 108-109.

(1494-1529) y Raoul (1499-?), miembros prominentes de la escuela de navegación y de cartografía ubicada en el puerto francés de Dieppe. En 1529, antes de embarcarse para una expedición a la isla de Sumatra, los Parmentier enrolaron a un cierto Monsieur Jean, llamado *le Peintre*. Hasta ahora ninguna obra de este pintor –quizás otro nombre para designar a un cartógrafo, ha sido identificada con certeza, pero es posible atribuir a este personaje algo misterioso el mapa de Sumatra, obra en la que incluyó unas representaciones de los habitantes de la isla– incorporado en la relación del viaje de los hermanos Parmentier inserta en el libro de viajes coordinado por Ramusio e impreso en 1556[12].

Si la expedición de los Parmentier quizás fuera la primera en incorporar a alguien con el apelativo de pintor, no fue sin duda la última. Más bien estableció un precedente que otros navegantes quisieron copiar. Entre ellos se contaron Jean de Ribault y René de Laudonnière, otros dos navegantes de la escuela de Dieppe. En 1564, reclutaron a Jacques Le Moyne de Morgues como pintor oficial en su expedición a Florida. Unos años más tarde Francis Drake, antes de embarcar en su viaje de 1585-1586 al Caribe, determinó llevar consigo a un artista capaz de preparar un registro visual del viaje. No conocemos el nombre de este artista, pero sí que demostró su presencia en la forma de las múltiples imágenes incorporadas en el manuscrito conocido actualmente como *L' Histoire Naturelle des Indes.* Otro navegante determinó igualmente «visualizar» su expedición al Nuevo Mundo: Sir Walter Raleigh reclutó no solo a un artista, John White, sino también al matemático y científico Thomas Harriott para la empresa de establecer una «plantación» en Virginia en 1585[13].

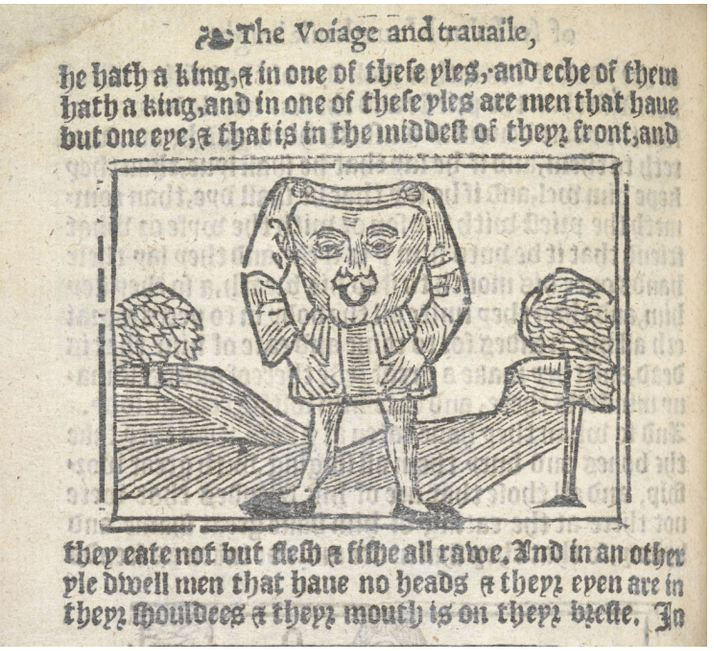
De Insula Hyspanus. Cristóbal Colón. De insulis inventus. Basilea, 1493

Estas expediciones figuraron entre las primeras en estar documentadas visualmente por testigos de vista. Pero a pesar de la ausencia de artistas en otras expediciones, como la de Magallanes-Elcano, las relaciones textuales producidas por estos viajes conseguían estimular la imaginación artística europea de varias maneras. En este caso, la famosa *Carta* a *Santángel*, escrita por Colón después de su primer viaje transatlántico, fue la que estableció el precedente. En esta carta Colón se aprovechó de la «autopsia» para dotar de similitud a sus descubrimientos en las islas del Caribe. Según el genovés los habitantes de estas islas –los taínos– iban desnudos, tenían cuerpos bien formados, no monstruosos; eran tímidos y de buen trato, y se mostraban dispuestos a abrazar el cristianismo. Esta descripción sirvió como punto de partida para el dibujante responsable de la primera imagen europea de los habitantes del Nuevo Mundo: la pequeña xilografía incluida en *De insula hispalis,* título de la edición de la carta de Colón impresa en Basilea en 1493.

A pesar de su novedad, esta imagen positiva de los habitantes del Nuevo Mundo duró poco. Según la tradición clásica y medieval, los habitantes de la zonas tropicales y cálidas eran, por razones climáticas, necesariamente bárbaros, y en algunos casos también monstruosos. Una imagen de los habitantes de las zonas tórridas que se difundió en varias obras, particularmente en el libro de viajes escrito (o, por lo menos, compilado) por John Mandeville a finales del siglo XIV. Como es bien sabido, este libro incluyó representaciones de gente con solo un gran pie (*skiapodes)*, otros, con un solo ojo (*cyclopedes*), otros, con cabeza de perro (*cynocephalus)*, e incluso otros cuyas caras estaban

[12] Véase DAVIES (2016), 139; PARMENTIER (1888), 67. El mapa de Sumatra apareció en RAMUSIO, *Delle Viaggi et Navigatione* (Venecia, 1556), 3:433-434.

[13] *Histoire naturelle* (1996); HUTTON & QUINN (1964); HUTTON (1977).



Blemmyae. Voyage and Travels of Sir John Mandeville (Londres, 1568). British Library

en el pecho (*blemmyae)*. También Mandeville había advertido de la presencia en estas mismas zonas cálidas de los *anthropophagi*, o caníbales. En consecuencia, cuando Colón, que conocía el libro de Mandeville, redactó su *Carta a Santángel,* aseguró a sus lectores que había una isla en el Caribe poblada por unos hombres feroces –los dichos caribes– que comían carne humana.

A partir de aquel momento, los caníbales aparecieron en casi todas las descripciones impresas de los nuevos mundos, particularmente en las de Brasil. La obra clave fue el *Mundus Novus* del viajero italiano Amerigo Vespucci, impreso por primera vez en 1503. En su relato, Vespucci llamó la atención sobre la costumbre de los nativos de Brasil, se refería a los Guaraníes y a los Tupinamba, de comerse los cuerpos de sus enemigos de modo habitual.

Esta imagen de una América poblada por caníbales era más imaginada que real, pero, como ha demostrado Sureka Davies, los artistas europeos de la época, junto con los impresores de los libros de viajes que trataban de América, fueron incapaces de resistir su poder de fascinación[14]. Un ejemplo temprano de esta América canibalesca apareció en forma de una xilografía que ilustraba la edición del *Mundus Novus* editada en Augsburgo por Johann Froschauer en 1505. La leyenda que la acompañaba explicaba que: «también se comen

Grabado por Johann Froschauer en una edicion de 1505 de Vespucci, Mundus Novus

[14] DAVIES (2016), 65-108.

Canibales. Theodore De Bry. *America pars sexta*. 1596

unos a otros, e incluso a los que están muertos, y cuelgan la carne [de los muertos) en el humo»[15].

Esta xilografía, tan sencilla, marcó el comienzo de una tendencia. En los años y décadas posteriores, un torrente de imágenes similares, todas cautivadas por la idea de una América llena de caníbales, no dejaron de aparecer en varios contextos: en otras ediciones posteriores de las cartas de Vespucci; en las esquinas de varios mapas del Nuevo Mundo; en importantes libros geográficos como la *Cosmografía* (1532) de Sebastian Münster; en los libros de viajes, entre ellos el del alemán Hans Staden sobre la Argentina actual y el del francés Jean de Léry sobre Brasil. Los caníbales del Nuevo Mundo también aparecieron en el archiconocido grabado de América hecho por Giovanni Stradano en torno a 1585 y, también, en los libros III y IV de la colección de viajes a América impresa por Theodor De Bry e iniciada en la última década del siglo XVI[16].

La importancia de estos topos de canibalismo tropical no se puede minusvalorar, pero no faltaron otras imágenes, menos monstruosas, de los habitantes de los nuevos mundos. Un ejemplo, de una fecha relativamente temprana, es la ilustración de Brasil incorporada en el *Atlas Miller,* obra de 1519 y atribuida a un equipo portugués que incluía a varios cartógrafos y a un gran miniaturista, António de Holanda. Este atlas, conservado actualmente en París, ofrece dos mensajes contradictorios. Uno, fiel a lo que Vespucci había escrito, describe a los salvajes de Brasil como caníbales que incorporaban la carne humana a su dieta habitual. Otra, más novedosa, representa a esta misma gente como industriosa, dedicada al trabajo de cortar y recoger palo de Brasil, un producto muy valorado por los mercaderes portugueses[17].

Detalle de Brasil. *Atlas Miller.* 1519

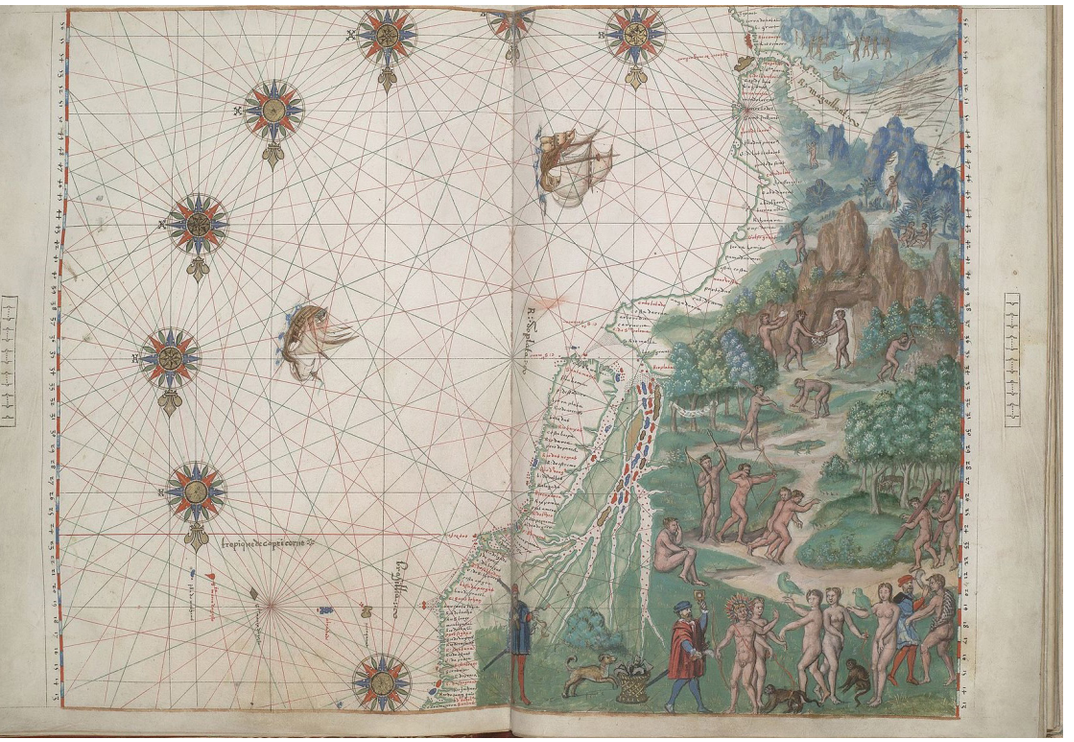
Algo distinta es la imagen de los indígenas americanos representados en el *Atlas Vallard* (1547), obra de la escuela cartográfica de Dieppe. La calidad de las ilustraciones de esta obra sugiere que fueron realizadas *ad vivum* por alguien que había visitado tanto la América del Norte como la del Sur. Este mismo atlas también incluía referencias a la zona en torno al estrecho de Magallanes, donde los indígenas, aunque representados como gente belicosa, no eran caníbales. Más bien, aparecen como laboriosos y dispuestos a hacer comercio con los europeos[18].

[15] DAVIES (2016), 70.

[16] MARKEY (2012), 85-442; DE BRY (1992).

[17] *Atlas Miller* (1519).

[18] *Atlas Vallard* (ca. 1547).



Detalle de Patagonia. *Atlas Vallard*. 1547. Henry E. Huntington Library, San Marino, CA

Las imágenes inspiradas directamente por la expedición de Magallanes-Elcano fueron algo distintas. Aparte de la relación de la expedición escrita por Pigafetta, existe la de Maximilianus Transylvanus, quien, en su calidad de secretario del emperador Carlos V, tuvo la buena fortuna de estar en Valladolid en 1523 cuando Elcano llegó para informar al monarca sobre su viaje. Fascinado por lo que Elcano relataba, Maximilianus no tardaría en escribir una breve relación de viaje bajo la forma de una carta dirigida al cardenal de Salzburgo, y al cabo de un año una editorial de la ciudad alemana de Colonia la imprimió con el título *De Moluccis Insulis.* Por razones comerciales, el impresor dotó a la carta de un frontispicio con varias ilustraciones de «indios» –algunos desnudos, otros tocando instrumentos musicales y otros vestidos con pieles de animales e identificados en griego como «gigantes»–[19]. La imagen de estos gigantes derivaba del propio texto de Maximiliano, que relató que Magallanes, al llegar al puerto de San Julián en Patagonia, había encontrado a unos indios de «altura extraordinaria... algunos de diez palmos, vestidos con pieles de bestias salvajes....»[20].

En los años siguientes, esta imagen de los gigantes de Patagonia ganó en atractivo, gracias al apoyo de Pigafetta, cuya relación de la expedición de Magallanes-Elcano, llegó a la imprenta por primera vez en 1525. Pigafetta también se refirió a los gigantes de Patagonia –identificando a uno como un caníbal, a otro como un hombre «bien proporcionado», ambos dos veces más altos que los europeos, y vestidos con «pieles de animales,» y a algunos otros armados con arcos y flechas y que llevaban las mismas pieles y tenían las caras pintadas–[21]. Esta descripción verbal sirvió de inspiración a varias representaciones gráficas de este mismo gigante, entre ellas la que apareció en el gran mapamundi confeccionado en torno a 1544 por el piloto mayor de la Casa de la Contratación, Sebastián Caboto, quien vistió al gigante, no con pieles, sino con un tipo de bata colorida.

Detalle con gigantes. Sebastián Caboto. *Mappemonde*. 1544. BNF: Gallica

[19] MAXIMILIANUS (1523), frontispicio.

[20] MAXIMILIANUS (2010), 189.

[21] PIGAFETTA (1874), 49-51.

Detalle con gigantes. Petrus Plancius, *Mapa de Patagonia*. Ca. 1592-94. *Haec pars Peruvianae, regiones Chicam & Chilem complectitur, & Regionum Patagonum*. Ámsterdam, c. 1592-94. Cortesía de John Carter Brown Library, Providence, RI

En los años siguientes, aparecieron habitualmente diferentes réplicas de este gigante o gigantes en los mapas de América, todas derivadas de las mismas fuentes: las relaciones de Maximiliano y Pigafetta.

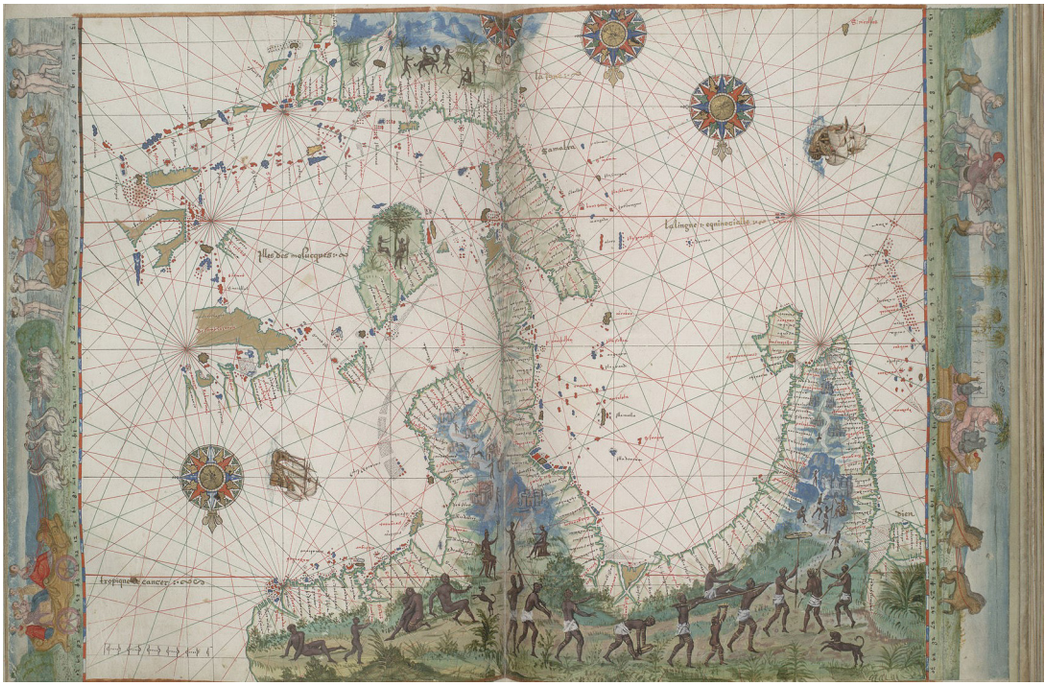
Estas mismas relaciones también sirvieron como punto de partida para las primeras imágenes europeas de las islas Molucas. La de Pigafetta, por ejemplo, ofreció una descripción de los habitantes de aquellas islas, refiriéndose a sus reyes, sus costumbres, maneras de vestir y comer, lenguaje, etc. Por otra parte, al margen de un pequeño mapa de la isla de Borneo, que incorporó unas chozas, y otro mapa que incluyó el esbozo de una canoa (*hawaina*), Pigafetta no está asociado con ningún dibujo ni otra imagen de la gente que encontró. Así dejó el campo abierto a otros artistas para utilizar la imaginación y dar forma gráfica a lo que había escrito.

Las primeras de estas representaciones, otro producto de la escuela cartográfica normanda, aparecían en el ya mencionado *Atlas Vallard* de 1547[22]. Una, denominada *Terra Java*, ofrece una representación de una procesión

Antonio Pigafetta. *Isles de Larrones* [Ladrones] Beinicke Library, Yale Univesity, New Haven, Ct.

Antonio Pigafetta, *Figure de l'isle de Burne*, Beinicke Library, Yale University, New Haven, Ct.

[22] *Atlas Vallard* (c 1547).



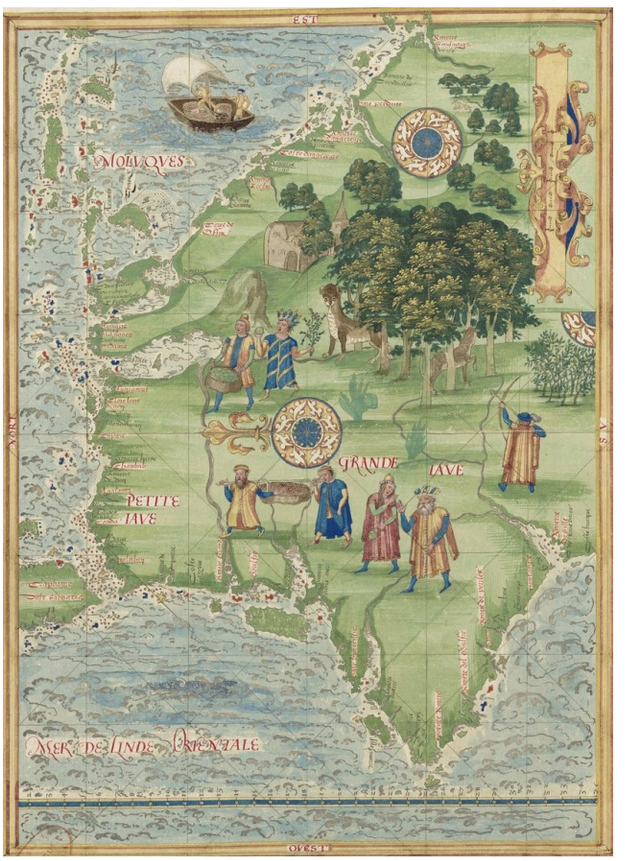
Terra Java. Atlas Vallard. Henry E. Huntington Library, San Marino, CA

con un cacique, aunque en este caso no está claro si la fuente es la relación de Pigafetta o la descripción de Java realizada por los hermanos Parmentier en su expedición a las Indias Orientales de 1529.

Más tarde, otras imágenes de los habitantes de la misma región aparecen en la *Cosmographie universelle* (1555), un atlas atribuido a Guillaume Le Testu, otro cartógrafo normando. Le Testu había visitado varias zonas del mundo atlántico y quizás también el Pacífico, y en torno a 1546 preparó una serie de obras geográficas que incorporaban imágenes de los indígenas de Brasil, junto con otras de las islas Molucas, Java, Borneo, etc.[23].

Todas ellas conformaban el emergente repertorio habitual de imágenes de las nuevas tierras en el sentido de que representaban a los indígenas como si fueran verdaderos portentos de la naturaleza: gentes acostumbradas a andar desnudas y monstruosas en el sentido de que comían carne humana.

Al mismo tiempo, es importante reconocer que, al llegar a la segunda mitad del siglo XVI, esta afición a las imágenes que se ajustaban al asombro que los europeos asociaban a los nuevos mundos tuvo que competir con otra línea de carácter más etnográfico del mismo «otro», algo que se puede apreciar en las imágenes de los amerindios ejecutadas por un artista anónimo francés que acompañó a Francis Drake en uno de sus viajes al Caribe y que



Grande Java, Petite Java. Guillaume Le Testu. *Cosmographie Universelle*.....1555. BNF: Gallica

[23] LE TESTU (2012); DAVIES (2016), 175.

quedó reflejada en el manuscrito titulado *Histoire naturalle des Indes*, junto con las representaciones de los indios de Virginia realizadas por John White e impresas por primera vez en 1590 por De Bry[24].

En cuanto a las tierras halladas por Magallanes y Elcano, este mismo tipo de imágenes aparecieron por primera vez en el *Codex Casanatense 1889*, obra de un artista anónimo, posiblemente portugués, fechada a mediados del siglo XVI. Realizados, al parecer, *ad vivum*, los dibujos de este códice están orientados principalmente a Persia y la India, pero hay otros que representaban a los habitantes de Java y las islas Molucas, los cuales no aparecían nunca como seres monstruosos[25].

De carácter parecido son las ilustraciones insertas en el *Codex Boxer*, un manuscrito escrito en español a base de otros varios documentos, algunos portugueses, y compilado en torno a 1590-1595. Es obra anónima, aunque los editores de la nueva edición impresa la atribuyan a Antonio de Morga (1559-1636), un sevillano que desempeñó varios puestos oficiales –teniente de gobernador, oidor de la audiencia, capitán general– en las Filipinas entre 1595 y 1603 y mejor conocido por su obra *Sucesos de las Islas Filipinas* (México, 1609), una historia que demostró su interés por el carácter y disposición de los diferentes grupos que poblaban el archipiélago filipino junto con otras regiones de las Indias Orientales.

«Come Les Yndiens Procedent A Leurs Alliances Et Mariages-Les Vngs Auec Les Autres». *Histoire Naturelle des Indes.* Pierpont Morgan Library, NY

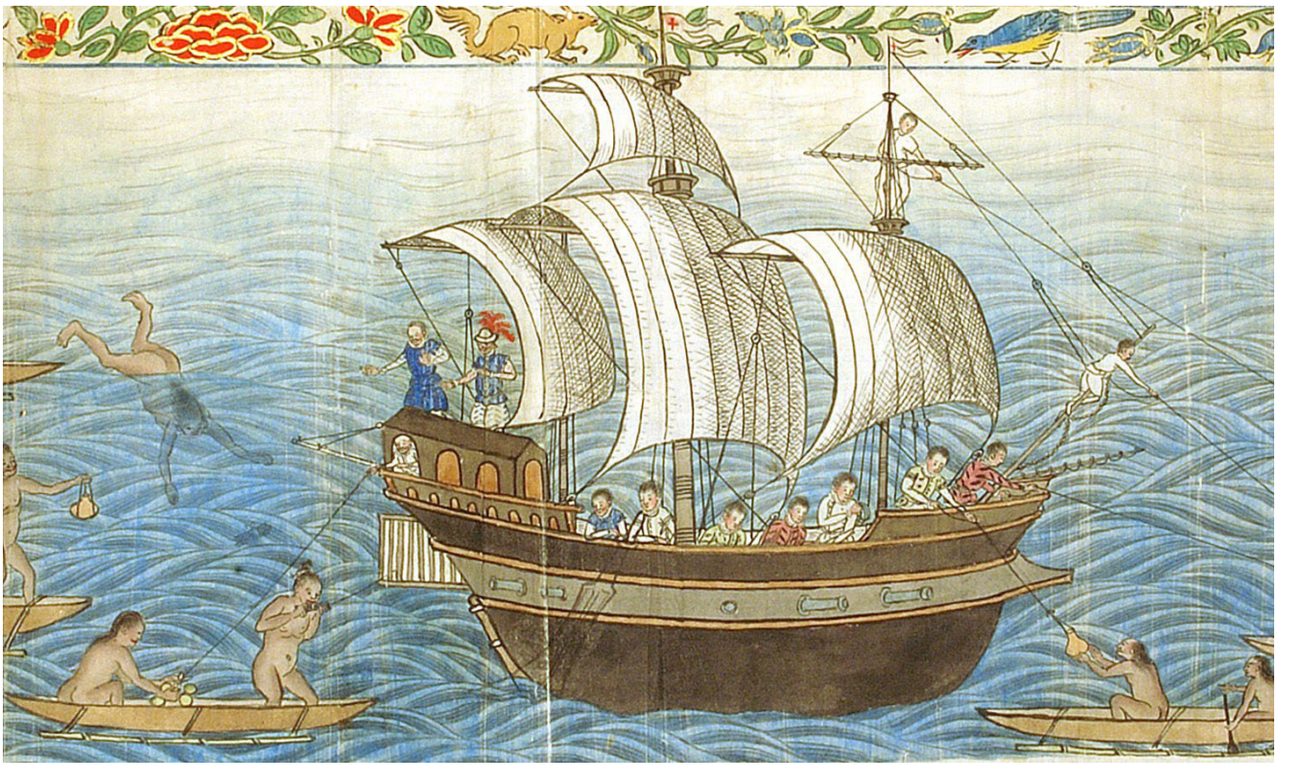
«Jentes que habita nas Ihlas de Maluco ...» Codex Casanatense 1889. Biblioteca Casanatense, Roma

[24] *Histoire naturelle* (1996); DE BRY (1992).

[25] *Codex Casanatense;* DE MATOS (1985); LOSTY (2014).

Este mismo espíritu etnográfico caracteriza tanto al texto como a las imágenes –unas 75 de gentes diferentes– incorporadas en el *Codex Boxer*, obra que ofrece un catálogo sorprendentemente detallado y objetivo de las «costumbres, ritos y ceremonias» de los diversos grupos de gentes, o tribus, que Magallanes y Elcano encontraron en aquella región. Abre la obra un capítulo dedicado a los habitantes identificados como los ladrones y continúa con la imagen de un barco europeo rodeado por una pequeña flotilla de canoas llevando indígenas –quizás con deseos de comerciar–. Explica el texto:

> «Su benida es a rrescatar hierro porque este es su oro porque lo estiman en mas que no el. Y de este se siruen en todas sus labranças y heras. Traen muchos cocos y agua fresca muy buena algunos pescados que cogen con ansuelo y algun arroz echo a su moda... Y traen tan bien algunas frutas como platanos y otras que no la [*sic*] conoçiamos. En llegando como a tiro de piedra se lebantan en pie e dan grandes boces diziendo arrepeque arrepeque que dizen algunos que quiere dezir amigos amigos otro quita la arcabuz... Traen en la mano una calabaça grande de agua y cocos y pescado al fin cada uno trae muestra aquello que tiene[26]».



Frontispicio. *Codex Boxer*. Lily Library, Indiana University

Los capítulos siguientes, cada uno dedicado a un grupo específico –sambales, cagayanes, visayas y tagalos, junto con «moros,» un grupo llamado así porque los españoles los identificaban como musulmanes debido a su abstinencia de la carne porcina, etc.–, describen sus características individuales, empezando por sus rasgos físicos, su manera de vestir [o no vestir], sus comidas, sus viviendas, sus costumbres domésticas y sus prácticas militares. También hacen un esfuerzo, dentro de cada grupo étnico, por señalar las diferencias entre la indumentaria de los reyes o caciques, los guerreros y la gente común.

Al mismo tiempo, el compilador (o compiladores) no puede resistir la oportunidad de señalar las costumbres que, desde el punto de vista europeo, parecían exóticas. Así, y con respecto a los sambales, habitantes de la isla de Luzón, observa que «si matan alguno al momento le quitan la caveça y hazen una como corona con el bararao y por alli le c[h]upan los sessos. Y después guardan el casco o cauesa

[26] *Codex Boxer* (2015), 40.

Zambales. Codex Boxer

porque demas de tenello por hazienda entre ellos es aquella la onra y los trofeos suyos»[27]. El capítulo dedicado a los visayas empieza con una descripción de su costumbre de «pintarse los cuerpos con unas pinturas muy galanas», y concluye con sus prácticas sexuales, entre ellas el uso por parte de los hombres de «unas rodajas o sortijas» que «se ponen en el miembro genital», algo que, según el autor, produce «gran delectación» entre las mujeres. Añade que los españoles intentaron «quitar esta adbobinable [*sic*] y bestial costumbre», pero, al mismo tiempo, no pudo resistir la tentación de introducir en el margen del folio en que escribía un esbozo de una de estas rodajas[28].

El énfasis que adjudica el *Codex Boxer* a las vidas y costumbres de las diferentes tribus de las islas Filipinas ha llevado a establecer comparaciones entre esta obra y el famoso *Códice Mendoza*, la compilación de datos similares de los indígenas de la Nueva España preparada bajo los auspicios del fraile franciscano fray Bernardo de Sahagún a mediados del siglo XVI. Al mismo tiempo, el *Codex Boxer* es una obra singular, pues ofrece el equivalente a un registro visual, hecho *ad vivum*, de los habitantes de las islas Filipinas y otras regiones de las Indias Orientales.

Así, gradualmente se fue poblando la imaginación europea con una nueva visión de las gentes de los nuevos mundos encontrados por Magallanes y Elcano en el curso de su circunnavegación. La antigua tradición, fiel a la representación clásica divulgada por Mandeville, continuaba describiendo estos mundos como zonas asombrosas, habitadas por gentes bárbaras y, en algunos casos, monstruosas. Pero, como demuestra el *Codex Boxer*, al llegar a finales del siglo XVI se puede detectar el comienzo de un nuevo espíritu proto-científico, que se manifestó en el interés por crear una imagen de los nuevos mundos fundada en la experiencia personal y en la observación directa, opuestas a la imaginación. Este repertorio de imágenes no llegó a estar libre de distorsiones y prejuicios: la fascinación europea por lo exótico y lo extraño, tanto con respecto a Asia como a África y América, perduró a lo largo de la Edad Moderna, y en muchos sentidos también en los siglos XIX y XX[29]. Pero al mismo tiempo se desarrolló, empezando ya en el siglo XVI, un esfuerzo por entender y, como este breve ensayo ha intentado señalar, representar estos nuevos mundos a través de lentes más objetivas.

Visayes. *Codex Boxer*

Bibliografía

BLEICHMAR, Daniela. *Visual Voyages. Images of Latin American Nature from Columbus to Darwin.* New Haven: Yale University Press 2017.

Codex Boxer. SOUSA, George & TURLEY, Jeffrey S. (eds.). Leiden: Brill 2015. Para las imágenes, veáse: http://www.indiana.edu/~liblilly/digital/collections/items/show/93.

[27] *Codex Boxer* (2015), 49.

[28] *Codex Boxer* (2015), 76.

[29] SCHMIDT (2015).

BROTTON, Jerry. *Trading Territories: Mapping the Early Modern World.* Ithaca: Cornell University Press 1998.

CARRILLO CASTILLO, Jesús. *Naturaleza e Imperio. La representación del mundo natural en la Historia General y Natural de las Indias de Gonzalo Fernández de Oviedo*. Madrid: Doce Calles 2004.

— «The World is Only One and Not Many. Representation of the Natural World in Imperial Spain», in *Spain in the Age of Exploration, 1492-1819*. ISHIKAWA, Chiyo (ed). Seattle: Seattle Art Museum 2004, pp. 139-157.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: CSIC 1994.

Codex Casanatense 1889. http://www.casanatense.it/index.php/en/online-esources.html/miniature/1889.

DAVIES, Surekha «The Navigational Iconography of Diogo Ribeiro's 1529 Vatican Planisphere», *Imago Mundi*, 55. 2003, pp. 103-112.

DE MATOS, Luis. *Imagens do Oriente no século XVI*: *Reprodução do Códice português da Biblioteca Casanatense*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moneda 1985.

— *Renaissance Ethnography and the Invention of the Human.* Cambridge: Cambridge University Press 2016.

DE BRY, Teodor *América*, SIEVERNICH, Gereon (ed.). Madrid: Ediciones Siruela 1995.

ELLIOTT, John H. «De Bry y la Imagen Europea de América», en Teodoro de Bry, *América (1590-1634).* SIEVERNICH, Gereon (ed.). Madrid: Ediciones Siruela 1992.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los viajes y descubrimientos, que hacían por mar los españoles,* 4. Madrid: Imprenta Nacional 1837.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. *Sumario de la natural historia de las Indias*. Sevilla: 1526.

— *Historia Natural y General de las Indias.* AMADOR DE LOS RÍOS, José (ed.). Madrid: Real Academia de la Historia 1851.

GUADALUPI, C.; BOXER, C. R. & BARCHIESI, R. *Oltremare: Codice Casanatense 1889 con il Libro dell'Oriente di Duarte Barbaro.* Milán: Franco Maria Ricci 1984.

Histoire Naturelle des Indes. The Drake Manuscript in the Pierpont Morgan Library Nueva York: Norton & Co. 1996. https://www.themorgan.org/collection/Histoire-Naturelle-des-Indes.

HUTTON, Paul. *The Works of Jacques Le Moyne* de *Morgues. A huguenot artist in France*, *Florida and England.* Londres: British Museum. 1977.

— & QUINN, David B. *The American Drawings of John White.* Chapel Hill: University of North Carolina Press 1964.

KAGAN, Richard L. *Los Cronistas y la Corona*. Madrid: Marcial Pons 2011.

KAGAN, Richard L. y SCHMIDT, Benjamin. «Maps and the Early Modern State», in *The History of Cartography: Cartography and the European Renaissance.* WOODWARD, David, (ed.). Chicago & Londres: University of Chicago Press 2007, 3, 1: pp. 661-679.

LE TESTU, Guillaume. *Cosmographie universelle selon les navigateurs tan anciens que modernes [1555].* LESTRINGENT, Frabk (ed.). París: Arthaud 2012. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8447838j.langEN.

LOSTY, Jeremiah P. «Identity the artist of Codex Casatense 1889». *Anais de História de Além-mar* 13. 2012, pp. 13-40.

— «Codex Casanatense 1889: an Indo-Portuguese 16th century album in a Roman library». 2014.

https://www.academia.edu/7010487/Codex_Casanatense_1889_an_Indo-Portuguese_16th_century_album_in_a_Roman_library.

MARKEY, Lia. «Stradano's Allegorical Image of America in Late Sixteenth-Century Florence». *Renaissance Quarterly*, 65.2. 2012, pp. 385-442.

MAXIMILIAN OF TRANSYLVANIA. «Letter of Maximilian, of Transylvania», in ADERLEY, Lord Stanley of (ed.). *The First Voyage Round the World by Magellan.* Londres: Hakluyt Society 1874.

MAXIMILIANUS, Transylvanus. *De Moluccis insulis*, *itemq[ue] alijs pluribus mira[n]dis*, *quæ nouissima Castellanorum nauigatio sereniss. imperatoris Caroli*. V. *auspicio suscepta*, *nuper inuenit*. Coloniæ: In ædibus Eucharij Ceruicorni 1523. https://archive.org/details/demoluccisinsuli00maxi.

Miller Atlas. Bibliothèque Nationale de France, París: Département des Cartes et Plans 1519. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b59011395/f2.item.hl.

PARMENTIER, Jean. *Discours de la Navigation de Jean et Raoul Parmentier de Dieppe.* París: Ernest Leroux 1888.

PIGAFETTA, Antonio. *The First Voyage Round the World by Magellan.* Londres: Hakluyt Society 1874.

PIGAFETTA, Antonio. *Il primo viaggio intorno al globo.* DA MOSTA, Andrea (ed.). Roma: Ministero della Publica de Istruzione 1894.

RAMUSIO, Giambatista. *Navigationi i viaggi*. Venecia: Stamparia dei Giunti 1556.

SCHMIDT, Benjamin F. *Inventing Exoticism. Geography*, *Globalism*, *and Europe's Early Modern World.* Filadelfia: University of Pennsylvania Press 2015.

Las Siete Partidas del Rey Alfonso el Sabio, cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la *Historia,* II: *Partida segunda* y *tercera*. www.cervantesvirtual.

WOOD, Christopher. «'Curious' Pictures and the Art of Description». *Word & Image*. 1995, 11.4, pp. 332-352.

VICTORIA

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

El Santo Niño de Cebú y la evangelización de Filipinas

BLAS SIERRA DE LA CALLE
Museo Oriental, PP. Agustinos
Valladolid, España

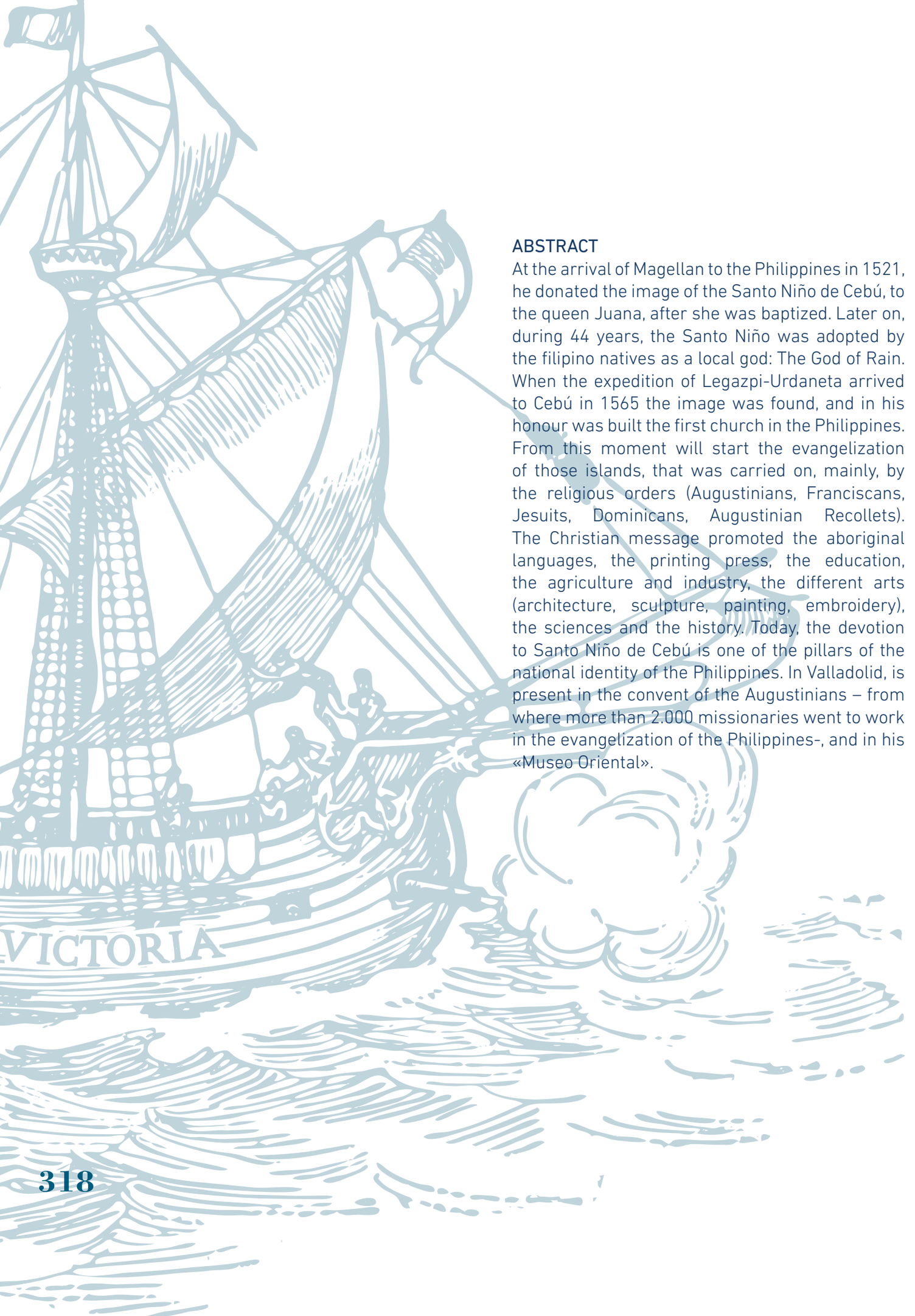
RESUMEN

Uno de los acontecimientos relevantes de la expedición de Magallanes a Filipinas en 1521 fue la entrega de la imagen del Santo Niño a la reina Juana, tras la ceremonia del bautismo. Posteriormente, durante 44 años, el Santo Niño sería adoptado como un dios más, convirtiéndose en un dios local. A la llegada de la expedición de Legazpi-Urdaneta a Cebú en 1565, esta imagen sería encontrada en una de las viviendas y en su honor se construirá la primera iglesia cristiana en Filipinas.

A partir de entonces comenzaría formalmente la evangelización del archipiélago filipino, que fue llevada a cabo principalmente por las órdenes religiosas (agustinos, franciscanos, jesuitas, dominicos, agustinos recoletos...), que utilizarán como estrategia misionera el aprendizaje de las lenguas, la catequesis, el testimonio de vida y las obras de caridad.

El mensaje evangélico se dirigió tanto a las etnias filipinas como a los musulmanes y chinos. Además de mensaje religioso fue también una invitación a la paz, la justicia, la libertad y la unidad. Tuvo una notable repercusión social y sirvió para preservar las lenguas nativas y promover el desarrollo de la educación, el fomento de la agricultura y la industria, la creación artística y el cultivo de las ciencias.

La devoción al Santo Niño de Cebú sigue hoy día muy viva en Filipinas y es uno de los pilares de la identidad nacional. En Valladolid puede encontrarse en el Real Colegio Seminario de los Padres Agustinos (de donde han salido más de dos mil misioneros para Filipinas), y su imagen en su Museo Oriental.



ABSTRACT

At the arrival of Magellan to the Philippines in 1521, he donated the image of the Santo Niño de Cebú, to the queen Juana, after she was baptized. Later on, during 44 years, the Santo Niño was adopted by the filipino natives as a local god: The God of Rain. When the expedition of Legazpi-Urdaneta arrived to Cebú in 1565 the image was found, and in his honour was built the first church in the Philippines. From this moment will start the evangelization of those islands, that was carried on, mainly, by the religious orders (Augustinians, Franciscans, Jesuits, Dominicans, Augustinian Recollets). The Christian message promoted the aboriginal languages, the printing press, the education, the agriculture and industry, the different arts (architecture, sculpture, painting, embroidery), the sciences and the history. Today, the devotion to Santo Niño de Cebú is one of the pillars of the national identity of the Philippines. In Valladolid, is present in the convent of the Augustinians – from where more than 2.000 missionaries went to work in the evangelization of the Philippines-, and in his «Museo Oriental».

El Santo Niño de Cebú y la evangelización de Filipinas

La ciudad de Valladolid fue en 1518 el punto de partida de una gran empresa que cambiaría la concepción que hasta entonces se tenía del globo terrestre, y también será el punto de partida, de toda una legión de misioneros agustinos que se embarcaron en la empresa de la evangelización de Filipinas y otros países del lejano Oriente, como China y Japón.

I. La expedición de Magallanes: llegada a Filipinas del Santo Niño en 1521

El 22 de marzo de 1518, se firmaban en Valladolid las Capitulaciones que aprobaban el proyecto explorador de Fernando de Magallanes hacia las islas de la especiería, atravesando primero el Atlántico y, después de pasar el estrecho, también el Pacífico.

Llegada de la expedición a Cebú

Las cinco naves –con una tripulación de 243 hombres–, salen de Sevilla el 10 de agosto de 1519, y zarpan de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre. El italiano Antonio de Pigafetta va tomando nota de lo sucedido en su diario. El largo viaje está lleno de penalidades, intrigas, sublevaciones, traiciones,... Tras múltiples privaciones, debido a la escasez de alimentos y a la falta de agua potable, llegan a las islas Marianas, denominadas por ellos «*Islas de los Ladrones*» el 6 de marzo de 1521. Allí se repusieron de los prolongados sufrimientos[1].

Pocos días después, el 16 de marzo, encontraron el archipiélago filipino, al que Magallanes dio el nombre de «*Archipiélago de San Lázaro*». Costeando hacia el sur desembarcaron en la isla de Homonon dos días más tarde. El día 25 prosiguieron viaje y el 28, fiesta de Jueves Santo, llegaron a Masaua (Limasawa). Allí, al ver que los habitantes estaban completamente tatuados, denominaron a estas islas «*Islas de los Pintados*».

En Limasawa, el día 31 de marzo, fiesta de Pascua de Resurrección, tuvo lugar la primera misa celebrada en tierra filipina. La presidió el sacerdote secular Pedro de Valderrama. Se trata de un acontecimiento muy importante tanto para la historia de Filipinas, como para la historia del cristianismo en el Extremo Oriente. Magallanes intentó impresionar a los nativos y la ceremonia se llevó a cabo con gran pompa[2].

Días después, el 7 de abril, fue avistado el puerto de Cebú, el más importante de las islas Visayas. Allí Magallanes entra en tratos con el jefe Humabon, a quien propone convertirse al cristianismo. Así nos lo cuenta Pigafetta:

> «Viendo el capitán que escuchaban y respondían con agrado, comenzó a decirles cosas para inducirlos a la fe (...) como Dios hizo el cielo, la tierra, el mar y todas las cosas, y como impuso que se debía honrar al padre y a la madre (...) y como teníamos un alma inmortal y muchas otras cosas pertinentes a la fe (...) El capitán les dijo que no habían de hacerse cristianos por temor que nos tuvieran o por complacencia, sino por espontáneo deseo y por amor a Dios. Pero si no

[1] La fuente principal de este viaje es el diario del italiano Antonio Pigafetta: PIGAFETTA, Antonio. *La mia longa et pericolosa navigazione. La prima circumnavigazione del Globo (1519-1522).* Transcrizione del codice della Biblioteca Ambrosiana. Milán: 1989. Una síntesis fiable, utilizando también otros documentos, puede verse en: AA. VV. *La primera circunnavegación,* en la obra *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur.* Madrid: Edición de Banesto1991, Vol. I., pp. 87-160.

[2] El P. Gaspar de San Agustín afirma que la primera misa se dijo en Butuan, en la isla de Mindanao: SAN AGUSTIN, Gaspar de. *Conquistas de las Islas Philipinas*. Madrid: Imprenta de Manuel Ruiz de Murga 1698, p. 11.

querían hacerse cristianos, nada desagradable les sucedería. Los que se hicieran cristianos merecerían, es claro, las mejores atenciones. Como un solo hombre respondieron que si querían hacerse cristianos no era por temor ni por complacencia, sino por su libre voluntad»[3].

La erección de la cruz y el bautismo del rey Humabón

El 15 de abril, domingo, tuvo lugar la solemne ceremonia del bautismo del rajá Humabón, rey de Cebú. Se preparó un estrado donde Magallanes y el rey Humabón se sentaron en cátedras de terciopelo rojo y morado, los principales en cojines, y los otros sobre esterillas. Magallanes le dijo al rey, por medio del intérprete, que diese gracias a Dios que lo había inspirado para hacerse cristiano. Respondió que quería ser cristiano.

Antes de la ceremonia del bautismo se erigió una cruz en medio de la plaza de Cebú. Así nos lo cuenta Pigafetta:

> «Se puso una gran cruz en medio de la plaza. El capitán les preguntó si se querían hacer cristianos, como habían dicho en días pasados, era necesario quemar todos sus ídolos, y en su lugar poner una cruz, y cada día, con las manos juntas, adorarla; y cada mañana hacerse la señal de la cruz sobre la cara, mostrándoles cómo se hacía; y cada hora, al menos por la mañana, debían venir a esta cruz y adorarla de rodillas, y aquello que habían dicho debían conformarlo con las buenas obras; el rey, con todos los presentes quisieron confirmarlo todo»[4].

A continuación, Magallanes llevó al rey de la mano hacia el tribunal para ser bautizado y le dijo que se llamaría «Don Carlos, como el emperador su Señor». A los demás se les dieron otros nombres españoles. Antes de la celebración de la misa «fueron bautizados quinientos hombres». Terminada la celebración eucarística el capitán invitó al rey y a sus principales a comer con él[5].

Bautismo de la reina Juana y regalo de la imagen del Santo Niño

El mismo día 15 de abril, por la tarde tendría lugar el bautismo de la esposa del raja Humabón, a la que se le impondría el nombre de Juana en honor de la madre del emperador Carlos V, conocida en la historia de España como «Juana la Loca».

El cronista de la expedición, Antonio Pigafetta, nos narra así el hecho:

> «Después de la comida, el sacerdote y algunos otros nos fuimos a tierra, para bautizar a la reina, que se presentó con 40 damas. La condujeron encima de un estrado haciéndola sentarse sobre una almohada (...) El sacerdote le mostró una imagen de Nuestra Señora y un Niño de madera bellísimo y una cruz, lo cual la emocionó mucho (...) Llorando pidió el bautismo. Se le impuso el nombre de Juana, como la madre del emperador (...) Se bautizaron 800 almas entre hombres mujeres y niños. La reina era joven y bella (...) pidió el Niño para ponerlo en lugar de sus ídolos, y después se marchó...»[6].

La entrega de la imagen del Santo Niño de Cebú a la reina Juana la sitúa Pigafetta, unos días después de la celebración del bautismo. Durante esos días Magallanes solía bajar a tierra para asistir a misa, y comentar con el rey cuestiones de fe. Uno de ellos, rodeada de gran pompa, asistió también la reina Juana acompañada de tres doncellas. En esa ocasión «sabiendo el capitán (Magallanes) que el Niño le gustaba mucho a la reina, se lo regaló y le dijo que lo colocase en sustitución de sus ídolos, porque era en memoria del Hijo de Dios. Dándoles las gracias ella lo aceptó»[7].

---

[3] .- PIGAFETTA, Antonio. *La mia longa et pericolosa navigazione.* Pp. 119-120.

[4] .- PIGAFETTA, Antonio. *La mia longa et pericolosa navigazione*. P. 125.

[5] .- PIGAFETTA, Antonio. *La mia longa et pericolosa navigazione*. P. 125.

[6] PIGAFETTA, Antonio. *La mia longa et pericolosa navigazione*. P. 126.

[7] PIGAFETTA, Antonio. *La mia longa et pericolosa navigazione*. P. 127. Algunos autores afirman que esta imagen del Niño Jesús tallada en madera había sido entregada a Magallanes por el arzobispo de Sevilla antes de que las naos se deslizasen Guadalquivir abajo: AA. VV. *La primera circunnavegación.* P. 140.

Este es uno de los acontecimientos más transcendentales del viaje de Magallanes, pues significará el inicio de la cristianización del Archipiélago Filipino.

Días más tarde, el 27 de abril de 1521, en una guerra local entre Humabón, rey de Cebú, y Lapulapu, rey de Mactan, Magallanes perdió la vida a manos de Lapulapu y sus guerreros. Primero lo hirieron en un brazo, después, con una cimitarra, en la pierna izquierda, por lo que cayó con el rostro a tierra; a continuación, fueron sobre él con lanzas de hierro y de caña «hasta que el espejo, la luz, el conforto y nuestro verdadero guía fue asesinado»[8].

No terminaron ahí los lutos. El 1 de mayo, miércoles por la mañana, el rey invitó a unos 24 españoles a comer. Aprovechó la ocasión para traicionar todas sus promesas de lealtad al rey de España y matarles. Entre ellos estaban los capitanes Duarte Barbosa y Juan Serrano, así como el capellán de la expedición Pedro de Valderrama[9].

La expedición continuará viaje. Después de mil aventuras, al mando de Juan Sebastián Elcano, solo la nave *Victoria* pudo regresar a España por el cabo de Buena Esperanza. Desembarcaron en Sanlúcar de Barrameda los 18 supervivientes, el 6 de septiembre de 1522. Fueron los primeros en circunnavegar la tierra.

El Santo Niño: de Dios extranjero a Dios local

Nada menos que 44 años –desde 1521 hasta 1565–, separan la llegada del Santo Niño en la expedición de Magallanes y la llegada de Urdaneta y los primeros agustinos. En estos 44 años de ventaja, el Santo Niño fue trabajando el corazón de los nativos filipinos. Desde ese momento, durante 44 años, los filipinos –muchos de ellos bautizados, sí, pero en realidad todavía no cristianos– estuvieron orientados hasta esta imagen. Fue adoptada por ellos como uno de sus ídolos paganos. El autor filipino Nick Joaquin –uno de los mayores escritores filipinos del siglo xx–, hablando de este periodo de interregno, desde la llegada de Magallanes a la llegada de Urdaneta escribe que «el Niño no llegó simplemente y cortó de modo abrupto nuestro pasado. Él compartió nuestro pasado con nosotros y sirvió de lazo de unión entre el pasado y nuestro presente, convirtiéndose, entre 1521 y 1565, en el último y más grande de nuestros dioses paganos»[10].

Durante 44 años el *Dios extranjero* permaneció sin más apoyo que él mismo. Permaneció y sobrevivió. Magallanes murió en combate y los españoles huyeron. Solo él se quedó. Este Niño Dios, pequeño e indefenso a los ojos de los filipinos, había sido impotente para defender al hombre blanco en la batalla. ¿Cómo puede ser poderoso un Dios Niño? La leyenda cuenta que hubo intentos de destruir el Santo Niño, quemarlo y reducirlo a cenizas. Y el Santo Niño sobrevivió a todos los intentos de destrucción.

Otro autor filipino afirma que «el Santo Niño fue aceptado por los cebuanos no en el sentido en que lo entendía Magallanes, sino en términos nativos, animistas paganos (...) y precisamente por ser el último de nuestros dioses paganos fue la imagen que situó a los nativos una vez más en el camino de la re-cristianización»[11].

Los cebuanos adoptaron a este nuevo ídolo extranjero como *Dios del Agua*. El Santo Niño realizó en su favor muchos milagros dándoles salud en sus enfermedades y cosechas cuando menos las aguardaban y amparándoles contra sus enemigos. Pero donde más poderoso se mostraba era en darles agua. Afirma el historiador agustino Juan de Medina, que los cebuanos «contaron que lo tenían metido en una cajita, y que, cuando no tenían agua y los campos se secaban, se la pedían con instancia, y luego se la daba. Otras veces hallaban en esto más dificultad, y no por eso entendían que de su parte estaba la falta, sino de la de ellos; y así postrados por el suelo le pedían los perdonase y les diese el agua, que al fin alcanzaban. Otras veces hacían otra parecida diligencia, que era traerle en procesión y zambullirle

[8] PIGAFETTA, Antonio. *La mia longa et pericolosa navigazione*. P. 135.

[9] PIGAFETTA, Antonio, *La mia longa et pericolosa navigazione*, p. 138.

[10] JOAQUIN, Nick. *Culture and History: Occasional Notes on the Process of Philippine Becoming.* Manila: Solar Publishing 1988, p. 69.

[11] BAUTISTA, Julius, J. *Figuring Catholicism. An Ethnohistory of the Santo Niño de Cebú*. Manila: Ateneo de Manila University Press 2010, p. 61.

en el mar diciéndole que de allí no le sacarían hasta que les diese agua, diligencias que les aprovechaban, pues siempre salían con su intento»[12].

II. La expedición de Legazpi-Urdaneta a Filipinas: hallazgo del Santo Niño en 1565

Los motivos de los viajes de los españoles hacia el Oriente y Filipinas eran muy variados. En estas empresas se entremezclaban intereses comerciales, políticos y religiosos. Pero, si hacemos caso a las fuentes documentales, la finalidad más importante del viaje parecía ser la difusión de la fe cristiana.

La evangelización de Filipinas

Que la evangelización de Filipinas fue el principal motivo del viaje emprendido por la expedición de Legazpi-Urdaneta que llegará a Filipinas en 1565, es algo que consta de forma explícita en varios documentos.

El deseo del rey Felipe II

El 24 de septiembre de 1559 el rey Felipe II, desde Valladolid, escribe una carta a Fr. Andrés de Urdaneta –por entonces ya fraile agustino en la ciudad de México–, rogándole que haga lo que le ordene el virrey Don Luís de Velasco, a quien ha encargado enviar dos navíos al descubrimiento de las islas del poniente. Expresa en dicha carta los motivos por los que ha sido elegido y la finalidad que se pretende:

> «porque, según la mucha noticia que diz que teneis de las cosas de aquella tierra, y entender como entendeis bien la Navegación della y ser cosmógrafo, sería de gran efecto que vos fuésedes en los dichos Navíos, así para lo que toca a la dicha navegación. Como para el servicio de Dios Nuestro Señor y nuestro»[13].

Aquí vemos cómo Felipe II está interesado en que Urdaneta, por un lado, atienda a «lo que toca a la dicha navegación», que era principalmente conseguir una ruta segura para volver, el deseado «tornaviaje». Por otro, le pide que vaya «para el Servicio de Dios Nuestro Señor», es decir, para la difusión de la fe cristiana.

En mayo de 1565 López de Legazpi dirige a Felipe II una petición para que envíe religiosos «para la predicación del Santísimo Evangelio y conversión de los naturales de estas partes»[14]. El rey pasa la solicitud al superior de los agustinos de Nueva España pidiéndole que mande religiosos a Filipinas «para que entiendan en traer de paz al conocimiento de nuestra Fe Católica a los naturales dellas»[15].

Las instrucciones de la Audiencia de Nueva España

El 1 de septiembre de 1564 la Audiencia de Nueva España envía a Legazpi las instrucciones que han de tenerse presentes en el proyectado viaje a Filipinas. En ellas la Audiencia insiste en dos ocasiones sobre los fines que Felipe II pretende de la expedición, entre los que está, en primer lugar, la evangelización. Así, en la Instrucción XXV se lee: «y conseguir el fin que su majestad principalmente pretende de traer a los naturales de aquellas partes al conocimiento de nuestra fee católica, y descubrir la

---

[12] MEDINA, J. *Historia de los sucesos de la Orden de N. Gran P. S. Agustín de estas Islas Filipinas*. Manila: 1893, p. 42. Un texto similar se encuentra en la obra: SAN AGUSTIN, Gaspar de. *Conquistas de las Islas Philipinas*. Madrid: Imprenta de Manuel Ruiz de Murga 1698, p. 121.

[13] Este documento ha sido reproducido en muchos lugares, entre ellos: MEDINA, J. *Historia de los sucesos,...* Pp. 6-7. MARTÍNEZ, B. *Apuntes históricos de la Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*. Madrid: 1909, pp. 20-21. RODRÍGUEZ, R. Isacio. *Historia de la Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas, 22 vols.* Manila: 1965-Valladolid: 1988. El documento citado en: Vol. X. Valladolid: 1976, pp. 11-12.

[14] RODRIGUEZ, Isacio. *Historia de la Provincia Agustiniana*, Vol. XIII. P. 390.

[15] RODRIGUEZ, Isacio. *Historia de la Provincia Agustiniana*, Vol. X. P. 14.

navegación de la buelta a esta nueva España, para acrecentamiento de su patrimonio y corona rreal de castilla,...»[16].

En este mismo sentido habla más adelante la Instrucción LVI:

> «...pues sabeis que lo más principal que su majestad pretende es el augmento de nuestra santa fee católica y la salbación de las ánimas de aquellos infieles; para el qual efecto, en cualquier parte que pobláredes, terneis particular cuydado de ayudar a los dichos rreligiosos y darles lugar y licencia para que se comuniquen con los naturales de las tierras donde asentáredes y pobláredes, yendo a sus pueblos dellos para que con su buen exemplo los edifiquen, y andando entre ellos desprendan la lengua más fácilmente, y entendida trabajen de atraerlos en conocimiento de nuestra fee católica, y los conviertan a ella, y los traigan a la obediencia y amistad de su majestad»[17].

Las exhortaciones de los superiores agustinos

El 9 de febrero de 1564, el padre fray Pedro de Herrera y los superiores de la Orden de San Agustín en México escriben a fray Andrés de Urdaneta y sus compañeros una carta con una serie de órdenes y exhortaciones. En primer lugar, se insiste de nuevo en cuál es la voluntad de Felipe II:

> «La voluntad del rey es que vayan a la referida expedición nuestros religiosos, así para moderar al español ejército de mar y tierra con las buenas y saludables enseñanzas de la recta razón y de la piedad cristiana, como principalmente para que brille entre las muchísimas gentes que habitan en los mencionados territorios la esplendorosísima luz de la fe, y a su resplandor y brillo, mediante la misericordia de Dios y vuestra predicación evangélica, desaparezcan los errores...»[18].

Pasa a continuación a exhortar a los religiosos a dar buen ejemplo de «humildad, paciencia y buena disciplina», pero, sobre todo, insiste en que sean ejemplo de caridad, pues siguiendo el mandato de Jesús «en esto conocerán todos que sois mis discípulos, si os amáis los unos a los otros»[19]. Esta caridad han de manifestarla, de un modo especial, hacia aquellos a quienes van a predicar. Por eso continúa:

> «Exhortamos, además, muy ahincadamente y apretadamente en el Señor a vuestra caridad, para que anuncieis el santo Evangelio de Cristo a todas las gentes, bautizando a los que creyeren en el nombre del Padre, del Hijo y del Espíritu Santo; instruyéndoles en la santa fe católica (...) enseñándoles a vivir unidos bajo el yugo y disciplina de la fe, de la esperanza y de la caridad»[20].

El hallazgo del Santo Niño

A la llegada de los españoles a Filipinas en 1565 les esperaba una gran sorpresa. Nos referimos al hallazgo en Cebú de la imagen del Santo Niño, llevada 44 años antes por Magallanes. La historia de este extraordinario acontecimiento viene así descrita por el cronista:

> «en la ysla de Cubu de las felipinas del ponyente de su majestad, a diez y seys del mes de mayo de myll e quinientos y sesenta e cinco años, el muy yllustre señor myguel lopez de legazpi (...) dixo que por quanto el dia que los españoles entraron en esta dicha ysla e pueblo de Cubu, que fue el sábado veynte y ocho de abril deste presente año (...) en una de las casas de las más pobres moradas e humildes y pequeña y de poco aparato, donde entró Juan de camuz, natural de bermeo, marinero de la nao capitana, halló en ella una ymagen del nyño Jesús en su caxeta de madera de pino, y con un gorrón de flueco belludo de lana colorada, de los que hazen en Flandes, y su camysita de bolante y los dos dedos de la mano derecha alzados como quien bendize, y en la otra izquierda su bola redonda, su cruz y su collarico de estaño dorado al cuello, la qual

[16] RODRIGUEZ, Isacio. *Historia de la Provincia Agustiniana*, Vol. XIII. P. 344. MORGA, A. de. *Sucesos de las Islas Filipinas*. París: Edición de J. Rizal 1890, p. 7.

[17] RODRIGUEZ, Isacio. *Historia de la Provincia Agustiniana*, Vol. XIII. P. 365.

[18] MARTÍNEZ, B. *Apuntes históricos*. P. 28.

[19] MARTÍNEZ, B. *Apuntes históricos*. P. 29.

[20] MARTÍNEZ, B. *Apuntes históricos*. Pp. 29-30.

dicha caxuela e ymagen del niño Jesús esta metida en otra caxa de madera de las desta tierra y liada con un cordel encima y luego que la obo hallado, llevándola en las manos con su caxeta para enseñalla, topó con el maese de campo, mateo de saz, y se la quitó y llevó a mostrar a dicho señor general, el qual con gran veneración y solemne procesion, la mandó traer y poner en la iglesia que agora se tiene de prestado, y hizo boto e promesa él, y los rreligiosos de la orden del señor san agustón, y los capitanes y otros oficiales del campo, que todos los años tal día como fue hallada la dicha ymagen se hiziese y celebrase una fiesta e invocación del nombre de Jesús, e allende desto se a hecho e instituido una cofradía del benditísimo nombre de Jesús, de la manera que está ynstituida la del monasterio de san Agustín de México, y con los mismos estatutos della, y para que perpetuamente quede memoria de lo sucedido, y de cómo la dicha imagen fue hallada en esta tierra de ynfieles el dicho dia, el dicho señor gobernador por ante my el dicho escribano mando hazer la información de testigos siguiente y formólo de su nombre: miguel López; pasó ante mi, fernando rriquel, escribano de governación»[21].

Como se ve, una vez hallada la imagen del Santo Niño se instituyó en Cebú la Cofradía del Santísimo Nombre de Jesús. López de Legazpi y los agustinos decidieron que debería gobernarse por los estatutos que tenía la del mismo nombre en la ciudad de México, de la que tanto Legazpi, como los agustinos, eran cofrades[22]. Urdaneta y sus compañeros agustinos se pusieron bajo su advocación y lo escogieron como su patrono, instituyéndose como *Provincia Agustiniana del Santisimo Nombre de Jesús de Filipinas*.

Esta imagen del Santo Niño de Cebú es descrita del modo siguiente por el P. Medina, que fue prior de ese convento en 1626:

> «El Niño tiene de alto poquito menos de media vara, la hechura es como los que suelen traer de Flandes. El vestidito, con que se halló era unos zaraguelles largos de raso encarnado, y una ropilleja de lo mismo; vilo estando yo en Sugbu (...) Tenía el Santo Niño una gorrilla milanesa, y en ella encajaba una corona de oro de poco peso, aunque bueno. También tenía pendiente del cuello una cruz pequeñita de oro, que colgaba de una cadenilla pequeña; esas preseas no se sabe si los indios se las dieron o si las heredaron con el Niño»[23].

Los indígenas filipinos intentan rescatar a su Dios Niño

Este intento de rescate de la imagen del Santo Niño de la que se habían hecho cargo los españoles nos ha sido transmitido tanto por el P. Juan de Medina, que escribe su historia en 1630, como por el P. Gaspar de San Agustín que publica su famosa obra en 1698.

Los indígenas, después de haber huido de la ciudad, se sentían desamparados sin su protector: «No sentían tanto el ver apoderados de su tierra a los españoles, ni ver arder su pueblo, como la pérdida de su Niño. (...) Decían que qué sería de sus sembrados y de sus cosechas y de sus necesidades en que le pedían favor, pareciéndoles ya que con su ausencia todo su auxilio les faltaría»[24].

Llevados del amor hacia su Niño, dos de los principales se fueron al real de los españoles acompañados de más de cuarenta indios (el P. San Agustín dice treinta) para ver cuál había sido el paradero del Niño. Y, si no había sido consumido por el fuego, rescatarlo por el precio que se pidiese, o dar a cambio los bastimentos de que carecían los españoles. Legazpi les recibió amigablemente y les agasajó. Les preguntó cómo había llegado hasta ellos «aquella reliquia del Santo Dios a la que ellos adoraban y el que sin duda allí los había traído (a los españoles) para que volviesen a recobrar aquel Niño»[25]. Los emisarios no supieron responder y sencillamente expresaron que la tenían con ellos desde tiempo inmemorial y le profesaban una gran veneración, reconociéndole como una deidad por los milagros

---

[21] RODRIGUEZ, Isacio. *Historia de la Provincia Agustiniana*, Vol. XIII. Pp. 396-398. El documento completo con todos los testimonios de los testigos continúa hasta la página 406.

[22] RODRIGUEZ, Isacio. *Historia de la Provincia Agustiniana*, Vol. IX. Pp. 4-5. Para más información de esta Cofradía en México ver: Cuevas, M. *Monje y marino. La vida y tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*. México: 1943, pp. 356-361.

[23] MEDINA, J. *Historia de los sucesos*. P. 41.

[24] MEDINA, J. *Historia de los sucesos*. P. 42.

[25] MEDINA, J. *Historia de los sucesos.* P. 42.

que cada día experimentaban en sus necesidades, de modo especial, cuando les faltaba agua en sus sembrados[26].

Convento y basílica del Santo Niño de Cebú

La imagen del Santo Niño de Cebú fue entregada por Miguel López de Legazpi a Andrés de Urdaneta y sus compañeros agustinos, que desde ese momento hasta el presente se han hecho cargo de su custodia. En su honor y para proporcionarle una digna morada se construyó en 1565 una capilla en el solar de la casa donde había sido encontrada la imagen. En esta capilla provisional estuvo hasta que se construyó la Iglesia y monasterio en la parcela de terreno que el adelantado Legazpi otorgó a los agustinos.

La primera iglesia estaba construida con materiales frágiles y sería destruida por el fuego en 1566. Una nueva fue realizada en 1571, también de caña y nipa, y en 1581 se iniciaría la construcción de otra en piedra, que se tardó 27 años en concluir. Lamentablemente, también esta iglesia y convento serían reducidos a cenizas en mayo de 1628, siendo posteriormente reconstruidos bajo la dirección del P. Juan de Medina.

La actual iglesia y convento en piedra de coral la comenzó a construir el P. José Bosquet en 1730, pero el verdadero artífice sería el P. Juan de Albarrán quien inició su construcción en 1735. La piedra se transportaba en *bancas* desde Capiz y Panay y la madera de molave provenía de los montes de Talisay y Pitalo. Los obreros se contrataron en Cebú, San Nicolás, Carcar y Boljoon. Tras cinco años de trabajo, la iglesia estaba concluida en 1739. Un año más tarde, el 16 de enero de 1740, la imagen del Santo Niño sería entronizada en este nuevo templo.

A lo largo de los años se han realizado sucesivas renovaciones. Una de las últimas fue en 1964 en vísperas de la celebración del cuarto centenario de la llegada a Filipinas de la expedición de Legazpi-Urdaneta. Al año siguiente, 1965, el papa Pablo VI envió como su legado para asistir a las celebraciones del cuarto centenario al Cardenal Antoniutti, quien, con la autoridad papal, confirió a la iglesia el título honorífico de *Basílica Menor.* El presidente Ferdinand E. Marcos, la declaró también ese año *Monumento Nacional*.

El templo actual se considera de estilo barroco colonial, con reminiscencias churriguerescas en la decoración de la fachada. Algunos afirman también algunas características musulmanas en arcos y balaustradas[27]. El terremoto del año 2013 derrumbó parte de la torre, que ha sido recientemente reconstruida.

La Cruz de Magallanes

La cruz levantada por Magallanes a su llegada a Cebú se ha mantenido allí. Cuenta el historiador Antonio de Herrera en sus *Décadas* que, después de que los súbditos de Humabón dieran muerte a los capitanes de Magallanes, trataron de arancarla, pero, «miestras las naos lo pudieron ver, conocieron que no la pudieron derribar»[28].

En la actualidad esta cruz es denominada *La Cruz de Magallanes.* Sobre ella nos dice el P. Juan Medina en 1630: «Entre su cerca (la del convento) que es de piedra y la playa que hay poco distante se ve la primera Cruz que allí levantaron los nuestros (españoles); tiene la peana de piedra»[29].

Entre 1735 y 1740, siendo prior del Convento del Santo Niño, el P. Juan de Albarrán, edificó un pequeño templete, dentro del cual quedó guardada la santa Cruz. Siguió de este modo hasta que en 1834 el agustino Fr. Santos G. de Marañón, por entonces obispo de Cebú, queriendo evitar que con tantas

---

[26] SAN AGUSTIN, Gaspar de. *Conquistas.* P. 121.

[27] GALENDE, Pedro G. *Angels in Stone. Augustinian Churches in the Philippines.* Manila: San Agustin Museum 1996, pp. 330-335. AA. VV. *Balaanong Bahandi. Sacred Treasures of the Archdiocese of Cebu*. Cebú: University of San Carlos Press 2010, pp. 330-335; pp. 22-27. *The History of Augustinian Monastery of Santo Niño of Cebú.* Sin fecha, pp. 16-19. Amplia información sobre la historia de su construcción en: DIEZ AGUADO, Manuel. *El verdadero Pilar de Filipinas. Monografía histórica de la sagrada imagen del Santo Niño de Cebú y del convento e iglesia en que se venera.* Archivo Histórico Hispano-Agustiniano, Vol. XVIII, julio-diciembre de 1922, pp. 26-37, 176-181.

[28] *The History of Augustinian Monastery of Santo Niño of Cebú*. P. 13.

[29] *The History of Augustinian Monastery of Santo Niño of Cebú*. P. 14. MEDINA, J. *Historia de los sucesos.* P. 42.

astillas como sacaban los devotos de ella, la destruyeran por completo, mandó construir el actual templete con puertas y ventanas enrejadas, para impedir la entrada en el recinto. La Cruz está colocada en medio de un altar que hay en el centro del templete, encerrada en otra mayor de tíndalo. Los agustinos allí residentes cuentan que la devoción a la cruz es tan grande entre los filipinos –y de modo especial, entre los cebuanos–, que raro será ver a alguien que pase por delante de ella, que no se descubra o incline la cabeza en señal de respeto[30].

Los mensajeros del Evangelio

La tarea evangelizadora en Filipinas fue llevada a cabo, principalmente por miembros de las grandes órdenes religiosas (agustinos, franciscanos, jesuitas, dominicos, agustinos recoletos) y, en menor medida, por clérigos seculares. Estuvieron también presentes algunas órdenes y congregaciones femeninas. La estrategia misionera de los agustinos, a lo largo de 450 años, desde 1565, y de las demás órdenes religiosas después, se basó en cuatro principios fundamentales: el aprendizaje de las lenguas, la catequización, el testimonio de vida y las obras de caridad[31]. El factor principal en la transmisión del mensaje evangélico fue, ciertamente, la labor de los misioneros, pero en esta tarea se sirvieron del apoyo de algunos instrumentos como los libros, los ornamentos y vasos litúrgicos, los templos, y las estampas e imágenes[32].

Las órdenes religiosas

Las cinco órdenes religiosas citadas tenían en Manila su sede central, donde residían los superiores y a donde llegaban los religiosos desde España y América. Desde Manila eran después distribuidos por las distintas islas. Dentro de sus órdenes formaron *Provincias religiosas* especialmente dedicadas a la tarea evangelizadora: provincia del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas, de los agustinos; de San Gregorio Magno de los franciscanos; del Santísimo Rosario de los dominicos; de Filipinas de los jesuitas; de San Nicolás de Tolentino de los agustinos recoletos.

Los agustinos

La orden de San Agustín fue pionera en la evangelización de Filipinas. Desde 1565 hasta 1898 trabajaron en estas islas más de 3.000 agustinos (3.156) procedentes principalmente de España, pero también hubo un buen grupo de México y nativos filipinos, así como misioneros procedentes de algunos países europeos.

Los agustinos tomaron a su cargo en la isla de Luzón, gran parte de la Pampanga, Batangas, Bulacán, Nueva Écija, La Unión, Ilocos Norte e Ilocos Sur, Abra, Provincia Montañosa, así como los distritos de Lepanto, Bontoc y Benguet. En las islas Visayas, evangelizaron en el sureste de la isla de Cebú (desde la ciudad de Cebú hasta el pueblo de Santander). En la isla de Panay las provincias de Iloilo, Capiz y Antique y la de Aclán, esta última solo hasta 1621. Tras la expulsión de los jesuitas en 1768 se hicieron cargo, por algún tiempo, de los pueblos de la isla de Leyte.

En el momento de la emancipación de Filipinas (13 de agosto de 1898), trabajaban en Filipinas en la tarea evangelizadora 228 agustinos. Tenían a su cargo 2.320.667 cristianos (un tercio de la población filipina) distribuidos en 231 pueblos, y 17 misiones vivas repartidas en 22 provincias[33].

---

[30] *The History of Augustinian Monastery of Santo Niño of Cebú*. P. 15.

[31] Ver más detalles en: SIERRA DE LA CALLE, Blas. *La evangelización de Filipinas durante el gobierno de Legazpi (1565-1572)*, en CABRERO, Leoncio (ed.). *España y el Pacífico, Legazpi, Tomo I*. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales 2004, pp. 346-350.

[32] Ver más detalles en: SIERRA DE LA CALLE, Blas. *La evangelización de Filipinas durante el gobierno de Legazpi (1565-1572)*. Pp. 357-363.

[33] RODRÍGUEZ, Isacio. *Filipinas: La organización de la Iglesia,* en BORGES, Pedro (dir.). *Historia de la Iglesia en Hispanoamérica y Filipinas*, Vol. II. Madrid: BAC1992, p. 710. GUTIERREZ, Lucio. *Historia de la Iglesia en Filipinas.* Madrid: Editorial MAPFRE 1992, pp. 47-51. SIERRA DE LA CALLE, Blas (Coor.). *Agustinos en Filipinas (1565-2015). 450 años de misión. 450 años de amor*. Valladolid: Editorial Estudio Agustiniano 2015.

Los franciscanos

La Orden de San Francisco fue la segunda en llegar a Filipinas para predicar el evangelio. Los primeros franciscanos, presididos por Fr. Pedro de Alfaro, estaban en Manila a primeros de julio de 1578. A lo largo de más de 300 años estuvieron trabajando en Filipinas 2.694 franciscanos.

Fundaron en la capital filipina el convento de San Francisco y en los alrededores los conventos-parroquias de Santa Ana, Paco, Sampaloc, San Juan del Monte, San Francisco del Monte y Pandacan. Administraron también la provincia de La Laguna y parte del antiguo distrito de Moron, así como las provincias de Quezon, Camarines Norte, Camarines Sur, Albay y Sorsogon. Desempeñaron la cura de almas también en los distritos de Infanta y Príncipe y fundaron y rigieron, por algún tiempo pueblos de las islas de Mindoro y Marinduque. Tras la expulsión de los jesuitas en 1768 se hicieron cargo de la isla de Samar y en el siglo XVII se encargaron de otros pueblos de la isla de Leyte.

En el año 1898 los 175 franciscanos que desarrollaban la tarea pastoral en Filipinas atendían a 1.096.659 fieles, en 103 pueblos y 15 provincias[34].

Los jesuitas

Los jesuitas fueron los terceros en hacer acto de presencia en Filipinas. Los PP. Antonio Sedeño y Alonso Sánchez entraron en la ciudad de Manila el 17 de septiembre de 1581. Hasta el año 1898, trabajaron en el archipiélago filipino 718 hijos de San Ignacio.

Primero tuvieron casa a las afueras, pero, más tarde fundaron ya casa dentro de las murallas, cerca de la puerta Real, donde establecieron la prestigiosa institución del Ateneo. En las proximidades de Manila evangelizaron en los pueblos de San Miguel, Santa Cruz y Quiapo estableciéndose más tarde en Taytay y Antipolo, en la provincia de Rizal, en Tigbauan, en la isla de Panay, en las islas de Samar y Leyte y, posteriormente, también en Cebú. Hacia 1597 se establecieron en la isla de Bohol y en algunos pueblos de la isla de Negros. A principios del siglo XVII fundaron en la isla de Mindanao los centros misionales de Dapitan, Zamboanga y Joló. Suprimida la Compañía en 1767, los jesuitas no regresaron a Filipinas hasta 1859. Por entonces se hicieron cargo de varias misiones en Mindanao.

En el momento de la independencia de Filipinas en 1898, trabajaban en las islas 42 jesuitas, que atendían a 213.065 fieles, distribuidos en 36 parroquias-misiones[35].

Los dominicos

La primera expedición de dominicos llegó a Manila en agosto de 1587. Hasta 1898 trabajarán en la evangelización de Filipinas 2.318 de ellos.

En Manila fundaron el convento de Santo Domingo. Desarrollaron su tarea pastoral en las provincias de Bataán, Pangasinan, algunos pueblos de Tarlac y todo el valle del Cagayan de Luzón. Se hicieron también cargo de las islas Babuyanes. En los alrededores de la ciudad de Manila cultivaron las misiones de Baybay, Binondo y el Parián de los Sangleyes, formadas en su mayoría por gentes de origen chino. Estuvieron también en Zambales entre 1678 y 1712, en algunos pueblos de las islas Visayas y también en algunos otros de la Laguna y Cavite.

En el momento de la pérdida de Filipinas para España, en 1898, trabajaban en Filipinas 109 dominicos que tenían a su cuidado 735. 396 fieles, distribuidos en 73 parroquias, 36 misiones y 10 provincias[36].

---

[34] RODRÍGUEZ, Isacio. *Filipinas: La organización de la Iglesia*. P. 710. GUTIERREZ, Lucio. *Historia de la Iglesia en Filipinas.* Pp. 51-54. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Filipinas 1870-1898. Imágenes de La Ilustración Española y Americana*. Valladolid: Caja España-Museo Oriental 1998, p. 110.

[35] RODRÍGUEZ, Isacio. *Filipinas: La organización de la Iglesia*. P. 711. GUTIERREZ, Lucio. *Historia de la Iglesia en Filipinas.* Pp. 54-57;

[36] RODRÍGUEZ, Isacio. *Filipinas: La organización de la Iglesia*. P. 711. GUTIERREZ, Lucio. *Historia de la Iglesia en Filipinas*. Pp. 57-61. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Museo de arte oriental. Real Monasterio de Santo Tomás, Ávila.* Ávila: Ed. Caja de Ávila-Museo de Arte Oriental 2006, pp. 212-213.

Los agustinos recoletos

Los agustinos recoletos llegaron a Filipinas en 1606. La misión estaba integrada por 10 sacerdotes y 4 hermanos coadjutores. Tuvieron su primera casa en Bagumbayan, a las afueras, y después se instalaron en intramuros de Manila. Hasta 1898 trabajaron en Filipinas 1.623 religiosos de esta orden.

Ejercieron su apostolado en la provincia de Zambales y fundaron las misiones de O'Donnell y Moriones, en el Luzón Central. A lo largo del siglo XVII trabajaron en las islas de Palawan, Calamianes y en la zona de Caraga, distrito del oeste de Mindanao. En 1881 fundaron la ciudad de Puerto Princesa, en la isla de Palawan. También en el siglo XVII se instalaron en la isla de Mindoro, primero, trasladándose en el siglo XVIII a Bohol e islas Marianas. A mediados del siglo XIX pusieron su pie en Negros, donde crearon pueblos, construyeron iglesias y realizaron una gran labor social.

En 1898, eran 233 los agustinos recoletos que desarrollaban su apostolado en Filipinas, donde asistían a 1.203.399 fieles, en 203 pueblos y 20 provincias[37].

Otras órdenes religiosas

Menor importancia en la tarea evangelizadora en Filipinas tuvieron algunas otras órdenes religiosas. Así los Hermanos Hospitalarios de San Juan de Dios llegaron a Filipinas en 1641, y su labor fundamental fue la asistencia sanitaria.

Por su parte, los paúles llegaron a Filipinas en 1862, cuando la mayor parte de la población filipina estaba ya cristianizada. Se dedicaron fundamentalmente a la formación del clero nativo, obteniendo grandes éxitos en este campo.

En la última parte de la presencia española en el archipiélago filipino llegaron los capuchinos en 1886, y, más tarde, en 1895, los benedictinos, que desarrollaron ya su tarea a lo largo del siglo XX[38].

Órdenes y congregaciones femeninas

Aunque las órdenes y congregaciones femeninas no intervinieron directamente en la evangelización, sí que hay que destacar su labor tanto en el campo de la espiritualidad como en el social, cultural y humano.

Se debe citar en primer lugar a las monjas clarisas que se establecieron en 1621 en Manila, donde fundaron el convento de Santa Clara, bajo la dirección de la madre Jerónima de la Asunción. Las religiosas de la Virgen María, fundadas en 1684 por Ignacia del Espíritu Santo con la ayuda del jesuita Pablo Klein, levantaron el Beaterio de la Compañía de Jesús, en el que admitían tanto a españolas como mestizas. En 1696, bajo la dirección del dominico Fr. Juan de Santo Domingo, se crearía el Beaterio de Santa Catalina, de monjas dominicas. En 1719 se fundaría la Tercera Orden de Agustinas Recoletas, que se establecieron en Quiapo, junto a la iglesia de San Sebastián. En 1862 llegarían las Hijas de la Caridad, que realizaron una gran labor en la fundación de colegios y la dirección de hospitales. Las agustinas terciarias llegaron a Filipinas en 1883, y se han prodigado trabajando en la educación y en la ayuda a los pobres y desvalidos. En 1892 llegarían las Madres de la Asunción para hacerse cargo de la Escuela Normal, creada por decreto de la reina regente, María Cristina[39].

Los clérigos seculares

El primer sacerdote secular que estuvo en Filipinas fue el capellán de la expedición de Magallanes, Pedro de Valderrama, quien murió después de haber realizado numerosos bautismos. En 1566 llegó Juan de Vivero, que desarrolló su actividad apostólica en Cebú y, más tarde, pasó a ser arcediano de

[37] RODRÍGUEZ, Isacio. *Filipinas: La organización de la Iglesia*. Pp. 711-712. GUTIERREZ, Lucio. *Historia de la Iglesia en Filipinas.* Pp. 61-63.

[38] GUTIERREZ, Lucio. *Historia de la Iglesia en Filipinas.* P. 64.

[39] RODRÍGUEZ, Isacio. *Filipinas: La organización de la Iglesia*. Pp. 712-713.

la catedral de Manila[40]. Ese mismo año llegaría Juan de Villanueva, que sería el primer párroco de la iglesia de la Inmaculada Concepción. Poco después, en 1578, según la opinión más probable, llegaría Luís Barruelo[41].

En un principio el clero secular que trabajó en Filipinas era español, pero pronto los jesuitas y dominicos comenzaron a formar a criollos y mestizos. Los dos primeros centros de formación del clero secular fueron el Colegio Máximo de la Compañía de Jesús, fundado en 1584, al que se añadirían en 1601 el Colegio de San José y el Colegio de Santo Tomás, fundado por los dominicos en 1611 y convertido en universidad en 1619[42].

El primer seminario diocesano sería el de San Carlos de Manila, fundado en 1767 por el arzobispo Basilio Sancho de Santa Justa y Rufina. Primero funcionaría en el antiguo convento de los jesuitas y, más tarde, ya a finales del siglo XIX el arzobispo dominico Bernardino Nozaleda construyó uno de nueva planta. En la diócesis de Cebú el primer seminario para el clero secular comenzó a funcionar en 1783. Primero fue dirigido por el clero secular y a partir de 1867 se harían cargo de su dirección los padres paúles. También bajo la dirección de estos últimos estaba el seminario de la diócesis de Nueva Cáceres, que había sido fundado en 1783 por el arzobispo Antonio Gallego del Órbigo. El seminario de Vigan (Ilocos Norte) fue fundado en 1821 por el obispo Francisco Alban y en diversas épocas estuvieron a su cargo los paules, los agustinos recoletos y los agustinos. En 1868 comenzó a funcionar el seminario de Jaro (Iloilo) por iniciativa del obispo dominico Mariano Cuartero. Al final de la presencia española en Filipinas, en 1898, existían ya unos 400 sacerdotes filipinos[43].

Evangelización de Filipinas y promoción humana

El proceso evangelizador en Filipinas no se redujo simplemente a un mensaje espiritual, sino que los misioneros, además de preocuparse de la «salvación de las almas» promovieron también la formación del hombre integral y su desarrollo, cultural, social, artístico y científico.

La imprenta en Filipinas al servicio de la evangelización

En Filipinas, desde el siglo XVI hasta principios del siglo XIX, el arte de imprimir, así como el arte del grabado, estuvieron estrechamente vinculados a las principales órdenes religiosas que evangelizaron el archipiélago. De ahí que la mayor parte de la producción sea de temática religiosa.

El método xilográfico

Son varios los autores –Beristain de Sousa, Grijalva entre ellos–, que defienden que el primer libro impreso en Filipinas fue *El Arte y Vocabulario de la Lengua Tagala* del agustino Fr. Juan de Quiñones, que se imprimió en Manila en 1581. Desgraciadamente, no se conserva ningún ejemplar de la obra. Los PP. Ángel Pérez y Cecilio Güemes escriben a este propósito: «tenemos por muy probable la impresión de 1581 (apuntada por Beristain) mientras no se aporten datos fehacientes que demuestren lo contrario»[44].

Se da por descontado que esta obra fue impresa siguiendo el método xilográfico, al igual que las llamadas *Doctrinas*, impresas en 1593 y de las cuales el gobernador Dasmariñas envió algunos ejemplares

---

40 COLIN, F. y PASTELLS, P. *Labor evangeliza, Tomo I*. Barcelona: 1900, pp. 127-128. SAN AGUSTÍN, Gaspar de. *Conquistas*. P. 171. MORGA, Antonio. *Sucesos de las Islas Filipinas*. París: Anotada por José Rizal, Librería de Garnier Hermanos 1890, pp.327-328.

41 *Anales Eclesiásticos*, en Philip. Sacra 2 (1967). Pp. 194-197. RODRIGUEZ, Isacio. *Historia de la Provincia Agustiniana*, Vol. IX. Pp. 13 y 32. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *La evangelización de Filipinas durante el gobierno de Legazpi (1565-1572)*, en *España y el Pacífico. Legazpi,* Tomo I. Madrid: Leoncio Cabrero Editor. Sociedad estatal de Conmemoraciones Culturales 2004, pp. 356-357.

42 RODRÍGUEZ, Isacio. *Filipinas: La organización de la Iglesia*. P. 713.

43 RODRÍGUEZ, Isacio. *Filipinas: La organización de la Iglesia*. Pp. 714-715.

44 PÉREZ, Ángel; GÜEMES, Cecilio. *Adiciones y continuación de «La Imprenta en Manila» de D. J. T. Medina o Rarezas y curiosidades bibliográficas filipinas de las bibliotecas de esta capital*. Manila: Imprenta de Santos y Bernal 1904, p. XXVI.

al rey de España. Siguiendo el método xilográfico, en el año 1592 se imprimió en la imprenta de los dominicos de Binondo la obra china *Beng Sim Po Cam*, traducida al español por el dominico Fr. Juan Cobo. Este pionero trabajo impresor fue realizado por Juan de Vera, un chino convertido al cristianismo.

Un año después, en 1593, siguiendo el mismo método xilográfico, Juan de Vera imprimió las obras: *Doctrina Cristiana en lengua Española y Tagala, Doctrina Cristiana en letra y lengua China,* y *Tratado de la doctrina de la Santa Iglesia y de las ciencias naturales*, que es más conocido como *Shih-Lu*[45].

La imprenta tipográfica

Han sido varias las imprentas tipográficas, de tipos móviles, que comenzaron a existir en Filipinas a partir del siglo xvii. La primera de ellas fue la de los dominicos.

La imprenta de los dominicos

La imprenta propiamente dicha fue introducida en Filipinas por Juan de Vera en 1602 (otros dicen entre 1600-1604) en Binondo, en el Hospital de San Gabriel de los PP. Dominicos. A la muerte de Juan de Vera, en 1603, la imprenta estará al cargo de su hermano Francisco. Más tarde, esta imprenta sería trasladada a Batan y, posteriormente al Colegio de Santo Tomás de Manila, donde ha permanecido hasta la actualidad.

Al frente de ella estuvieron impresores y grabadores que dejaron una profunda huella en el arte filipino. Estos son los más importantes: Tomás Pimpin, Luis Beltrán, Diego Talaghay, Jacinto Magarulau, Raimundo Magisa, Andrés de Belén, Gaspar de los Reyes, Juan Correa, Jerónimo Correa de Castro, Tomás Adriano, Juan Francisco de los Santos, Vicente Adriano, Carlos Francisco de la Cruz...[46].

La imprenta de los agustinos

El P. Gaspar de San Agustín informa que existió en el convento de Lubao, provincia de Pampanga, «una muy buena imprenta, traída del Japón, en que se imprimían muchos libros, así en la lengua Española como Pampanga y Tagala»[47]. Hoy día se conocen solamente tres obras procedentes de esta imprenta, por lo que el bibliófilo Medina considera las afirmaciones del P. San Agustín como exageradas[48].

Por su parte, el P. Agustín María de Castro, en su obra *Historia del insigne convento de San Pablo de Manila*, afirma: «Tenía también este convento una imprenta muy buena traída de Japón, y por ahí andan algunos libros impresos en ella; pero después se vendió a los PP. Jesuitas el año de mil seiscientos y catorce, por causa del mucho gasto y poco provecho que nos resultaba en ella, como se lee en el libro de consultas»[49]. El filipinista Retana da por cierto que los agustinos debieron recibir la imprenta del Japón entre 1611 y 1614 y que después de 1622 fue vendida a los jesuitas[50].

---

[45] CAPIJE-ENDAYA, I.; JAVELLANA, R.; JAVELOSA, J. *Printmaking*, en: NICANOR G. TIONGSON (Ed.). *CCP Enciclopedia of Philippine Art, Vol. IV.* Manila: Philippine Visual Arts, Cultural Center of the Philippines 1994, p. 158.

[46] Mayor información sobre la historia de esta imprenta puede verse en: PARDO DE TAVERA, T. H. *Noticias sobre la imprenta y el grabado en Filipinas.* Madrid: Tipografía de los Hijos de M. G. Hernández 1893, pp. 11-24. MEDINA, J. T. *La imprenta en Manila. Desde sus orígenes hasta 1810*. Santiago de Chile: 1896, pp. XXXI-XXXV. RETANA, W. E. *La Imprenta en Filipinas (1593-1810)*. Madrid: Imprenta de la viuda de M. Minuesa de los Ríos 1899, pp. 30-33.

[47] SAN AGUSTÍN, Gaspar de. *Conquistas de las Islas Philipinas*. Madrid: Imprenta de Manuel Ruiz de Murga 1698, p. 249.

[48] MEDINA, J. T. 1896, p. XLV.

[49] MERINO, Manuel (ed.). *El Convento agustiniano de San Pablo de Manila.* Madrid: P. A. M. de Castro 1951, pp. 31-32. El mismo P. Agustín María de Castro en su obra *Osario Venerable* vuelve a escribir: «Tuvimos una buena (imprenta) en el convento de Lubao. Yo he visto dos libros en ella impresos. Después se vendió a los PP. Jesuitas». Ver: DE CASTRO, Agustín María. *Misioneros agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780) (Osario Venerable)*, MERINO, M. (ed.). Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas 1954, p. 408.

[50] RETANA, W. E. 1899, p. 41. Más amplia información sobre la imprenta de los agustinos puede verse en: PÉREZ, Ángel; GÜEMES, Cecilio. 1904, pp. XXIX-XLIII.

En el siglo XIX los agustinos fundaron la Imprenta del Asilo de Huérfanos que, al principio, comenzó a funcionar en Guadalupe y, posteriormente, en Malabón, saliendo de ella numerosas obras[51].

La imprenta de los franciscanos

Por lo que se refiere a la imprenta de los franciscanos, Retana, siguiendo al P. Huertas, afirma que fue establecida en 1692. En cuanto al lugar donde estaba instalada no está claro si fue en Dilao, Sampaloc o Manila. Posteriormente estuvo en Tayabas. De allí pasaría a Manila, más tarde a Dilao y, finalmente en 1736, a Sampaloc hasta su desaparición en 1846[52].

El P. Cayetano Sánchez, en un detallado estudio, nos da a conocer los nombres y biografías de los impresores franciscanos, algunos de los cuales fueron también grabadores. La lista de ellos es notable: Manuel de San Juan Bautista Puga, Plácido Albrech de Walch o Valcio, Francisco de los Santos, Julián de San Diego, Pedro de la Concepción, Juan de Sotillo, Lucas de San Francisco, Baltasar Mariano, Pedro Vicente Argüelles y Guzmán de la Concepción, Francisco de Paula Castilla, Juan Valladares, Jacinto de Jesús, Joaquín Penalba, Francisco García de Alcántara...[53].

La imprenta de los jesuitas

Los jesuitas comenzaron a tener imprenta en 1614, cuando se la compraron a los agustinos, aunque Retana pospone esta fecha a 1622, como ya vimos. Tuvo una fecunda historia hasta 1767, cuando la orden fue expulsada de Filipinas. Por ella pasaron impresores y grabadores de gran importancia. Podemos citar entre ellos a Tomás Pimpín, Raimundo Magisa, Raimundo de Peñafort, Lucas Manumbas, Gaspar Aquino de Belén, Sebastián López Sabino, José Correa Villareal y Nicolas de la Cruz Bagay[54].

Imprenta del Seminario Eclesiástico

Tras ser expulsada de Filipinas la Compañía de Jesús, el Estado se incautó de todos sus bienes. A petición del arzobispo de Manila, Basilio Sancho de Santa Justa y Rufina, el Consejo de Indias emitió una real orden en 1771, mediante la cual cedía al Seminario de Manila *a ley de depósito* la imprenta que anteriormente había pertenecido a los jesuitas. Consta que estuvo funcionando, por lo menos, hasta 1791. Entre sus impresores se encuentran Pedro Ignacio Advincula, Cipriano Romualdo Bagay, Agustín de la Rosa y Balagtás y Vicente Adriano[55].

La imprenta en el siglo XIX

En el siglo XIX el número de imprentas existentes en Filipinas se multiplicaría notablemente. Pardo de Tavera en su obra habla de 31 imprentas distintas, entre las existentes en Manila y las de provincias[56].

---

51 PARDO DE TAVERA, T. H. 1893, p. 44. Más información en: RODRÍGUEZ, Isacio; ÁLVAREZ, Jesús. *Al servicio del evangelio. Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*. Valladolid: Editorial Estudio Agustiniano 1996, pp. 221-222.

52 PARDO DE TAVERA, T. H. 1893, pp. 29-37. MEDINA, J. T. 1896, pp. XXXV-XXXVIII. RETANA, W. E. 1899, pp. 33-35. De todos modos quien desee conocer mejor la compleja historia de la imprenta franciscana puede ver: SÁNCHEZ, Cayetano. *Los franciscanos y la imprenta en Filipinas. Notas para la historia de la imprenta franciscana 1578-1846*, en Missionalia Hispanica, Año XXXVIII, N.º 112. 1981, pp. 5-58.

53 SÁNCHEZ, Cayetano. *Los franciscanos y la imprenta en Filipinas. Notas para la historia de la Imprenta franciscana (1578-1846) (Continuación)*, en Missionalia Hispanica 39. 1982, pp. 367-412, especialmente pp. 378-400.

54 Informaciones más amplias en: PARDO DE TAVERA, T. H. 1893, pp. 24-28. MEDINA, J. T. 1896, pp. XLI- XLIII. RETANA, W. E. 1899, pp. 40-41.

55 PARDO DE TAVERA, T. H. 1893, pp. 37-38. MEDINA, J. T. 1896, pp. XXXV-XXXVIII. RETANA, W. E. 1899s, pp. 33-35.

56 PARDO DE TAVERA, T. H. 1893, pp. 39-44.

Retana, por su parte, en su obra sobre el periodismo en Filipinas, da un listado de 52 imprentas, algunas de las cuales tenían también la posibilidad de imprimir litografías[57]. Esto haría posible la edición de un número de libros muy superior al impreso en los siglos anteriores.

Los agustinos crearon en 1886 en Guadalupe una nueva imprenta, en el Asilo de Huérfanos de Nuestra Señora de la Consolación, que sería transferida, posteriormente, a Malabón (Tambobong). De ella salieron más de 500 títulos en diferentes lenguas. Allí comenzó a imprimirse también el periódico revolucionario *La Independencia.* Sería destruida por la artillería estadounidense en 1899[58].

La evangelización y el respeto de las lenguas nativas

A diferencia de América, donde los misioneros fueron imponiendo la lengua española, como medio de unificación de los pueblos, en Filipinas la evangelización sirvió para conservar el inmenso acervo lingüístico de esta diversidad de culturas. La predicación se realizaba en la lengua de los nativos. Se consideró más conveniente que un misionero aprendiese la lengua indígena, en lugar de obligar a los nativos a aprender el español.

Al servicio de la evangelización se imprimieron en las diversas lenguas vernáculas catecismos, libros de oraciones, gramáticas, vocabularios, que, al mismo tiempo que servían a la difusión del evangelio, aseguraban la conservación del idioma[59].

La división del territorio misional, llevada a cabo en virtud de la Real Cédula del 17 de abril de 1594, permitió a las órdenes religiosas centrar sus esfuerzos lingüísticos en dos, tres, o a lo más cuatro lenguas importantes, además del tagalo. Cada orden se especializaba en las lenguas de su respectiva zona geográfica: los agustinos estudiaron, principalmente el pampango, el ilocano, el cebuano y el bisaya; los franciscanos el bicol, el bisaya y el agongot; los jesuitas el bisaya, el cebuano, el maguindanao, el tiruray y el bagobo; los dominicos el pangasinan, el zambal y el ibanag; los agustinos recoletos el cebuano y el calamianes. Pero no se olvidaron tampoco del gaddang, el isinay, el ilongot o el aeta, entre otros.

Entre los muchos agustinos escritores de gramáticas y diccionarios podemos recordar al P. Alonso de Méntrida (c 1570-1637), que escribió gramática, diccionario y ritual en bisaya-hiliaino; P. Francisco López (+1631), que escribió gramática, diccionario y ritual en ilocano; P. Tomás Ortiz (1668-1742), que escribió gramática, diccionario y catecismo en tagalo; P. Francisco Encina (1715-1760), que escribió gramática, diccionario, catecismo y novenas en cebuano; P. Diego Bergaño (1695-1747), que escribió gramática y diccionario en pampango; P. Andrés Carro (1733-1806), que escribió gramática y diccionario en ilocano; P. José Naves (1845-1875), que escribió gramática en ilocano y P. Cipriano Marcilla (1851-1900), que escribió gramática y catecismo en ilocano[60].

Obras sobre lengua tagala realizaron los jesuitas Juan José Noceda y Pedro Sanlúcar; los dominicos Francisco Blancas de San José y José Hevia y Campomanes y los franciscanos Juan de Plasencia, Miguel de Talavera, Juan de Oliver, Pedro de San Buenaventura y Sebastián de Totanes[61].

La evangelización y el desarrollo de la educación

Llegados a Cebú en 1565, una de las primeras preocupaciones de los agustinos fue la de escolarizar a los niños filipinos. El P. Medina nos cuenta así la fundación de estas escuelas: «Procuraban los religiosos agustinos que los niños de la gente granada viniesen al convento, o aquella casa donde vivían, para enseñarles a leer y a escribir; que, como plantas más nuevas era fuerza que recibiesen mejor la

---

[57] RETANA, W. E. *El periodismo filipino. Noticias para su historia (1811-1894)*. Madrid: 1895, pp. 621-627.

[58] HERNÁNDEZ, Policarpo. *The Augustinians in the Philippines and their contribution to the Printing Press, Philology, Poetry, Religious Literature, History and Sciences*. Makati: Colegio San Agustín 1998, pp. 11-34.

[59] SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Vientos de Acapulco*, p. 60.

[60] Amplia información en: HERNÁNDEZ, Policarpo. *The Augustinians in the Philippines and their contribution to the printing press, philology, poetry, religious literature, history and sciences*. Makati: Colegio San Agustín 1998.

[61] FERNÁNDEZ, Pablo. *History of the Church in the Philippines (1521-1898)*. Metromanila 1979, pp. 365-383. SÁNCHEZ, Cayetano. *Filipinas: labor socio-cultural de la Iglesia*, en P. Borges, o. c. pp. 746-747.

enseñanza y se les imprimiesen mejor las costumbres que en los ya duros y empedernidos en las suyas antiguas»[62]. Cuando los agustinos se fueron con Legazpi a Manila en 1571 procuraron inmediatamente establecer escuelas para la educación y la enseñanza de los niños y los jóvenes. Es también el P. Medina el que da testimonio de ello al escribir: «Tenían los padres escuelas en el convento enseñándoles a los niños a leer y a contar y a otros acomodaban en la sacristía»[63]. Del mismo modo, el historiador filipino, A. M. Molina no duda en escribir que «estas escuelas establecidas por los misioneros agustinos fueron de verdad, las primeras escuelas públicas existentes en el país. En ellas se ofrecían las 4 «R» (Reading, Writing, Arithmetic, Religion), –es decir leer, escribir, aritmética y religión–, así como música, artes y oficios. Estas escuelas eran sostenidas con financiación real y estaban, con las limitaciones de la época, abiertas a todos»[64].

Los agustinos fomentaron la creación de escuelas en todas las parroquias, según las instrucciones de los capítulos de 1596 y 1698. Especialmente significativa fue la promoción de la educación en las islas de Luzón (Batangas, Bulacan, Pampanga, Ilocos, la Unión, Nueva Écija, Abra, Provincia Montañosa) Panay y Cebú[65]. Además de las escuelas parroquiales, entre las instituciones educativas por ellos fundadas está el beaterio-colegio de Santa Rita de Pasig, fundado en 1740, los asilos escuelas de artes y oficios de Mandaloya y Malabón fundados en 1882, el colegio y después universidad de San Agustín de Iloilo iniciado en 1895, el Colegio del Santo Niño de Cebú, comenzado en 1902, el de San Agustín de Bacolod en 1962 y los recientes de San Agustín de Makati (1968) y Bulacán (2016)[66].

Los franciscanos, por su parte decidieron también en 1580 fundar escuelas en todas las doctrinas que tenían a su cargo. Y eso mismo harían los dominicos a partir de 1587 y los jesuitas, haciendo que la escuela pasase a formar parte de casi todas las doctrinas y parroquias. La enseñanza primaria, bajo la responsabilidad directa de los párrocos se extendió a gran parte de la población. De hecho, a finales del siglo XIX el número de escuelas primarias en Filipinas ascendía a 2.500, frecuentadas por una población estudiantil de unos 200.000 niños[67].

La educación secundaria masculina fue asegurada también por los religiosos en distintos centros: el Colegio de San Juan de Letrán, fundado en 1640; el Ateneo Municipal de Manila creado por los jesuitas en la segunda mitad del siglo XIX; la Escuela Normal de Maestros creada en 1863; el Colegio de San Agustín de Iloilo; el Colegio de San Alberto Magno en Dagupan; o el colegio de los franciscanos de Guinobatan (Albay), fundado en 1895[68].

Por lo que se refiere a la enseñanza secundaria femenina, esta se impartió en los siguientes centros creados también por las distintas órdenes religiosas: Colegio de Santa Potenciana, Colegio de Santa Isabel, Colegio del Beaterio de San Ignacio, Colegio de Santa Catalina, Colegio de Santa Rita, Colegio de Santa Rosa, Colegio de la Inmaculada Concepción o Concordia, Colegio de Santa Isabel de Nueva Cáceres, Colegio de San José de Jaro y Colegio de la Caridad de Cebú[69].

Los estudios universitarios tuvieron como principal exponente a la Universidad de Santo Tomás de Manila, fundada por los dominicos en 1611. El papa Paulo V le concedería la facultad de conferir grados académicos en artes y teología en 1619, mientras que Inocencio X elevó el colegio al rango de universidad en 1645. La Universidad de Santo Tomás, la primera universidad de Asia, ha sido la institución docente que mayor influencia ha ejercido en la vida cultural y social de Filipinas[70].

---

62 MEDINA, J. *Historia de los sucesos*. P. 54.

63 MEDINA, J. *Historia de los sucesos*. P. 75.

64 MOLINA, Antonio M. *The Philippines through the Centuries, Vol. I.* Manila: U. S. T. Textbook Series, U. S. T. 1960, p. 62.

65 Ver para más detalle: HERNÁNDEZ, Policarpo. *Los Agustinos y su labor social en Filipinas. III Fundación y urbanización de pueblos, carreteras, puentes, escuelas,..*, en Archivo Agustiniano, Vol. XCVI, 2012, N.º 214. Pp. 126-166.

66 Más información en: SIERRA DE LA CALLE, Blas. *450 años de amor por la educación*, en: SIERRA DE LA CALLE, Blas (coord.). *Agustinos en Filipinas (1565-2015).* Pp. 81-86.

67 SÁNCHEZ, Cayetano. *Filipinas: labor socio-cultural de la Iglesia*. P. 739.

68 SÁNCHEZ, Cayetano. *Filipinas: labor socio-cultural de la Iglesia*. Pp. 740-741.

69 SÁNCHEZ, Cayetano. *Filipinas: labor socio-cultural de la Iglesia*. Pp. 741-742.

70 SÁNCHEZ, Cayetano. *Filipinas: labor socio-cultural de la Iglesia*. Pp. 742-743. Más información en: SANCHEZ Y GARCÍA, Juan. *Sinopsis histórica documentada de la Universidad de Santo Tomás de Manila desde sus orígenes hasta nuestros días*. Manila: U. S. T. 1928. VILLARROEL, Fidel. *A History of Santo Tomás. Four Centuries of Higher Education in the Philippines (1611-2011)*, 2 Vols. Manila: U. S. T. 2012.

Los estudios universitarios promovidos por los jesuitas tendrían su embrión en los colegios de San Ignacio y San José, fundados en la última década del siglo XVI y la primera del XVII, aunque formalmente se desarrollarían con el Ateneo de Manila, que de escuela municipal pasaría a universidad[71].

La evangelización y el fomento de la agricultura y la industria

La agricultura practicada por los indígenas filipinos en el siglo XVI era bastante rudimentaria, tanto en cuanto al método de cultivo, como a los productos cosechados, que se reducían al arroz y a los tubérculos llamados *camote, gaby y ubi*, especie de patatas. Los misioneros les enseñaron el manejo del arado, la preparación de los arrozales, cerrando con pequeños diques los terrenos para que el agua recogida se conservase dentro y no se fuera buscando el desnivel. Les instruyeron también, como comenta el P. Zamora, en el uso de la rastrilla para igualar los terrenos, la confección de semilleros, la selección de granos por especies, el modo de transplantar del semillero al arrozal[72]. Los religiosos pidieron semillas de maíz a México e introdujeron su cultivo, así como el de otras muchas plantas: calabaza, pepino, cebolla, tomate, pimiento, sandías, cacao...[73].

En el siglo XVIII se promovió el cultivo del gusano de seda, la aclimatación en las islas del maíz como alimento supletorio del arroz y las mejoras en la explotación de la caña de azúcar. Los agustinos implantaron en su hacienda de Pasay amplios y bien acondicionados trapiches o ingenios al uso de Nueva España, de donde los importaron. «Cuando los indios –comenta el P. Zamora-, vieron la cantidad de grano cristalizado, el subido precio que en el mercado alcanzaba, se dedicaron a su imitación»[74].

Para fomentar el incremento de los distintos tipos de cosechas, fueron varios los religiosos que promovieron la canalización de los ríos, la construcción de presas y el desarrollo de diversos tipos de sistemas de riego[75].

Tras abrirse el canal de Suez en 1869, la llegada desde Europa de nuevos conocimientos y experiencias, impulsaron tanto el progreso agrícola como el industrial. Cuenta el P. Eladio Zamora que los párrocos animaban a sus feligreses a que aplicasen los nuevos métodos en sus propiedades y así «desparecieron en las explotaciones al por mayor de la agricultura, los arados romanos, los cilindros de madera, los camarines de caña y nipa; y las selvas y los bosques (...) recibieron benévolos el arado americano y el de vertedera; las chimeneas elevaban sus penachos de humo(...) el vapor, el hierro, la piedra desterraron la caña, nipa y madera y hasta casi hicieron innecesarios los servicios del calmoso carabao»[76].

El desarrollo agrícola e industrial hizo que se incrementara el comercio y la exportación de productos agrícolas, como el azúcar, abacá, tabaco, cacao, café y añil, entre otros. De todos ellos solo el tabaco fue introducido por el Gobierno, pues «los restantes, o fueron importados por los religiosos, o estos se los hicieron conocer a los indios y les enseñaron a cultivarlos y beneficiarlos lo mejor que permitían las circunstancias»[77].

A los misioneros se debe también la promoción de la industria textil. Ellos enseñaron a los indígenas filipinos el uso del telar, del torno, de la devanadera y demás complementos, de modo que, según el P. Zamora, de aquel grosero armatoste salieron primorosos tejidos de algodón: «los pantadiones de colores inalterables, las finas, tersas y blanquísimas contonias; los lisos quinonels; los vistosos tapis de seda; la tenue y vaporosa piña (...); los dibujados sinamays tejidos con finísimos filamentos extraídos

---

71 SÁNCHEZ, Cayetano. *Filipinas: labor socio-cultural de la Iglesia*. P. 742. Más información en: ARCILLA, José. S. *150. The Ateneo Way*. Quezon City: 2009.

72 ZAMORA, Eladio. *Las corporaciones religiosas en Filipinas*. Valladolid: 1901, p. 281.

73 ZAMORA, Eladio. *Las corporaciones religiosas en Filipinas*. Pp. 281-284.

74 ZAMORA, Eladio. *Las corporaciones religiosas en Filipinas*. P. 327. Sobre la promoción de la agricultura realizada por los agustinos en las islas de Luzón, Panay y Cebú ver el estudio: HERNÁNDEZ, Policarpo. *Los Agustinos y su labor social en Filipinas. I. La Agricultura*, en Archivo Agustiniano, Vol. XCIII, 2009, N.º 211. Pp. 79-116.

75 ZAMORA, Eladio. *Las corporaciones religiosas en Filipinas*. Pp. 328-330.

76 ZAMORA, Eladio. *Las corporaciones religiosas en Filipinas*. P. 398.

77 ZAMORA, Eladio. *Las corporaciones religiosas en Filipinas*. P. 401.

del tronco del plátano, llamado abacá; los no menos finos y resistentes del nito con el cual fabricaban sombreros, petacas y otras prendas muy estimadas, como esterillas y petates; todo esto fue enseñado por los religiosos y aprendido por las indias con admirable prontitud»[78].

La evangelización inspiradora de las artes

La conversión de Filipinas al cristianismo tuvo un efecto inmediato en el arte. La demanda de nuevos templos y conventos fue atendida. Y surgieron centenares de edificios promovidos por las órdenes religiosas. Estos edificios eran construidos por manos orientales, por lo que inevitablemente surgió un nuevo estilo. En él se fundirían características españolas, chinas, filipinas y americanas.

Los religiosos de las distintas órdenes promovieron la creación de hermosas obras de arte. Desde 1565, cuando en el Archipiélago Filipino se carecía de todo, realizaron envíos de obras de arte desde España y México. Posteriormente, fomentaron entre los filipinos las distintas artes: arquitectura, escultura, pintura, bordado, orfebrería, etc. Incuso algunos de ellos fueron notables artistas.

En la construcción de iglesias se mezclaron los estilos musulmán y barroco, gótico y neoclásico. No obstante, en muchos casos, sería mejor hablar de un estilo propiamente *filipino*. El barroco filipino ha pasado a través de México. Al final resulta un estilo ni español ni mexicano, sino filipino, que está fuertemente caracterizado por influencias españolas, musulmanas, hispanoamericanas y chinas[79].

Los misioneros agustinos fueron los principales constructores de iglesias en Filipinas. De los varios centenares que edificaron, cuatro de ellas han sido declaradas por la UNESCO, en 1993, «Patrimonio de la Humanidad»: Paoay, en Ilocos Norte, Santa María, en Ilocos Sur; Miagao en Panay y San Agustín en Manila. Es un reconocimiento que habla por sí solo del alto nivel artístico e histórico logrado, gracias a la iniciativa de sus promotores[80].

También la escultura y la pintura tuvieron sus principales manifestaciones en Filipinas en torno al arte religioso cristiano. Cada orden religiosa promovía la representación en pintura o en escultura de sus santos más representativos: San Agustín, Santo Tomás de Villanueva, San Juan de Sahagún, Santa Rita, el Santo Niño de Cebú, la Virgen de la Consolación, entre los agustinos; San Francisco, Santa Clara, San Pedro de Alcántara, entre los franciscanos; Santo. Domingo, San Vicente Ferrer, San Pedro de Verona, Santa Rosa de Lima, la Virgen de Rosario, entre los dominicos; San Ignacio de Loyola, San Francisco Javier y San Luís Gonzaga, entre los jesuitas.

El término de *santos filipinos* se utiliza para indicar las imágenes religiosas, pintadas o esculpidas, que fueron realizadas en Filipinas durante la dominación española entre 1565 y 1898. Tienen unas características inconfundibles que las distinguen tanto del arte español e iberoamericano, como del arte propiamente oriental. Es una mezcla original en la que se encuentran reminiscencias del arte nativo, con influjos chinos, españoles y mexicanos[81].

Fueron varios los agustinos residentes en Filipinas de quienes tenemos constancia que practicaron el arte pictórico: el P. Ignacio Mercado (1648-1698), que diseñó más de 500 plantas; el P. Agustín María de Castro, que realizó varias pinturas religiosas en 1770; el P. Eduardo Navarro, que ilustró con acuarelas su viaje a Filipinas en 1864; el P. Benigno Fernández, que pintó 37 acuarelas de algunas de las obras etnográficas por él coleccionadas; el P. Nicéforo Rojo, que restauró la iglesia de San Agustín de Manila y realizó varios óleos para su museo[82].

---

78 ZAMORA, Eladio. *Las corporaciones religiosas en Filipinas*. Pp. 287-288. Información más detallada puede verse en: HERNÁNDEZ, Policarpo. *Los Agustinos y su labor social en Filipinas. II. La Industria textil*, en Archivo Agustiniano. Vol. XCIV, 2010, N.º 212. Pp. 227-258.

79 GALENDE, Pedro G. *Angels in Stone.* P. 14.

80 SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Iglesias agustinianas en Filipinas, Patrimonio de la Humanidad*, en : SIERRA DE LA CALLE, Blas (coord.). *Agustinos en Filipinas (1565-2015).* Pp. 73-75.

81 Todo ello puede estudiarse con más amplitud en las obras: ZOBEL DE AYALA, Fernando. *Philippine Religious Imagery*. Manila: 1963. BUNAG GATBONTON, Esperanza. *A Heritage of Saints*. Manila-Hong-Kong: 1979: SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Museo San Agustin. 450 years of art, 450 Years of Love*. Manila: 2018.

82 SIERRA DE LA CALLE, Blas. *450 años de amor por la belleza y el arte*, en: SIERRA DE LA CALLE, Blas (coord.). *Agustinos en Filipinas (1565-2015). P*p. 64-69. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Pinturas etnográfica filipinas del P. Benigno Fernández*. Cuadernos del Museo Oriental, Valladolid N.º 11. Valladolid: 2012. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Los Agustinos y el arte hispano-filipino*. Cuadernos del Museo Oriental, Valladolid N.º 9. Valladolid: 2009.

Una mención particular merecen dentro de este apartado los marfiles hispano-filipinos, ejemplo claro de inculturación en el arte y manifestación evidente de cómo la fe cristiana fue una permanente fuente de inspiración artística[83].

Las obras de orfebrería litúrgica, como cálices, copones, vinajeras, atriles, cruces procesionales..., en un principio serían llevadas desde España y México, pero pronto comenzaron a producirse en el archipiélago filipino. Los *sangleyes*, es decir, los chinos residentes en Filipinas, serían los primeros orfebres y plateros del archipiélago, pero, poco a poco, se unirán a ellos artistas filipinos. Destacan las obras realizadas para el convento de San Agustín de Manila y otros conventos agustinianos, por el escultor y orfebre Juan de los Santos[84].

La evangelización en diálogo con las ciencias

El cristianismo en Filipinas fue también promotor de las ciencias. En el campo de la antropología y la etnología hay que reconocer que los primeros estudios sobre las diversas etnias filipinas se deben a los misioneros. Ellos, al vivir durante años permanentemente en medio del pueblo, eran quienes mejor conocían su vida, usos y costumbres. Habría que recordar al franciscano Juan de Plasencia, al dominico Buenaventura Campa y a los agustinos Martín de Rada, Antonio Mozo y, últimamente, en el siglo XIX, al P. Ángel Pérez con sus depurados estudios sobre los pueblos de Luzón[85].

En el campo científico varios misioneros destacaron en el estudio de las plantas, llevados no solamente por una preocupación botánica, sino también por una preocupación médica y farmacológica. No solo se consideraban *médicos de almas*, sino que algunos se preocuparon también por ser *médicos de los cuerpos,* estudiando las propiedades curativas de las plantas.

El pionero en este tipo de estudios fue el franciscano Fr. Blas de la Madre de Dios, con su obra *Libro de medicinas caseras* escrito en 1611, a quien seguiría en el siglo XVI su hermano de hábito Fr. José de Valencia. Se ocuparían después de este campo los jesuitas P. Francisco Colín (1592-1660) con su obra *Labor evangélica* publicada en 1663; P Francisco Ignacio Alzina (1610-1674) con su obra *Historia de las Islas e Indios Bisayas* de 1668; Fr. Georg Joseph Kamel (1661-1706), cuyas investigaciones fueron publicadas por John Ray en Londres dentro de la obra *Historia Plantarum Generalis*, en 1704; y el P. Pablo Clain, quien publicó en 1712 sus *Remedios fáciles para diferentes enfermedades*[86]. A mediados del siglo XVIII, el también jesuita P. Juan Delgado escribiría la obra *Historia natural de Filipinas.* En 1768 el dominico Fr. Fernando de Santa María publicaba su *Manual de medicinas caseras* y a finales del siglo XVIII otro compañero de hábito, Fr. Juan Belby escribió algunos apuntes sobe las plantas filipinas. A finales del siglo XIX los agustinos recoletos Fr. Julián Saldaña y Fr. Mauricio Ferrero dieron a la prensa dos tratados sobre medicinas caseras.

Pero, sin duda alguna, quienes más destacaron en los estudios botánicos fueron los misioneros agustinos. En primer lugar el P. Ignacio Mercado con su *Declaración de las virtudes de los árboles y plantas que están en este libro*, compuesto entre 1674 y 1698 y para cuya obra diseñó más de 500 láminas. Está después el P. Manuel Blanco con su *Flora de Filipinas* cuya primera edición se publicó en 1837, y la edición monumental, con 470 litografías en color, entre 1877 y 1883. A estos habría que añadir los estudios botánicos de los PP. Antonio Llanos (1806-1881), Celestino Fernández Villar (1838-1907), Andrés Naves (1839-1910), Guillermo Masnou (1827-1895), Alejandro Cacho, Juan del Viso, Hipólito Casiano,...[87]. Por su lado, el mundo de la fauna filipina fue investigado por el dominico Fr. Casto de Elera en su obra *Catálogo sistemático de toda la fauna de Filipinas conocida hasta el presente,* que apareció en Manila en 1895[88].

---

83 Entre las obras más significativas sobre este argumento cabe recordar: ESTELLA MARCOS, Margarita. *La escultura barroca de marfil en España. Escuelas europeas y coloniales*. Madrid: 1984. CASADO PARAMIO, José Manuel. *Marfiles hispano-filipinos.* Catálogo II del Museo Oriental de Valladolid. Valladolid: 1997.

84 SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Los Agustinos y el arte hispano-filipino*. Pp. 48-51.

85 MOZO, Antonio. *Noticia histórico natural de los gloriosos triunphos (...) del Orden de N. P. S. Agustín (...).* Madrid: 1763; PÉREZ, Ángel. *Igorrotes. Estudio geográfico y etnográfico sobre algunos distritos del Norte de Luzón*. Manila: 1902. PÉREZ, Ángel. *Relaciones agustinianas de las razas del Norte de Luzón*. Manila: 1904.

86 SIERRA DE LA CALLE, Blas. *El P. Ignacio Mercado (1648-1698) y las plantas medicinales filipinas*. Cuadernos del Museo Oriental. Valladolid N.º 15. Valladolid: 2016, pp. 19-26.

87 SIERRA DE LA CALLE, Blas. «450 años de amor por la ciencia», en SIERRA DE LA CALLE, Blas (coord.). *Agustinos en Filipinas (1565-2015).* Pp. 76-80.

88 SÁNCHEZ, Cayetano. *Filipinas: labor socio-cultural de la Iglesia*. P. 749.

Existieron también en Filipinas toda una serie de obras que permanecen inéditas dedicadas a las mujeres embarazadas. Se escribían para enseñarles normas sanitarias elementales que evitaran partos prematuros. La más interesante de todas ellas es la del agustino recoleto P. Gregorio Sanz, titulada *Embriología sagrada*, y publicada en Manila en 1856.

Entre los estudios geográficos destacan las obras del recoleto Fr. Rodrigo Aganduru Moriz (+1626), del franciscano Fr. Francisco de Barajas (1704), del jesuita Pedro Murillo Velarde *–Geografía histórica de las Islas Philipinas, Madrid 1752–*, y de los agustinos Manuel Buceta y Felipe Bravo, con su *Diccionario geográfico, histórico, estadístico de las Islas Filipinas (Madrid 1850)*[89].

Gran prestigio tuvo el Observatorio Meteorológico de Manila, creado por el Gobierno español en 1884 y que estuvo dirigido por diversos jesuitas, entre ellos los PP. Federico Faura, José Algué y Ricardo Cirera, quienes publicaron diversas obras sobre geografía, astronomía, meteorología y sismología[90].

La historia de la evangelización y la historia de Filipinas

La historia de la evangelización de Filipinas no es solo la narración de la obra misionera de las distintas órdenes religiosas, sino que es, al mismo tiempo, la mejor memoria histórica de los distintos pueblos y civilizaciones de Filipinas.

No podemos olvidar los nombres de los agustinos Gaspar de San Agustín y sus *Conquistas de las Islas Philipinas* (Madrid 1698); al P. Juan de Medina y su obra escrita en 1630, *Historia de los sucesos de la Orden de N. gran P. S. Agustín,..;* el P. Joaquín Martínez de Zúñiga, y sus obras *Historia de las Islas Filipinas* (Sampaloc 1802) y *Estadismo de las Islas Filipinas* (Madrid 1893), y el varias veces citado P. Isacio Rodríguez y sus numerosos estudios sobre la historia misionera de los agustinos en Filipinas. Entre los franciscanos tenemos al P. Marcelo de Ribadeneira con su *Historia de las Islas Filipinas* (Barcelona 1601), continuada por Francisco de Santa Inés, Juan Francisco de San Antonio y Domingo Martínez; y la obra del P. Félix Huerta, *Estado geográfico, topográfico estadístico histórico-religioso*, publicada en Binondo en 1865. Entre los historiadores jesuitas, destacan el P. Pedro Chirino, con su *Relación de las Islas Filipinas* (Roma 1604), el P. Francisco Colin, con su *Labor evangélica* (Madrid 1647), y las obras de los PP. Juan Delgado y Pedro Murillo Velarde, así como el P. Francisco Combes y su obra *Historia de Mindanao y Joló* (Madrid 1667). La obra histórica más importante entre los dominicos es la *Historia de la Provincia del Santo Rosario* del P. Diego de Aduarte, publicada en Manila en 1640. A ella habría que añadir a los PP. Francisco Carrero, Baltasar de Santa Cruz, o a los recientes PP. Villarroel y Lucio Gutiérrez[91]. Es también monumental la obra *Historia General de Filipinas,* en catorce volúmenes, realizada por el agustino recoleto P. Juan de la Concepción.

De no haber sido por ellos, los filipinos desconocerían sus raíces y su historia, y todos nosotros seríamos intelectualmente más pobres, ignorando los antiguos pueblos y culturas del archipiélago filipino.

El Santo Niño de Cebú hoy en Filipinas y en Valladolid

La imagen del Santo Niño sigue estando hoy muy presente en toda Filipinas, de modo especial en las islas Visayas y la ciudad de Cebú. También está presente en España, en la ciudad de Valladolid, en el Real Colegio de los PP. Agustinos, quienes lo eligieron como su patrón al llegar al archipiélago filipino en 1565.

La devoción al Santo Niño de Cebú en Filipinas

La devoción a la imagen del Santo Niño de Cebú ha ido creciendo enormemente a lo largo de los años. Actualmente, en 2018, Filipinas tiene una población de más de 105 millones de habitantes, de los cua-

[89] FERNÁNDEZ, Pablo. *History of the Church in the Philippines (1521-1898)*. Pp. 385-386.

[90] SÁNCHEZ, Cayetano. *Filipinas: labor socio-cultural de la Iglesia*. Pp. 749-750.

[91] FERNÁNDEZ, Pablo. *History of the Church in the Philippines (1521-1898)*. Pp. 386-394; SÁNCHEZ, Cayetano. *Filipinas: labor socio-cultural de la Iglesia*. Pp. 747-748.

les más de 85 millones son católicos. Todo esto hunde sus raíces, precisamente, en la imagen del Santo Niño de Cebú llevada a Filipinas por Magallanes en 1521. La devoción, que ya ha cumplido los 450 años, es hoy día una de las señales de identidad del pueblo filipino.

Magallanes y el Santo Niño de Cebú en Valladolid

De los más de 3.000 agustinos que han actuado como misioneros en Filipinas, unos 2.000 saldrían precisamente de Valladolid, del Real Colegio de PP. Agustinos, conocido popularmente en la ciudad como *Los Filipinos*. En este Real Colegio, el Santo Niño está presente en la fachada, en la iglesia, en el archivo, en la biblioteca y en el Museo Oriental.

Las figuras de Magallanes y el Santo Niño de Cebú están presentes en el Museo Oriental, en su exposición permanente, en sus publicaciones y en su página web: www.museo-oriental.es. Relacionadas con Magallanes, el museo tiene entre sus fondos las siguientes pinturas al óleo: un retrato de Magallanes, obra del P. Nicéforo Rojo, inspirado en el retrato existente en el Museo Naval de Madrid; la representación de la muerte de Magallanes en la playa de Mactang, también del P. Nicéforo Rojo; y Magallanes entregando la imagen del Santo Niño a la reina Juana en Cebú en 1521, obra del pintor filipino Macutay. Al mismo tiempo a él están dedicados dos paneles didácticos, con texto y fotografías: en el primero se ilustra la llegada del Santo Niño a Filipinas, mientras que en el segundo se destaca la hazaña de la primera vuelta al mundo realizada por Magallanes-Elcano. Estos mismos temas aparecerán también en siete distintas publicaciones del Museo Oriental, así como en la página web[92].

[92] SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Museo Oriental. Arte chino y filipino*. Valladolid: Ediciones Estudio Agustiniano 1990, p. 150. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Catay. El sueño de Colón. Las culturas china y filipina en el Museo Oriental de Valladolid*. Valladolid: Ed. Junta de Castilla y León-Museo Oiental 1991, pp. 17-18. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente*. Valladolid:Ed. Junta de Castilla y León–Caja España–Museo Oriental 1991, pp. 40-41. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Filipinas 1870-1898. Imágenes de «La Ilustración Española y Americana»*. Valladolid: Ed. Caja España-Museo Oriental 1998, pp. 30-35. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Ilustración Filipina 1859-1860*. Valladolid: Ed. Caja España-Museo Oriental 2003, pp. 60-61. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Museo Oriental. China, Japón, Filipinas. Obras selectas*. Valladolid: Ed. Caja España-Museo Oriental 2004, pp. 438-439. SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Filipinas. Obras selectas*. Valladolid: Ed. Caja España-Museo Oriental 2004, pp. 68-69.

DIA 26 DE ABRIL DEL AÑO 1521 MURIO EN
ESTE MISMO SITIO PELEANDO VALEROSAMTE EL GRAL
DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA D. HERNANDO MAGALLA
NES CUIO SOLO NOMBRE ES EL MAIOR ELOGIO. DESEANDO
QUE NO SE PIERDA LA MEMORIA DEL LUGAR DONDE ACAECIO
TAN CELEBRE COMO FUNESTO SUCESO MIENTRAS LAS CIR
CUNSTANCIAS NO PERMITAN ERICIR UN MONUMTO DIGNO DEL
HEROE ESCUBRIDOR CONSAGRA ESTE RELIGIOSO Y HUMILDE
RECUERDO EL CURA PARROCO DE LA YSLA EL R. P. FR. BENI
TO PEREZ DIA DE FEBRERO DE 1843
MACTANG

Una obra del todo particular expuesta en el Museo Oriental es una placa conmemorativa de la muerte de Magallanes, realizada en madera de molave. Esta placa estuvo colocada, junto con una cruz, en el lugar donde halló la muerte el navegante. Estuvo allí hasta que el Gobierno español construyó un obelisco en su honor el año 1880. Sería encontrada abandonada más tarde, en 1887, por otro agustino, el P. Jorge Romanillos, que entonces era párroco de Otong, en la isla de Mactang, quien la mandaría a Valladolid. En ella se lee «Día 26 de abril del año 1521. Murió en este mismo sitio peleando valerosamente el Gral. de la escuadra española D. Hernando Magallanes cuyo solo nombre es el mayor elogio. Deseando que no se pierda la memoria del lugar donde acaeció tan célebre como funesto suceso, mientras las circunstancias no permitan erigir un monumento digno del héroe descubridor, consagra este religioso y humilde recuerdo el cura párroco de la isla, el R. P. Fr. Benito Pérez. Día 28 de febrero de 1843. Mactang».

El Santo Niño de Cebú está representado en la exposición permanente del Museo Oriental en tres obras: dos se encuentran en la sala de marfiles hispano-filipinos y fueron traídas en el siglo XVIII. La tercera es una escultura en madera policromada, con base, vestimenta y corona de plata y oro. Fue enviada al Real Colegio de los PP. Agustinos de Valladolid hacia 1760, por el P. Bernardo Suárez.

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

El Tratado de Zaragoza de 1529 en su contexto histórico-jurídico

MIGUEL LUQUE TALAVÁN
Universidad Complutense de Madrid

RESUMEN

Existe una secuencia clara entre tres de los grandes tratados internacionales signados entre las Coronas Hispana y Lusa durante la Baja Edad Media y los albores de la Modernidad. Nos referimos a los Tratados de Alcaçovas-Toledo (1479), Tordesillas (1494) y Zaragoza (1529).

El Tratado de Alcaçovas-Toledo de 1479, firmado para fijar las zonas de expansión ibérica por el océano Atlántico estableció que los portugueses tendrían la exclusividad de la navegación y dominio sobre mares y tierras situados «de Canarias per abaixo contra Guinea», dejando para Castilla las islas Canarias y los ricos recursos pesqueros de las costas del reino de Fez. Un tratado cuyo articulado acabaría condicionando la expansión ibérica por el resto de los océanos y las tierras aún no descubiertos en el momento de su firma.

De él derivó la necesidad de rubricar el Tratado de Tordesillas de 1494, donde se trató de resolver las pugnas surgidas en la demarcación de las nuevas tierras descubiertas por Cristóbal Colón. Fue allí donde se fijó la famosa línea de Tordesillas. Una convención cartográfica que habría de dividir el mundo en dos esferas de influencia. Pero un nuevo problema surgió cuando ambas potencias, en su imparable expansión ultramarina, llegaron al océano Pacífico sin saber con exactitud por donde pasaba la línea tordesillana, el famoso antimeridiano.

La riqueza especiera de las islas Molucas constituyó el eje de un nuevo conflicto. Por ello, y entre otras razones que aquí serán estudiadas, se hizo necesaria la firma de un tercer tratado internacional, el de Zaragoza de 1529, para delimitar las zonas de expansión e influencia de ambas naciones en el sudeste asiático.

ABSTRACT

There is a clear sequence between three of the major international treaties signed between the Spanish and Portuguese crowns during the Late Middle Ages and the dawn of Modernity. We refer to the Treaties of Alcaçovas-Toledo (1479), Tordesillas (1494) and Zaragoza (1529).

The Treaty of Alcaçovas-Toledo of 1479, signed to fix the zones of Iberian expansion by the Atlantic Ocean established that the Portuguese would have the exclusivity of navigation and dominion over seas and lands located «de Canarias per abaixo contra Guinea», leaving for Castile the Canary Islands and the rich fishing resources of the coasts of the Kingdom of Fez. A treaty whose articles would end up conditioning the Iberian expansion by the rest of the oceans and lands not yet discovered at the time of its signing.

From it derived the need to sign the Treaty of Tordesillas of 1494, which sought to resolve the struggles arising in the demarcation of new lands discovered by Christopher Columbus. It was there that the famous Tordesillas line was fixed. A cartographic convention that would divide the world into two spheres of influence. But a new problem arose when both powers, in their unstoppable overseas expansion, reached the Pacific Ocean without knowing exactly where the Tordesillas line, the famous *antimeridiano*, passed.

The spice richness of the Moluccas constituted the axis of a new conflict. For this reason, and among other reasons that will be studied here, it became necessary to sign a third international treaty, the Zaragoza Treaty of 1529, to delimit the areas of expansion and influence of both nations in Southeast Asia.

El Tratado de Zaragoza de 1529 en su contexto histórico-jurídico

Introducción

Existe una secuencia clara entre tres de los grandes tratados internacionales signados entre las Coronas hispana y lusa durante la Baja Edad Media y los albores de la Modernidad. Nos referimos a los Tratados de Alcaçovas-Toledo (1479), Tordesillas (1494) y Zaragoza (1529).

El Tratado de Alcaçovas-Toledo de 1479, suscrito para fijar las zonas de expansión ibérica por el océano Atlántico estableció que los portugueses tendrían la exclusividad de la navegación y dominio sobre mares y tierras situados «de Canarias per abaixo contra Guinea», dejando para Castilla las islas Canarias y los ricos recursos pesqueros de las costas del reino de Fez. Es interesante señalar cómo el articulado de este tratado acabaría condicionando la expansión ibérica por el resto de los océanos y las tierras aún no descubiertos en el momento de su firma.

De él derivó claramente la necesidad de suscribir el Tratado de Tordesillas de 1494, donde se trató de resolver las pugnas surgidas en la demarcación de las nuevas tierras descubiertas por Cristóbal Colón en 1492. Fue allí donde se fijó la famosa línea de Tordesillas. Una convención cartográfica que habría de dividir el mundo en dos esperas de influencia. Pero un nuevo problema surgió cuando ambas potencias, en su imparable expansión ultramarina, llegaron al océano Pacífico sin saber con exactitud por donde pasaba la línea tordesillana, el famoso antimeridiano.

La riqueza especiera las islas Molucas fue el origen de un nuevo conflicto. Por ello se hizo necesaria la firma de un tercer tratado internacional, el de Zaragoza de 1529, para delimitar las zonas de expansión y dominio de ambas naciones en el sudeste asiático.

Es a este último al que dedicaremos la presente investigación, analizando tanto el contexto histórico en el que fue redactado, como los aspectos jurídicos que encierra. Y estudiando, además, algunas de las consecuencias políticas que se derivaron de su firma para los intereses hispano-lusos en la región.

Estamos ante un tema que en su momento, y aun en los siglos posteriores, generó numerosa documentación, sin lugar a dudas por la importancia que tuvo[1]. Y que además ha sido abordado con anterioridad por reconocidos maestros del americanismo como Leoncio Cabrero Fernández, Mariano Cuesta Domingo, María Lourdes Díaz-Trechuelo y Spínola, Demetrio Ramos o Antonio Rumeu de Armas, entre otros.

La expansión portuguesa en los océanos Índico y Pacífico (siglos XVI y XVII): hacia una nueva visión de la experiencia ibérica en ultramar

Los reinados de Juan I (1385-1433) –primer monarca de la Casa de Avís–, Alfonso V (1438-1481) y Juan II (1481-1495), marcaron el inicio de la actividad expansionista norteafricana y ultramarina de Portugal. Una expansión que convirtió a la capital del reino, Lisboa, en uno de los más importantes enclaves comerciales de la Europa del momento[2].

---

[1] PARRA CALA, Rosario. «Documentos existentes en el Archivo General de Indias sobre el Tratado de Tordesillas, las Juntas para la fijación de la Línea y el Convenio de Zaragoza», en VV.AA. *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Primer coloquio luso-español de Historia de Ultramar. Segundas Jornadas Americanistas de la Universidad de Valladolid*. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de Historia de América 1973-1974, tomo II, pp. 269-293.

[2] VV.AA. *Lisboa e os Descobrimentos. 1415-1580: a invençâo do mundo pelos navegadores portugueses*. Lisboa: Terramar (Colecçâo Memórias) 1999. Un análisis bastante exhaustivo de la historiografía sobre el tema de los descubrimientos y la expansión lusa en: PINHEIRO MARQUES, Alfredo. *Guia de História dos descobrimentos e expansâo portuguesa*. Prefácio de

La necesidad de encontrar una vía directa de comunicación comercial con Asia –unida a motivaciones espirituales de combate contra el islam–, motivaron que el infante Don Enrique *el Navegante* (1394-1460) proyectase la exploración de la costa occidental del continente africano. A partir de esta iniciativa y, especialmente desde la toma de Ceuta en 1415, los avances lusos se sucedieron: 1419, llegada a Madeira; 1431, a las Azores; 1445, a Cabo Verde; 1482, descubrimiento de la desembocadura del río Congo; 1487, Bartolomé Díaz conseguía traspasar el cabo de Buena Esperanza; en 1498, Vasco da Gama llegaba a la India. Dos constantes hubo en la exploración de la costa africana: la difusión de la religión y el interés comercial[3]. Esta imparable marcha, hizo a los castellanos promover la definitiva conquista de las islas Canarias entre 1478 y 1493, como respuesta al ascenso de su vecino y, frecuente, rival.

El incipiente imperio portugués se comenzó a organizar con el establecimiento de fortalezas en lugares estratégicos de la costa africana, y con la creación de un virreinato en la India. Y es aquí donde vamos a encontrar la primera distinción sustancial con el ulterior imperio hispano, ya que a diferencia de este, los lusos no estuvieron interesados en conquistar los territorios africanos y asiáticos bajo su órbita de influencia, sino solo de asegurar su control comercial estableciendo una red de alianzas con los poderes autóctonos, con el fin de mantener así su situación de potencia dominadora[4].

Pero los continuos conflictos con la Corona castellana, derivados de todo este proceso apenas esbozado, no tardaron en aparecer; viéndose temporalmente solventados con la firma del Tratado de Alcaçovas-Toledo (1479), mediante el cual, como vimos, Portugal se reservaba el control de las tierras situadas «de Canarias per abaixo contra Guinea» –como rezaba el articulado del Tratado–, así como la posesión de los archipiélagos de las Azores, Madeira y Cabo Verde, mientras que las islas Canarias quedaban adscritas a Castilla. De manera progresiva los avances descubridores portugueses por la costa africana les abrieron la ruta hacia el Extremo Oriente, hacia la ansiada tierra de las especias[5].

No obstante, el descubrimiento colombino de 1492 acarrearía nuevos problemas diplomáticos a ambas naciones, al reclamar Juan II de Portugal una parte de los territorios indianos. Dos documentos sucesivos pusieron fin a esta nueva disputa: la Bula *Inter Caetera* (1493) y el Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494). La Bula *Inter Caetera*, concedida por el papa Alejandro VI, otorgaba a Castilla la posesión de las tierras situadas a 100 leguas al oeste de las Azores y Cabo Verde. Por su parte, el Tratado de Tordesillas proyectaba dicha línea de demarcación a 370 leguas a poniente de las islas de Cabo Verde, dividiendo el mundo en dos esferas de influencia: la occidental castellana y la oriental lusa[6].

A la muerte de Juan II, subió al trono su primo Manuel I *el Afortunado* (1495-1521), monarca que marcó el cenit del florecimiento portugués tanto en lo político, como en lo económico y en lo cultural. Su imperio abarcaba desde las costas occidentales y orientales de África, hasta Ormuz y Macao en Asia, incluyendo además la costa brasileña en el continente americano. Portugal vivió así unos años dorados gracias al comercio de las especias y de otros productos considerados exóticos. Ya con la llegada de Vasco da Gama a la India, Manuel I y sus sucesores pasaron a usar el título regio de *Senhor da Conquista, Navegaçâo e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e* Índia. Una titulación que hablaba del poderío de la casa real lusa y de su proyección internacional.

MAGALHÂES GODINHO, Vitorino. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros, Secretaria de Estado da Cultura, Biblioteca Nacional (Série Bibliográfica) 1988.

[3] ROCHA PINTO, João. «Impressões de África», en ARAÚJO, Carlos (Direcçâo da edição portuguesa). *Lisboa e os Descobrimentos. 1415-1580: a invençâo do mundo pelos navegadores portugueses*. Lisboa: Terramar 1999, p. 127.

[4] A este respecto puede consultarse el interesante libro de: VASCONCELOS DE SALDANHA, António. *Iustum Imperium. Dos Tratados como Fundamento do Império dos Portugueses no Oriente. Estudio de História do Direito Internacional e do Direito Português*. Prefacio de MOREIRA, Adriano. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas 2005.

[5] LUQUE TALAVÁN, Miguel. «Portuguese Expansion in the Far East: Continuities and Discontinuities with the Spanish Experience», en CAMACHO, Marya Svetlana T. (ed.). *Into the Frontier. Studies on Spanish Colonial Philippines*. Manila: University of Asia and the Pacific 2011, pp. 237-271. PÉREZ-EMBID, Florentino. *Los descubrimientos por el Atlántico y la rivalidad hispano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos 1948. GARCÍA-GALLO, Alfonso. «Las bulas de Alejandro VI y el ordenamiento jurídico de la expansión portuguesa y castellana en África e Indias». *Anuario de Historia del Derecho Español* XVII-XVIII. Madrid: 1975, pp. 341-488.

[6] Sobre este tema pueden consultarse, entre otros: VARELA MARCOS, Jesús; SEIBERT SCHNEIDER, Cristina. *A Política Atlântica dos Países Ibéricos e o Descubrimento do Brasil*. Valladolid: Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía (Seminarios Temáticos. *Revista del Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía*, Fascículo VII) 2001.

Durante el reinado de Juan III (1521-1557), Portugal estableció contactos con el Imperio chino –entonces bajo la soberanía de la dinastía Ming–, y con Japón –durante el periodo Muromachi–. Los territorios norteafricanos pasaron a ocupar un lugar secundario en su política ultramarina, a favor del desarrollo del comercio con la India y de las inversiones en Brasil. No obstante, una no siempre eficaz gestión de la Hacienda Pública dio finalmente como resultado una bancarrota hacia el final de su reinado.

Uno de los principales conflictos entre ambas Coronas en este periodo vino representado por la reclamación que los castellanos hicieron de las islas Molucas después del viaje de Fernão de Magalhães / Fernando de Magallanes (1519-1522). Ya entonces, nos referiremos más tarde a ello, se reunió una conferencia de expertos –compuesta por cartógrafos, cosmógrafos, pilotos, etc.– para tratar de resolver la cuestión de quién era el titular de la soberanía del archipiélago especiero a la luz del Tratado de Tordesillas[7].

Se convirtieron así las islas de las especias, las Molucas, en un foco de tensión entre los intereses lusos e hispanos, ya que los primeros se establecieron en la isla de Ternate, mientras que los segundos lo hicieron en las de Tidore y Gilolo.

Esta larga disputa –que alcanzó cotas de dramatismo armado en no pocas ocasiones en la que ha sido denominado con gran acierto como «la primera guerra colonial de la historia moderna»[8]– tuvo una inflexión en 1529 gracias al Tratado de Zaragoza, firmado por Juan III de Portugal y por el césar Carlos[9].

Un nuevo océano vislumbrado por los ibéricos

Fue Portugal la primera nación europea en alcanzar el extremo del mundo en 1512, cuando los portugueses António de Abreu y Francisco Serrão avistaron el futuro océano Pacífico desde la región de las islas Molucas. Mientras, la Corona hispana, persiguiendo idéntico objetivo, vislumbraba el mismo océano, que recibió como primer nombre el de la *Mar del Sur*, cuando Vasco Núñez de Balboa puso el pie en sus costas americanas y tomó posesión de él en nombre del Rey de España (1513).

Mientras tanto, y desde la Península, el rey don Fernando –gobernador de Castilla tras el fallecimiento de la reina doña Isabel– puso las bases de la que podríamos denominar política *pacífica* (por el océano) de la Corona castellana, que habría que anteceder a la de su nieto el césar Carlos, promotor este último del viaje de Fernão de Magalhães / Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano y de las iniciativas emprendidas por Hernán Cortés desde la Nueva España. Ahora nos referimos al proyecto de Juan Díaz de Solís, quien, tras firmar el 23 de marzo de 1508 una capitulación con Pinzón para buscar el ansiado paso entre el Atlántico y el Pacífico[10], elaboró en 1512 un informe donde afirmaba que:

> «(...) Malaca se halla en el hemisferio español y estando la India en 400 leguas dentro de los límites de este dominio, las islas de la Especiería correspondían, con mayor razón, a España. Es lo que justifica el proyecto de Fernando el Católico en que, además de la búsqueda del paso, pretendió enviar una expedición (Solís) por el hemisferio portugués para delimitar las Indias mediante

[7] Acerca de las relaciones hispano-portuguesas durante los inicios de la Edad Moderna: GOMES, Joao Pedro. «Bajo el signo de Géminis: Portugal y la Monarquía Hispánica en los siglos XVI y XVII», en RUIZ IBÁÑEZ, José Javier (coord.). Las vecindades de las Monarquías Ibéricas. Madrid: Fondo de Cultura Económica (Colección Historia) 2013, pp. 181-211.

[8] LUCENA SALMORAL, Manuel. Juan Sebastián Elcano. Barcelona: Ariel (Biografías) 2003, p. 269.

[9] CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio. «El empeño de las Molucas y los Tratados de Zaragoza: cambios, modificaciones y coincidencias entre el no ratificado y el ratificado», en VV.AA. Congreso Internacional de Historia: El Tratado de Tordesillas y su época. Valladolid: Junta de Castilla y León: V Centenario Tratado de Tordesillas 1994, pp. 1091-1132. GARCÍA-ABÁSOLO, Antonio. «La carrera de la especiería y el asentamiento español en Extremo Oriente», en VV.AA. De puntillas por la Historia. Córdoba: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba 1997, pp. 89-103. JACQUELARD, Clotilde. «Une mosaïque conflictuelle: les Moluques dans la sphère d´influence ibérique à l´époque moderne (1512-1609)», en MOLINIÉ, Annie; MERLE, Alexandra (dir.). *L´Espagne et ses guerres*. París: Presses de L´Université Paris-Sorbonne 2004, pp. 111-121. VASCONCELOS DE SALDANHA. *Iustum Imperium...* 2005, pp. 238-242.

[10] Expedición estudiada por: EZQUERRA, Ramón. «El viaje de Pinzón y Solís al Yucatán». *Revista de Indias.* Madrid: 119-122, 1970, pp. 217-238. El texto de la capitulación de 1508 fue publicado por: VAS MINGO, Marta Milagros del. *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica: Instituto de Cooperación Iberoamericana 1986, pp. 152-155.

el trazado de la línea; era un intento de cerrar el contencioso de la Especiería y una atención a los progresos descubridores lusos»[11].

Juan Díaz de Solís obtuvo una nueva capitulación el 27 de marzo de 1512, pero la firme oposición portuguesa hizo que don Fernando suspendiera la expedición. Sin embargo las noticias de los descubrimientos de Serrão y de Balboa animaron al monarca a solicitar a Pedrarias Dávila que construyera navíos en el Pacífico para proceder a su exploración. Y además convocó a Díaz de Solís para organizar una expedición a la Especiería. La capitulación fue firmada el 24 de noviembre de 1514, pero los expedicionarios no llegaron a su destino ya que la empresa terminó dramáticamente en la región del río de la Plata[12]. Habría que esperar hasta 1521-1522 para que se demostrara que la *mar del Sur* era un verdadero océano cuando la expedición Magallanes-Elcano realizó la primera circunnavegación al globo. Dos de los barcos de esta última expedición, la *Trinidad* y la *Victoria*, habían llegado el 8 de noviembre de 1521 a las Molucas, donde el sultán Almanzor, rey de Tidore, junto a otros principales locales, se declararon vasallos del césar Carlos enviándole cartas de reconocimiento[13].

Tras esta expedición se preparó una segunda que saldría del puerto de La Coruña en 1525: se trataba de la capitaneada por frey García Jofre de Loaysa –de la Orden de San Juan–, nombrado gobernador de las islas Molucas, que llevaba como piloto mayor a Juan Sebastián Elcano y, entre la tripulación, a Andrés de Urdaneta, llamado a desempeñar un papel importante en la historia de la náutica europea en el océano Pacífico al descubrir en 1565 la ruta del tornaviaje entre Asia y América[14].

La secuencia de los hechos posteriores puso de manifiesto la extrema dificultad que para las naves españolas suponía cualquier viaje de ida y, sobre todo, de retorno desde el Extremo Oriente[15]. A modo testimonial, referimos a continuación la relación de expediciones que se realizaron durante el siglo XVI. Las que partieron desde la península Ibérica fueron las de Magallanes–Elcano (1519-1522) y de frey García Jofre de Loaysa (1525-1526); y desde el Virreinato de la Nueva España las de Álvaro de Saavedra (1527), Hernando de Grijalva (1537) Ruy López de Villalobos (1542) y Miguel López de Legazpi (1564-1565)[16].

Las islas Molucas como meta de un viaje

Como ha quedado previamente apuntado, desde fechas muy tempranas la propiedad de las islas Molucas fue objeto de discusión entre las dos Coronas, celebrándose en Vitoria una primera junta con el fin

---

[11] CUESTA DOMINGO, Mariano. «La fijación de la *Línea* –de Tordesillas– en el Extremo Oriente», en VV.AA. *Congreso Internacional de Historia: El Tratado de Tordesillas y su época*. Valladolid: Junta de Castilla y León: V Centenario Tratado de Tordesillas 1994, p. 1496.

[12] CUESTA DOMINGO. «La fijación...». 1994, p. 1497. DÍAZ-TRECHUELO, Mª Lourdes. «Consecuencias y problemas derivados del tratado en la expansión oriental», en VV.AA. *Congreso Internacional de Historia: El Tratado de Tordesillas y su época*. Valladolid: Junta de Castilla y León: V Centenario Tratado de Tordesillas 1995, volumen III, pp. 1519-1522.

[13] RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas. Rivalidad hispano-lusa por el dominio de océanos y continentes*. Madrid: Editorial Mapfre (Colecciones Mapfre 1492. Colección América 92) 1992, pp. 213-217. Los documentos de vasallaje de los reyes de Tidore y Gilolo llegaron a Castilla el 7 de septiembre de 1522 a bordo de la nao *Victoria*. Se encuentran publicados en: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*. Madrid: Imprenta Real 1825, tomo IV, pp. 295-298.

[14] CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio. «Las vicisitudes de la expedición de García Jofre de Loaisa», en RODAO GARCÍA, Florentino (coord.). *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*. Prólogo de Manuel Alvar. Madrid: Asociación Española de Estudios del Pacífico 1989, pp. 5-9. Otras dos expediciones más partieron del puerto coruñés, aunque ninguna llegó a las Molucas. Fueron las de Sebastián Caboto, que zarpó el 3 de abril de 1526 y que solo llegó al río de la Plata, y la de Diego García de Moguer, que salió el 15 de agosto del mismo año.

[15] CUESTA DOMINGO, Mariano; LUQUE TALAVÁN, Miguel. «Fray Andrés de Urdaneta en la dinámica del Pacífico norte». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*. CXLV. Madrid: 2009, pp. 143-162.

[16] Entre las posibles consultas bibliográficas disponibles para historiar estos periplos, pueden verse: GARCÍA-ABÁSOLO, Antonio. «La llegada de los españoles a Extremo Oriente y la colonización de Filipinas», en VV.AA. *Gran Historia Universal. Vol. XXVII. Descubrimiento y conquista de América*. Madrid: Club Internacional del Libro 1986, pp. 159-197; CABRERO, Leoncio. «Nuevas tierras y nuevas islas: el descubrimiento del Pacífico», en CABRERO, Leoncio (coord.). *Historia general de Filipinas*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica 2000, pp. 119-167; y MELLÉN BLANCO, Francisco; LUCAS GONZÁLEZ, Miguel Mª de; LUQUE TALAVÁN, Miguel. *Expediciones españolas en el Pacífico Sur. Siglos XVI al XVIII / Spanish Expeditions to the South Pacific in the 16th – 18th Centuries*. [Edición bilingüe]. Madrid: Sociedad Estatal de Acción Cultural Exterior – SEACEX 2006.

de resolver la cuestión del trazado de la línea de demarcación de Tordesillas (lo que era necesario para poder fijar la de su antimeridiano), en el mes de febrero de 1524, y una segunda en Badajoz-Elvas, en el mes de abril de ese mismo año, que igualmente fracasó en sus objetivos[17]. Otra cuestión, íntimamente relacionada con la anterior, planeó también en estas reuniones previas: la de la propiedad y posesión de las islas Molucas[18]. En la reunión de Badajoz-Elvas se formaron dos subcomisiones, una para cada asunto, y compuestas de eminentes personalidades del momento, como Hernando Colón, Juan Sebastián Elcano, Sebastián Caboto, Estéban Gómez, Juan Vespucio, etc.[19].

A pesar de lo infructuoso de las reuniones entre ambas Coronas, las islas Molucas siguieron estando en el horizonte explorador hispano. Por ese motivo es preciso recordar otros periplos que se sucedieron desde la Nueva España, caso de Álvaro de Saavedra Cerón[20]; como desde España, a cargo de Simón de Alcazaba. El primero, de carácter humanitario y enmarcado dentro de la actividad cortesiana en el Pacífico[21]; el segundo, en un ejercicio de las competencias de la Casa de la Especiería de La Coruña creada en esta ciudad en 1522 tras el retorno exitoso de la nao *Victoria* a mando de Elcano[22].

El impulso fue dado por el césar Carlos haciéndose eco de la *Tercera carta de relación* de Hernán Cortés, de 15 de mayo de 1522[23]. En concreto, el conquistador decía en ella: «(...) he comenzado a hacer cerca de la costa (...) navíos y bergantines»[24]. Unas palabras interesantes que no cayeron en el vacío y que el monarca supo apreciar. Una Real Cédula dada a Cortés –en Granada, el 20 de junio de 1526–, le exigía actuar en el mar del Sur con «(...) una armada de cinco naos a nuestras islas de Maluca y otras partes donde hay especiería, que cae dentro de los límites de nuestra demarcación, para les encontrar»[25]. La expedición, encomendada a Álvaro de Saavedra Cerón, tenía dos objetivos: filantrópico el primero, cual era localizar las naves y auxiliar a los hombres que habían participado en las anteriores expediciones hacia las Molucas[26] y de los que se carecía de noticia alguna; pero pragmático el segundo –cuestión que tampoco hay que descartar en el precedente–, tratar de hallar otras islas ricas en especias. El objetivo no era inocuo y consistió en la búsqueda del establecimiento de una vía estratégica y logísti-

---

17 CABRERO, Leoncio. «El empeño de las Molucas...». 1994, volumen II, p. 1093.
«(...), las reuniones de expertos españoles y portugueses que se disputan el reparto del mundo han desempeñado un papel tan decisivo en la constitución de los nuevos mapas mentales como las cosmografías donde se mezclan los relatos de los navegantes y las especulaciones de los geógrafos». (GRUZINSKI, Serge. ¿Para qué sirve la historia? Presentación de José Antonio Martínez Torres. Madrid: Alianza Editorial (El libro de bolsillo; H79) 2018, p. 220).

18 CUESTA DOMINGO. «La fijación...». 1994, pp. 1487-1488 y pp. 1499-1505. DÍAZ-TRECHUELO. «Consecuencias y problemas...». 1995, volumen III, pp. 1523-1524.

19 Ibídem, pp. 1523-1524. MARÍN, Tomás. «Hernando Colón y las Juntas de Badajoz y Elvas», en VV.AA. *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Primer coloquio luso-español de Historia de Ultramar. Segundas Jornadas Americanistas de la Universidad de Valladolid*. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de Historia de América 1973-1974, tomo I.

20 MARTÍNEZ SHAW, Carlos (coord.). *El Pacífico español. De Magallanes a Malaspina* [*Sección española de la Exposición Mundial Brisbane-Australia 1988*]. Madrid – Barcelona: Ministerio de Asuntos Exteriores, Dirección General de Relaciones Culturales: Lunwerg 1988.

21 LEÓN-PORTILLA, Miguel. *Hernán Cortés y la Mar del Sur*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana 1985.

22 Razones estratégicas, económicas y las óptimas posibilidades de abastecimiento de la localidad desde su *hinterland* estuvieron en el trasfondo de esta decisión (CABRERO, Leoncio. «El empeño de las Molucas...». 1994, volumen II, p. 1093). El memorial dirigido al césar Carlos para avalar su creación se encuentra publicado en: *Colección General de Documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*. Barcelona: Compañía General de Tabacos de Filipinas 1921, tomo IV, documento 132. Sobre la Casa véase además: CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio. «La Coruña, centro económico de la Especiería», en VV.AA. *Primeras Jornadas de España en América. Aportación Gallega (Sada. 1987)*. Madrid: Deimos, 1989, pp. 11-23. Cabrero, Leoncio, «El empeño de las Molucas...», 1994, volumen II, pp. 1091-1132. Cuesta Domingo, Mariano. *A Casa de Contratación da Coruña*. A Coruña: Xunta de Galicia, Secretaría Xeral de Emigración (Identidades), 2009.

23 Cortés, Hernán (marqués del Valle de Oaxaca). *Cartas y documentos*. Introducción de Mario Hernández Sánchez-Barba. México: Porrúa (Biblioteca Porrúa; 2), 1963, p. 191.

24 Ibídem, p. 440.

25 Ibídem; *Cedulario cortesiano*. Compilación de ARTEAGA GARZA, Beatriz y PÉREZ SAN VICENTE, Guadalupe. México: Editorial Jus (Publicaciones de la Sociedad de Estudios Cortesianos; 1) 1949, p. 93.

26 En concreto, localizar los restos de la nao *Trinidad* y de los tripulantes que habían quedado con Gonzalo Gómez de Espinosa, tras la partida de Elcano, así como averiguar lo sucedido con los barcos y hombres de las de Jofre de Loaysa y de Sebastián Caboto.

ca de acceso desde Nueva España al Extremo Oriente, en viaje de ida y vuelta, única posibilidad para la Monarquía Hispánica de rentabilizar el gigantesco esfuerzo de comunicar y controlar tan alejados territorios.

El tratado de Zaragoza (1529)

Varias son las razones que habitualmente se han dado para explicar la firma de un tratado internacional que entregó a Portugal la zona más codiciada y rica del sudeste asiático: las islas Molucas. El matrimonio del césar Carlos con la infanta Isabel de Portugal el 11 de marzo de 1526, los deseos del primero de estar a bien con el vecino luso para poderse concentrar en sus intereses centroeuropeos y el fracaso en hallar la ruta del tornaviaje, pudieron ser motivaciones que estuviesen en el origen de este acuerdo[27].

Como señalara Leoncio Cabrero Fernández en un certero estudio del Tratado, «(...) las tensiones internacionales y las relaciones diplomáticas influyeron en las cláusulas (...)»[28]. Entre 1524 y 1529 podemos encontrar las razones de dicha influencia. En primer lugar, la política matrimonial dinástica entre las casas reales española y portuguesa[29]. En segundo lugar, la guerra con el rey Francisco I de Francia. En tercer lugar, los conflictos bélicos en Italia que derivarían en el famoso Saco de Roma de 1527 y que finalizaron con la Paz de Cambray o Paz de las Damas de 29 de junio de 1529. Y en cuarto y último lugar, el ataque otomano a Hungría que obligó al césar Carlos a buscar recursos económicos, por ejemplo, en las Cortes de Valladolid de 1527[30].

Todas estas necesidades, unidas a la incertidumbre de quién era el verdadero dueño de las islas Molucas, ante la imposibilidad técnica de fijar la línea demarcatoria del antimeridiano, concluyeron con la firma del Tratado de Zaragoza[31]. Como señala el propio texto del articulado, «(...) había duda sobre la propiedad y posesión y derecho, o posesión o casi posesión, navegación y comercio de Maluco y otras islas y mares, lo cual cada uno de los dichos señores Emperador e Rey de Castilla, e Rey de Portugal, dice pertenecerle (...)»[32].

Un pacto por el que la Corona española vendió «todo derecho, acción, dominio, propiedad y posesión o casi posesión y todo derecho a navegar, contratar y comerciar en el Maluco» por la cantidad de 350.000 ducados de oro (de 375 maravedís cada uno)[33]. Un acuerdo que tomó la interesante fórmula del *retro vendendo*, abriendo así la posibilidad a una vuelta al estado anterior si el césar Carlos devolvía la cantidad entregada por el monarca portugués, todo ello quizás para evitar el escollo legal que imposibilitaba a un monarca la venta de un territorio de su soberanía[34]. Señala Leoncio Cabrero que si «(...) hubiera existido certeza indudable, el Tratado no hubiera sido elaborado en los términos de empeño y venta de retrovendendo, sino como venta en toda regla, con un comprador y un vendedor»[35].

---

[27] DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. «El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico». *Revista Española del Pacífico*. Madrid: enero-diciembre 1994, pp. 11-21.

[28] CABRERO, Leoncio. «El empeño de las Molucas...». 1994, volumen II, p. 1091.

[29] El rey Juan III de Portugal contrajo matrimonio en 1524 con la infanta doña Catalina, hermana del césar Carlos, mientras este último desposaba en 1526 a la infanta doña Isabel de Portugal, hermana del rey Juan III.

[30] CABRERO, Leoncio. «El empeño de las Molucas...». 1994, volumen II, p. 1091.

[31] Un estudio del proceso de fijación del antimeridiano por parte española y por parte lusa, así como su reflejo en la cartografía del periodo, en: CUESTA DOMINGO. *A Casa de Contratación...* 2009. También: CUESTA DOMINGO, Mariano. «El Tratado de Tordesillas y su proyección sobre la Especiería», en VV.AA. *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Primer coloquio luso-español de Historia de Ultramar. Segundas Jornadas Americanistas de la Universidad de Valladolid*. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de Historia de América 1973-1974, tomo II, pp. 241-253. En relación a la línea de Tordesillas, el antimeridiano, las Molucas y su reflejo en la cartografía, véase: CUESTA DOMINGO. 1995, tomo III, pp. 1498-1499.

[32] Texto del Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 transcrito en: RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, pp. 298-308. Cita en la página 298 de la transcripción.

[33] DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. 1994, p. 13.

[34] Ibídem, p. 13.

[35] CABRERO, Leoncio. 1994, volumen II, p. 1094. Ante esta afirmación nos surge la pregunta de si esto habría sido realmente así, ya que no conocemos otros precedentes coetáneos o anteriores de ventas territoriales, de enajenaciones de territorios, en los mismos términos del que aquí estudiamos.

El articulado

El Tratado de Zaragoza tuvo dos redacciones, una no ratificada[36] y otra la ratificada por ambas partes[37]. La no ratificada data del 17 de abril de 1529 y no fue aceptada por la parte española por el contenido de su capítulo 12, donde se recogía la obligación del césar Carlos de consultar la legalidad del pacto y de someterlo a la aprobación de las Cortes de Castilla[38].

El soberano castellano no era partidario de seguir esta solución tanto por razones jurídicas como políticas. Entre las primeras figuraba «(...) la capacidad real de derogar las leyes de Cortes y, en concreto, la de Juan II de 1442 o la condición de las islas de territorio adquirido por descubrimiento y conquista (...)». Entre las segundas, «(...) la inconveniencia de dudar de la autoridad real o la previsible reacción negativa de las Cortes que conduciría al fracaso de la negociación (...)»[39].

No queriendo el César por estas razones seguir este procedimiento, y de manera urgente (entre el 17 y el 22 de abril), consultó a los letrados del Consejo Real sobre si este requisito era necesario, determinando estos que era posible prescindir en este caso del acuerdo de las Cortes. Fue así cómo la redacción finalmente aceptada reformuló el contenido del capítulo 12, siendo el tratado ratificado el 22 de abril de 1529[40].

Finalmente el Tratado no sería sometido a Cortes, como era el deseo de Juan III, sino que fue firmado por el césar Carlos y por sus consejeros para darle la validez y las garantías necesarias. Además la disposición se equiparó a una real pragmática, lo que suponía conceder al documento la misma legalidad e importancia que si hubiese sido aprobado en Cortes[41].

Las diferencias entre ambos textos son significativas en lo referente a redacción, a afinamiento y deseo de aquilatar muy bien lo pactado y a las cantidades económicas en juego[42].

Por parte española actuaron como representantes del césar Carlos, mediante poder otorgado en Zaragoza el 15 de abril de 1529, los consejeros conde Mercurino de Gattinara, fray García de Loaysa, obispo de Osma y confesor del emperador, y frey García de Padilla, comendador mayor de la Orden de Calatrava; y por parte portuguesa, Antonio de Azevedo Coutinho, consejero y embajador del rey Juan III de Portugal mediante poder otorgado en Lisboa el 18 de octubre de 1528[43]. El César, camino a Barcelona, ratificó el Tratado en la ciudad de Lérida.

---

[36] *Escritura de la Capitulación firmada por los Embajadores del Emperador, Mercurino de Gattinara y fray García de Loaysa, y Antonio de Acevedo, Embajador del Rey de Portugal, por el que Carlos V cede en empeño y venta de retrovendendo al Rey de Portugal, el derecho a las islas del Maluco y a la contratación y comercio en las otras islas y tierras adyacentes, incluidas en la línea que se han de trazar por el precio de 350.000 ducados*. Conservada en el Archivo General de Indias (Sevilla) –en adelante, AGI– y transcrita en: CABRERO, Leoncio. 1994, volumen II, pp. 1091-1132.

[37] AGI, Patronato, 49, Ramo 9, número 2, *Escritura de la Capitulación firmada por los Embajadores del Emperador, Mercurino de Gattinara, Fray García de Loaysa y Fray García de Padilla, y Antonio de Acevedo, Embajador del Rey de Portugal, por el que Carlos V vende a Juan III con pacto de retrovendendo todo el derecho, acción, dominio, propiedad y posesión, y todo el derecho de navegar, contratar y comerciar en el Maluco y tierras adyacentes declaradas en la capitulación por el precio de 350.000 ducados*.

[38] CABRERO, Leoncio. 1994, volumen II, pp. 1094-1095.

[39] PINO ABAD, Miguel. «El Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 como anticipo a la conquista de Filipinas», en FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Manuela (coord.). *Guerra, derecho y política: Aproximaciones a una interacción inevitable*. Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones 2014, p. 32. BARRERO, Ana María. «Problemas en torno a la aplicación de la línea de demarcación: la cuestión de las Molucas». *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*. México, D.F.: 1993, pp. 85-ss.

[40] CABRERO, Leoncio. «El empeño de las Molucas...». 1994, volumen II, pp. 1094-1095.

[41] CUESTA DOMINGO, Mariano. 1995, tomo III, pp. 1507-1509.

[42] Estas diferencias fueron estudiadas detalladamente por CABRERO, Leoncio. «El empeño de las Molucas...». 1994, volumen II, pp. 1096-1101.

[43] Texto del Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 transcrito en: RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, pp. 297-308. Tal y como estudió Mariano Cuesta Domingo (CUESTA DOMINGO. 1995, tomo III, pp. 1505ss.), el embajador mantenía a su rey Juan III perfectamente informado de la situación de la corte hispana. De este modo «(...), cuando se cierra el año 1526 la situación de la cuestión extremo-oriental pendiente se halla condicionada por la necesidad monetaria del Emperador y por interés económico y político de Portugal por el exclusivo control de la Especiería. Es uno de los cuatro temas dominantes en la correspondencia del embajador en España con su rey Juan III y entre ellos se aprecia una continuidad en su atención. La temática queda enunciada en el siguiente esquema: asuntos de la política carolina en

Organizado en diecisiete puntos[44], los principales acuerdos alcanzados en el Tratado fueron los siguientes:

1. Se vendía «(...) para siempre jamás al dicho señor Rey de Portugal, para él y todos sus subcesores de la Corona de sus reinos, todo el derecho, acción, dominio, propiedad e posesión o casi posesión, y todo el derecho de navegar y contratar y comerciar por cualquier modo que sea, (...)»[45]. El precio de venta se fijaba en 350.000 ducados de oro (de 375 maravedís cada uno), pactándose los plazos y las cantidades a entregar de manera gradual[46]. Se convino también que, en el caso de que la venta fuese deshecha, la situación volvería a la anterior a la firma del Tratado, conservando ambos monarcas sus respectivos derechos[47].

2. Se fijaba una nueva línea, la del antimeridiano, obligándose las partes a levantar dos cartas, conformes al padrón real que estaba conservado en la Casa de la Contratación de Sevilla[48].

3. Se reforzaba el contenido del primer y segundo punto[49].

4. Ambos soberanos acordaban embargar las especias colectadas por sus respectivas naves hasta saber de qué demarcación habían sido extraídas. Un punto que fue muy desarrollado sin duda por el importantísimo valor otorgado a dichos productos[50].

5. Quedaban fijadas las zonas de exclusión para los castellanos en lo referente a la entrada, navegación, tratos, comercios y cargazones de mercancías. Así como las penas a aquellos que contraviniesen lo acordado, los cuales serían considerados como corsarios y «quebrantadores de paz» (fueran castellanos penetrando en la zona portuguesa o viceversa)[51].

6. El césar Carlos no enviaría a sus súbditos a la zona portuguesa[52].

7. Se reforzaba lo acordado en los dos puntos precedentes, el quinto y el sexto, respectivamente[53].

8. Quedaba acordado que el Rey de Portugal no mandaría construir nuevas fortalezas en la región de las Molucas ni en veinte leguas alrededor de ellas. Solo se permitiría al monarca el mantenimiento de la ya existente, pero no su ampliación[54].

9. Se hacía mención a la posibilidad de que hubiese navíos castellanos en la región en el momento de la firma del Tratado, en cuyo caso se les permitiría su navegación y contratación por parte portuguesa, sin impedimento alguno, hasta que finalizasen su periplo[55].

10. Incidía en lo anterior, disponiendo que el César ordenase a sus capitanes y súbditos que pudieran estar en las Molucas que regresasen a la Península y no contratasen más en aquellas islas,

---

Europa, todo lo relacionado con la Emperatriz, las expediciones españolas hacia la Especiería y el viejo contencioso de las Molucas». (RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, p. 1506).

[44] La numeración es nuestra, puesto que en el original los artículos del Tratado no van numerados. Texto del Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 transcrito en: RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, pp. 297-308. Cita en la página 298 de la transcripción. El original se conserva en el Archivo General de Indias (Sevilla), Patronato, 49, Ramo 9, n.º 2.

[45] Transcrito en: RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, p. 298 de la transcripción.

[46] Ibídem, p. 298. La forma de pago fue variada con posterioridad respecto a lo acordado en el Tratado (CUESTA DOMINGO, Mariano. 1995, tomo III, p. 1509).

[47] Transcrito en: RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, p. 299 de la transcripción.

[48] Ibídem, p. 299 de la transcripción. Mariano Cuesta Domingo sostiene que la redacción de este artículo pone de evidencia la vigencia del Tratado de Tordesillas; no obstante: «(...), no se trataba de la proyección de la línea de Tordesillas, sino que se trazaba una nueva «semicircunferencia» convencional que no un «antimeridiano»». (CUESTA DOMINGO, Mariano. tomo III, 1995, p. 1512). Como señala Louise Bénat-Tachot «El padrón es la primera imagen que da una «conciencia-mundo» a los ibéricos». (BÉNAT-TACHOT, Louise. «Écriture de l´espace, écriture de l´histoire: mondes ibériques XVIe-XIXe siècles». *e-Spania*. Diciembre 2012. http://e-spania.revues.org/21829. Citado en: GRUZINSKI, Serge. ¿Para qué sirve la historia? 2018, p. 217).

[49] Transcrito en: RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, p. 300 de la transcripción.

[50] Ibídem, pp. 300-301 de la transcripción.

[51] Ibídem, pp. 301-302 de la transcripción.

[52] Ibídem, pp. 302-303 de la transcripción.

[53] Ibídem, p. 303 de la transcripción.

[54] Ibídem, p. 303 de la transcripción.

[55] Ibídem, pp. 303-304 de la transcripción.

permitiéndoseles traer lo ya rescatado o contratado y cargado. El punto complementa lo fijado en el sexto[56].

11. Este es quizás uno de los artículos nodales, desde el punto de vista procedimental: «(...) el dicho señor Emperador y Rey de Castilla, se ponga y diga, que lo que según dicho es se asienta, capitula y contrata, valga bien ansí como si fuese fecho y pasado en Cortes generales, con consentimiento expreso de los procuradores de ellas, y que para validación de ello, de su poderío real absoluto, de que como Rey y señor natural, no reconociente superior en lo temporal, quiere usar e usa, abroga y deroga, casa y anula la suplicación que los procuradores de las ciudades e villas de estos reinos en las Cortes que se celebraron en la ciudad de Toledo, el año pasado de 525, le hicieron cerca de lo tocante a la contratación de las dichas islas y tierras, y la respuesta que a ello dio, y cualquier ley que en las dichas Cortes sobre ello se hizo, y todas las otras que a esto puedan obstar»[57].

12. El Rey de Portugal se comprometía a estudiar las reclamaciones que pesaban en la *Casa da Índia* de Lisboa, formuladas por súbditos del césar Carlos, en relación a diversos negocios[58].

13. Se ratificaban los acuerdos fijados por el Tratado de Tordesillas de 1494, excepción hecha de las cuestiones «(...) en que por este contrato en otra manera son concordadas y asentadas; (...)». Se pactaba que, en el caso de anularse este Tratado, el de Tordesillas volvería a tener plena validez en todas sus disposiciones[59]. Este artículo complementaba así al segundo.

14. Se admitía que lo que se entregaba al césar Carlos tenía un valor de más de la mitad del «justo precio», esto es 175.000 ducados de más sobre la cantidad final fijada. El emperador renunciaba a la demasía y la entregaba como donativo al monarca portugués.

15 al 17. Se establecían las garantías para reforzar la validez legal del texto del Tratado, que reconocía la autoridad papal, y se incluía la petición al Papa de una bula apostólica[60]. En el punto decimocuarto se añadía que «(...), el dicho señor Emperador y Rey de Castilla dimite de sí y de sus sucesores y desmiembra de la Corona de sus reinos para siempre, y todo lo traspasa al dicho señor Rey de Portugal y a sus sucesores y Corona de sus reinos realmente y con efecto por el medio sobre dicho durante el tiempo de este contrato»[61].

Se completaba el articulado con un apartado de «Promesa y seguro»[62], y otro final de «Juramento y suscripción»[63].

Como parte principal de los acuerdos adoptados, y mientras el Tratado estuviera en vigor, las naves hispanas no podrían ir a las islas Molucas[64]. Probablemente «(...) en el ánimo de los procuradores, en aquel momento, pesaba la certeza que no iba a ser un empeño temporal a corto plazo, sino a largo plazo, casi a perpetuidad»[65].

Precedentes de traspasos de tierras entre ambas Coronas

Julio Valdeón Baruque, en un clásico estudio titulado «Las particiones medievales en los tratados de los reinos hispánicos», señaló la tradición medieval peninsular de las reparticiones territoriales entre las diversas Coronas (Castilla, Aragón, Portugal) como precedente de las que vendrían a partir de la globalización/mundialización luso-castellana de los siglos xv y xvi[66].

---

56 Ibídem, p. 304 de la transcripción.

57 Ibídem, p. 304 de la transcripción.

58 Ibídem, p. 304 de la transcripción.

59 Ibídem, p. 304 de la transcripción.

60 Ibídem, pp. 304-306 de la transcripción.

61 Ibídem, p. 305 de la transcripción.

62 Ibídem, pp. 306-307 de la transcripción.

63 Ibídem, pp. 307-308 de la transcripción.

64 DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. 1994, p. 13.

65 CABRERO, Leoncio. «El empeño de las Molucas...». 1994, volumen II, p. 1105.

66 VALDEÓN BARUQUE, Julio. «Las particiones medievales en los tratados de los reinos hispánicos. Un posible precedente de Tordesillas», en VV.AA. *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Segundas Jornadas Americanistas, primer Coloquio Luso*

Por ejemplo, Castilla y Portugal, unos años antes de 1529, ya habían pactado el traspaso de tierras afinando lo previamente pactado en los Tratados de Alcaçovas-Toledo y de Tordesillas. En concreto a través de dos tratados. El primero fue el denominado segundo Tratado de Tordesillas, firmado el 7 de junio de 1494, donde se delimitaron las posesiones de Castilla y Portugal en el África atlántica y mediterránea, y se trató –entre otros temas– de la espinosa cuestión de los límites del reino de Fez, así como de la zona pesquera situada entre el cabo Bojador y río de Oro[67].

El segundo fue el Tratado de Sintra, firmado el 18 de septiembre de 1509[68], por el que Castilla renunció a sus posesiones en el África occidental a favor de Portugal, conservando el Peñón de Vélez de la Gomera y la Torre de Santa Cruz de la Mar Pequeña. La primera era una posición de mucho valor estratégico para los intereses expansivos de Fernando el Católico en Argel, Bujía, Túnez y Trípoli; la segunda era un enclave castellano que fue respetado en la cesión de los derechos sobre el África occidental[69].

La historiografía ha analizado este canje de posesiones y, más en concreto, el de la renuncia a la expansión castellana por el África atlántica a cambio de mantener el Peñón de Vélez de la Gomera. Una explicación plausible podría residir en que para la Corona castellana, y en un orden de prioridades, era más apremiante la ocupación de la base pirática del peñón por el riesgo que representaba para la seguridad en esa zona del mar Mediterráneo y para las costas andaluzas, que la potencial expansión por un área geográfica, la comprendida entre Agadir y el cabo Bojador, que se había mostrado inicialmente de muy difícil ocupación. Unos inconvenientes que harían que la Torre de Santa Cruz de la Mar Pequeña se perdiese finalmente también en 1524 frente a la presión de los poderes locales[70].

No resulta baladí recordar además que en las Cortes de Valladolid de 1523 y en las de Toledo de 1525 se había solicitado al monarca que no enajenase propiedades vinculadas a la Corona[71]. Y, específicamente, en las Cortes celebradas en Valladolid en 1528, se había pedido al César el sostenimiento de la especiería; una solicitud que figuraba en el cuaderno de peticiones bajo el número 83 y a la que respondió garantizando su mantenimiento[72]. Estudiar las reacciones a la decisión del César sería una nueva e interesante vía de investigación en relación al tema que aquí nos ocupa[73].

Algunas de las consecuencias inmediatas del Tratado de Zaragoza

Una vez que la Monarquía Hispánica renunció a las Molucas por el Tratado de Zaragoza de 1529, se replanteó la exploración hispana del área. Fue uno de los efectos inmediatos de su firma. En primer lugar,

---

Español de Historia Ultramarina. [Organizadas por la Universidad de Valladolid y el Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo]. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de Historia de América 1973-1974, tomo I, pp. 21-32. Por ejemplo los Tratados de Cazorla de 1179, Monteagudo de 1291, etc.

67 Transcrito en: RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...*. 1992, Documento V, «Segundo Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494)», pp. 281-288.

68 Transcrito en: Ibídem, Documento VI, «Tratado de Sintra (18 de septiembre de 1509)», pp. 289-295.

69 Ibídem, capítulo XIV, «Nueva pugna entre España y Portugal por el dominio del África mediterránea», pp. 181-206.

70 Situación que también vivió en la zona la Corona portuguesa y en la que contó en varias ocasiones, tras la firma del Tratado de Sintra, con la ayuda hispana. El último intento luso de conquistar el reino de Fez fue el que emprendió el rey Don Sebastián I (GARCÍA FIGUERAS, Tomás. «El Reino de Fez en el Tratado de Tordesillas», en VV.AA. *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Segundas Jornadas Americanistas, primer Coloquio Luso Español de Historia Ultramarina*. [Organizadas por la Universidad de Valladolid y el Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo]. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de Historia de América 1973-1974, tomo I, pp. 205-206). Don Sebastián fue un monarca seducido por la posibilidad de ganar para la cristiandad las tierras norteafricanas, muriendo en el transcurso de la batalla de Alcazarquivir –el 4 de agosto de 1578, con tan solo veinticuatro años–. Ante este hecho, ocupó el trono su tío el cardenal-infante bajo el nombre de Enrique I. A su muerte, en enero de 1580, quedó abierto un grave problema sucesorio, puesto que la Casa de Avís carecía de herederos directos al trono. La crisis sucesoria desembocaría en la proclamación de Felipe II como rey de Portugal en 1580.

71 CABRERO, Leoncio. «El empeño de las Molucas...». 1994, volumen II, p. 1095, nota número 11. En concreto, la petición fue la siguiente: «Que pues la Especiería que ha parecido es cosa tan importante a estos Reinos y es de la Corona real de Castilla, según lo contratado con el rey de Portugal, mande que aquélla se sostenga y sobre la Especiería no se tome medio con él (...)». A lo que el soberano respondió: «A esto vos respondemos que sostenemos la Especiería y no tomaremos asiento ninguno sobre ello en perjuicio de estos Reinos (...)». (DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. «Consecuencias y problemas...». 1995, volumen III, p. 1523). *Cortes de los Antiguos Reinos de León y de Castilla*. Madrid: Real Academia de la Historia 1882, tomo IV, p. 388.

72 RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, p. 221. JUAN, Jorge; ULLOA, Antonio de. *Disertación histórica y geográfica sobre el meridiano de demarcación. 1759*. [Edición facsímil]. Madrid: Instituto Histórico de Marina 1972, p. 30.

73 Acerca de esta cuestión puede verse: MARTÍNEZ CARDÓS, José. «Las Indias y las Cortes de Castilla». *Revista de Indias*. Madrid: 16/64-65, 1956, pp. 207-265 y pp. 352-411.

ninguna expedición a la mar del Sur volvería a salir de puertos peninsulares. A partir de entonces lo harían desde enclaves novohispanos o peruanos. En segundo lugar, los esfuerzos se concentrarían en el grupo de islas que Magallanes nombrase como archipiélago de San Lázaro –y que más tarde serían rebautizadas con el nombre de Filipinas–. Tras comprobar su insuficiente producción de especias, estas islas se vislumbraron como plataforma de penetración, en primer término, misional, pero posiblemente también militar, en China. Con el fracaso de la gran armada contra Inglaterra, la unión de coronas con Portugal y la creciente presión de otras potencias, particularmente los holandeses, el asentamiento en Filipinas se replanteó para convertirlo en un territorio que protegería el flanco oriental del Pacífico americano. Y en tercer lugar, la firma del Tratado hizo desaparecer la ya mencionada Casa de la Especiería de La Coruña, creada en 1522 a semejanza de la constituida en Sevilla para el comercio americano.

Pero la firma del Tratado de Zaragoza no zanjó los problemas entre ambas Coronas. Uno de los primeros conflictos surgió a raíz del viaje a las islas Filipinas de Ruy López de Villalobos, que suscitó la reclamación de Jorge de Castro, gobernador luso de la fortaleza de San Juan de Ternate, efectuada el 20 de julio de 1543, en la que consideraba que Mindanao estaba dentro de la zona de exclusión castellana en virtud del Tratado. A lo que Villalobos respondió en la misma fecha que Mindanao estaba dentro del área castellana. Surgió «(...) aquí la primera discusión acerca de la propiedad de Filipinas, discusión que en último término, tiene como base y fundamento el tratado de Tordesillas»[74].

A estas acciones se sumó la necesidad de descubrir la derrota del tornaviaje (aún esquiva tras numerosos intentos fallidos de consecuencias casi siempre dramáticas), y que corrió a cargo de Andrés de Urdaneta. Los preparativos definitivos de la denominada Armada de Poniente (al mando de Miguel López de Legazpi y destinada a las islas Filipinas), comenzaron en el mes de mayo de 1563 y terminaron en el de septiembre de 1564, de modo que el 20 de noviembre de 1564 se produjo la salida de la flota desde el puerto novohispano de La Navidad. Andrés de Urdaneta, experimentado en la navegación del Pacífico y conocedor de su incipiente geografía, estaba convencido que tanto las Molucas como las Filipinas pertenecían a Portugal, por lo que proponía dirigirse hacia Nueva Guinea. No obstante, cuando, siguiendo la costumbre, se leyeron las instrucciones de la Real Audiencia de México en alta mar, se comprobó que la meta eran las Filipinas[75].

Entre los éxitos de esta expedición estuvo el citado descubrimiento del tornaviaje por parte de Urdaneta, quien, partiendo de Cebú en un momento muy propicio, casi en el mes de junio de 1565, cuando soplaba el monzón del oeste, ascendió en latitud hasta los 42º Norte y captó vientos y corrientes favorables, lo que le permitió arribar a la costa de California y rendir viaje en el puerto de Acapulco, cuatro meses después de su partida desde Filipinas, el 8 de octubre de 1565.

Tras el éxito de su descubrimiento, Urdaneta vino a la Península, donde expuso a la Corte su opinión contraria a los derechos hispanos sobre las recién tomadas islas Filipinas, aún no bien conocidas en su verdadera dimensión geográfico-espacial. Su postura hizo que Felipe II solicitase en 1566 el dictamen de varios especialistas en cuestiones de náutica y cosmografía:

> «Los convocados fueron Alonso de Santa Cruz, Pedro de Medina, Francisco Falero, Jerónimo de Chaves, Sancho Gutiérrez y el propio Andrés de Urdaneta. Todos emitieron un «parecer conjunto» en el que declaraban que «las islas del Maluco, islas Filipinas e isla de Çubú», se hallan dentro de la demarcación del rey de España, según el Tratado de Tordesillas, pero todas están comprendidas en la cesión hecha a Portugal por la escritura de Zaragoza. (...). La conclusión unánime de los seis técnicos no fue bien acogida en la Corte como era de esperar, y se buscó el

---

[74] DÍAZ-TRECHUELO, Mª Lourdes. «Filipinas y el Tratado de Tordesillas», en VV.AA. *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Segundas Jornadas Americanistas, primer Coloquio Luso Español de Historia Ultramarina*. [Organizadas por la Universidad de Valladolid y el Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo]. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de Historia de América 1973-1974, tomo I, p. 232. «Jorge de Castro en San Juan de Terrenate, 20 julio 1543», en *Colección de Documentos Inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*. Tomo II, pp. 71-78. Y la respuesta de Villalobos, fechada también el 20 de julio de 1543 en: Ibídem, tomo II, pp. 79-82. *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las islas del Poniente, 1542-1548*. Edición, introducción y notas de VARELA, Consuelo. Milán: Cisalpino-Goliardica (Letterature e culture dell'America Latina; 7) 1983.

[75] Acerca de las razones de esta variación en la ruta puede consultarse: DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. «Filipinas y el Tratado...». 1973-1974, tomo I, pp. 232-234.

modo de interpretar en beneficio de Castilla los términos en que estaba redactado el convenio de 1529»[76].

Era claro que el antimeridiano reservaba a Portugal la propiedad de Molucas y Filipinas, pero entonces no se conocía con precisión la geografía de aquellos territorios insulares. Por ello la Corona española continuó enviando expediciones a Filipinas, considerando que si bien las Molucas ya eran portuguesas, no lo eran las Filipinas adscritas al virreinato de la Nueva España. Una combinación de desconocimiento geográfico real e interesado que hizo que las islas fuesen definitivamente incorporadas a la Corona española tras la conquista realizada por Legazpi en 1565[77].

Pese al inicio de la ocupación efectiva de Filipinas por los españoles, la cuestión no quedó definitivamente cerrada. Los portugueses siguieron insistiendo en que jurídicamente las islas de San Lázaro caían dentro de su área de influencia. Así en septiembre de 1568 una escuadra portuguesa al mando de Gonçalo de Pereyra, gobernador de las Molucas, arribó a Cebú, repitiendo las reclamaciones portuguesas de que las Filipinas quedaban dentro de su área de expansión reconocida por el Tratado de Tordesillas de 1494[78]. El bloqueo luso se prolongó desde el mes de octubre a finales de diciembre de 1568 y los españoles lograron superarlo gracias al apoyo prestado por el rajá Tupas de Cebú[79].

Por su parte, los españoles continuaron avanzando en la exploración y pacificación de Filipinas basándose en el citado desconocimiento geográfico y una interpretación laxa tanto del articulado tordesillano como del zaragozano. Un buen ejemplo de ello lo encontramos en la figura del gobernador y capitán general Francisco de Sande, quien en una extensa carta dirigida al monarca, fechada en Manila el 7 de junio de 1576, afirmaba en relación a la posibilidad de la conquista militar de China que este territorio «(...) está ciertamente dentro de la demarcación castellana fijada en Tordesillas, que, según él, incluye Borneo y las islas de los Lequíos y Japones, y llega hasta Malaca»[80].

Las Molucas durante la unión de coronas (1580-1640)

El famoso pacto de *retro vendendo* no supuso el final de la relación de la Monarquía Hispánica con las islas Molucas. Durante la unión de las Coronas de España y Portugal (1580-1640), nuevamente, las relaciones se intensificaron y, aunque *de iure* continuaron siendo portuguesas, *de facto* dependieron de la protección del gobernador y capitán general de las islas Filipinas[81].

La unión de coronas pasa por ser uno de los acontecimientos más interesantes de la historia moderna europea, al tener como resultado la unión dinástica, que no política, de dos de las monarquías más poderosas de su tiempo. Cuando Felipe II juró como nuevo rey de Portugal en las Cortes de Tomar de 19 de abril de 1581 se acordó que la Monarquía Hispánica no absorbería a la Monarquía Lusa, sino que

---

[76] CABRERO, Leoncio. «El empeño de las Molucas...». 1994, volumen II, p. 15. El documento preparado por tan selecto equipo se conserva en el Archivo General de Indias (Sevilla), Patronato, 49, Ramo 12. Sobre el parecer de Urdaneta en este particular puede verse: PINO ABAD. 2014, pp. 35-40. El original, fechado en Madrid el 8 de octubre de 1556, se conserva en: AGI, Patronato, 49, Ramo 12. Junto al parecer conjunto, cada experto (excepto Faleiro) emitió un dictamen particular. Un análisis del parecer de estos expertos en: DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. 1973-1974, tomo I, pp. 235-239. DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. «Consecuencias y problemas...». 1995, volumen III, pp. 1527-1529.

[77] DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. 1994, pp. 13-15.

[78] Fueron siete los requerimientos enviados por Pereyra a Legazpi (Archivo General de Simancas (Simancas, Valladolid) –en adelante, AGS–, Estado, legajo 7412). En relación a este interesante episodio puede consultarse: GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Alfonso. «Los requerimientos portugueses a Legazpi sobre la pertenencia de Filipinas», en VV.AA. *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Segundas Jornadas Americanistas, primer Coloquio Luso Español de Historia Ultramarina*. [Organizadas por la Universidad de Valladolid y el Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo]. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de Historia de América 1973-1974, tomo I, pp. 255-291; RUMEU DE ARMAS, Antonio. «El Tratado de Tordesillas...». 1992, pp. 236-238 y en general el capítulo XVII «Las islas Filipinas, nuevo escenario de rivalidad», pp. 229-238.

[79] LUQUE TALAVÁN, Miguel. «Legazpi y la conquista de las Filipinas». *Desperta Ferro*. Madrid: 2018, Número especial XV «Los Tercios (V) Asia», pp. 16-20.

[80] AGI, Filipinas, 6. Publicada en: RODRÍGUEZ, Isacio. *Historia de la Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*. Manila: [s.n.] 1978, volumen XIV, pp. 387-441. DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. 1994, p. 17. DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. «Consecuencias y problemas...». 1995, volumen III, pp. 1535-1536. OLLÉ, Manel. *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*. Barcelona: Acantilado (El Acantilado; 60) 2002.

[81] «Falta de gente en las Filipinas para su defensa; lo mismo para el Maluco; noticias que da de las Indias Orientales Gabriel de Rivera», AGI, Guerra Antigua, Legajo 146, 52, folios 221-222.

respetaría sus leyes, tradiciones e instituciones, sin que ninguna de ellas se pudiera cambiar, a no ser que así lo decidieran los propios interesados. Pero este pacto, fruto de la necesidad de las partes de llegar a un acuerdo de gobernabilidad tras la crisis dinástica de 1580, fue evolucionando en su interpretación a lo largo del tiempo y según las circunstancias[82].

No toca aquí relatar el devenir de esta unión, sino analizar en qué forma afectó al imperio ultramarino portugués en Asia. Un imperio que teóricamente mantuvo su identidad separada, pero que no estuvo exento de conflictos por las convergencias con los intereses hispánicos, a veces directamente –caso del territorio fronterizo entre el Brasil y el virreinato del Perú, o de la zona de Asunción–[83], y otras de forma indirecta, pues, sobre todo en lo relativo a Oriente, la historiografía portuguesa viene destacando cómo los conflictos y rivalidades de la Monarquía Hispánica con diversas potencias, particularmente con los holandeses, proporcionaron a estos una justificación para la agresión bélica y comercial contra el hasta entonces exclusivo dominio luso en la región, lo que terminaría provocando importantes pérdidas territoriales para el *Estado da Índia*[84].

Tras su proclamación, el rey Felipe II ordenó ese mismo año de 1581 el apresto de una armada de cinco naos, al frente de la cual situó como capitán mayor a Francisco Mascareñas, conde de Santa Cruz, con el encargo de que se le reconociese en el *Estado da* Índia como su nuevo monarca[85].

Tras la proclamación de Felipe II como Felipe I de Portugal, el soberano ordenó –vía Goa y vía Manila– que ninguno de sus súbditos hispanos penetrase en la zona lusa y viceversa. Una medida que, aunque reflejaba el acuerdo adoptado en las mencionadas Cortes de Tomar en 1581, se tornó ineficaz en tanto que los contactos no solo continuaron sino que, en no pocas ocasiones, se incrementaron, renaciendo incluso los deseos castellanos de recuperar las posiciones perdidas en las Molucas, y de revitalizar los proyectos de penetración misional y militar en China[86].

Los «(...) castellanos aprovecharon la unión dinástica luso-castellana de 1581 para intentar romper el monopolio portugués en el comercio chino y aprovechar la debilidad portuguesa en las Islas Molucas –en la periferia más desatendida del *Estado da* Índia– para apropiarse de enclaves en la Especiería e intentar romper el equilibrio de fuerzas en la zona»[87].

En este sentido, hubo varias expediciones enviadas desde Filipinas a la región moluqueña, generalmente para auxiliar a las fuerzas lusas frente a las agresiones de los poderes locales o de los holandeses –por ejemplo en 1582, 1584 y 1585–[88]. Señalaremos a continuación solo dos de las más destacadas.

---

82 VALLADARES, Rafael. *Portugal y la Monarquía Hispánica, 1580-1668*. Madrid: Arco Libros (Cuadernos de Historia; 74) 2000. TOMÁS Y VALIENTE, Francisco. «El Gobierno de la Monarquía y la administración de los reinos en la España del siglo XVII», en VV.AA. *Historia de España. Fundada por Ramón Menéndez Pidal. Dirigida por José María Jover Zamora. Tomo XXV. La España de Felipe IV. El gobierno de la Monarquía, la crisis de 1640 y el fracaso de la hegemonía europea*. Prólogo por Francisco Tomás y Valiente. Madrid: Espasa-Calpe 1982, pp. 205-210. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel. «Objetivo: Lisboa. La unión de Portugal y Castilla bajo Felipe II», en CARABIAS TORRES, A. Mª (ed.). *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca (Acta Salmanticensia. Estudios Históricos y Geográficos; 92): Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas 1994, pp. 327-336. VALLADARES, Rafael. *La conquista de Lisboa. Violencia militar y comunidad política en Portugal, 1578-1583*. Madrid: Marcial Pons - Ediciones de Historia (Estudios) 2008.

83 ELLIOTT, Sir John H. *Imperios del mundo atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*. Madrid: Taurus (Historia) 2006, pp. 396-397. Para su relación en Asia, véase: BOXER, Charles R. «Spaniards and Portuguese in the Iberian Colonial World: Aspects of an Ambivalent Relationship, 1580-1640», en VV.AA. *Salvador de Madariaga. Liber Amicorum. Recueil d´études et de témôignages* édité *à l´occasion de son quatre-vingtième anniversaire par H. Brugmans et R. Martínez Nadal*. Brujas: Collège d´Europe. Institut postuniversitaire d´études européennes –Brujas, Bélgica– (Cahiers de Bruges, Numéro hors série) 1966, pp. 239-251.

84 MURTEIRA, André. «O Estado da Índia e as compañías das índias orientáis neerlandesa e inglesa no ínidco occidental, 1600-1635», en MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, Santiago (dir.). *Governo, política e representações do poder no Portugal Habsburgo e nos seus teritórios ultramarinos (1581-1640)*. Lisboa: CHAM 2011, pp.177-195.

85 SOUSA, Manuel de Faria e. *Asia Portuguesa*. Lisboa: en la officina de Antonio Craesbeeck demello [*sic*] 1675, tomo III, p. 546.

86 OLLÉ, Manel. *La empresa de China...* 2002, pp. 89-ss.

87 OLLÉ, Manel. «Entre China y la Especiería. Castellanos y portugueses en Asia oriental», en MARTÍNEZ SHAW, Carlos; MARTÍNEZ TORRES, José Antonio (dirs.). *España y Portugal en el mundo (1581-1668)*. Madrid: Ediciones Polifemo 2014, p. 376.

88 Este tema, de enorme interés, ha sido tratado, entre otros, por: AZEVEDO, João Paulo. «La presencia de los portugueses en el Oriente durante el siglo XVI: Nuevas Perspectivas», en SOLANO PÉREZ-LILA, Francisco de; RODAO GARCÍA, Florentino; TOGORES SÁNCHEZ, Luis E.(eds.). *El Extremo Oriente ibérico. Investigaciones Históricas: Metodología y Estado de la Cuestión*.

La primera de ellas se produjo cuando, en 1593, el gobernador y capitán general de Filipinas Gómez Pérez Dasmariñas organizó una escuadra compuesta por cuatro galeras que nunca arribaron a su destino al ser asesinado el gobernador por los remeros chinos.

La segunda tuvo lugar en el año 1606. Fue entonces cuando el gobernador y capitán general de Filipinas Pedro de Acuña acudió en auxilio de los portugueses asentados en Ternate, conquistando la posición para la Corona, arrebatándosela al enemigo holandés y venciendo a estos y a su aliado el rey de Ternate. Acuña partió del puerto de Iloilo el 15 de enero al mando de una notable fuerza compuesta de:

> «(...); una galeota rasa para desembarcar artillería, en que iban trescientos cestos de arroz; cuatro funcas fabricadas para llevar los bastimentos; dos champanes de a diez toneladas, con mil seiscientos cestos de arroz limpio; dos lanchas inglesas, en que vinieron los Portugueses, perdida la fuerza de Tidore; siete fragatas de Su Majestad, y siete de particulares, y otras tantas de champanes; todas treinta y seis velas»[89].

A esta armada se sumaron doce compañías de infantería española, a las que se unió un importante contingente de tropa indígena (pampangos y tagalos) que prestaron sus servicios en lo marítimo y en lo militar. Las cifras totales dan idea precisa de la dimensión de esta empresa, denominada por Bartolomé Leonardo de Argensola como «una empresa tan porfiada[90]: Toda la gente de la Armada, sin la casa y familia del General, eran tres mil noventa y cinco personas; setenta y cinco piezas de diversa artillería; todos los pertrechos para navegar, desembarcar, pelear y batir murallas»[91].

Esta nueva presencia hispana en las Molucas, prolongada hasta 1662 cuando se produjo el abandono de su última fortaleza en la isla de Tidore, supuso un enorme coste económico para las siempre delicadas arcas españolas[92].

En realidad, estas y otras acciones armadas de las potencias europeas en la región moluqueña vinieron a añadir nuevas tensiones en una región que ya tenía las suyas propias. Sin embargo, la frecuente simbiosis establecida entre los poderes locales y los foráneos, con más o menos estabilidad, sirvió a los intereses de unos y otros hasta finales del siglo XIX.

El final de una historia: los Tratados de Límites del siglo XVIII

La dificultad técnica extrema planteada a la hora de trazar las líneas de demarcación hicieron que aún en el siglo XVIII continuasen los problemas jurisdiccionales y las tensiones bélicas entre ambas Coronas (por ejemplo en la colonia de Sacramento, objeto de sucesivos conflictos armados entre ambas naciones)[93], que trataron de delimitar mejor sus fronteras en tanto en cuanto existía ya un método científico que permitía fijar la longitud.

Madrid: Agencia Española de Cooperación Internacional, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América 1990, pp. 433-444.

89 LEONARDO DE ARGENSOLA, Bartolomé. *Conquista de las islas Malucas*. Prólogo de Glòria Cano. Madrid: Miraguano Ediciones, Ediciones Polifemo (Excma. Diputación de Zaragoza, Institución «Fernando el Católico»; 2.921) 2009, Libro Décimo, p. 322.

90 Ibídem. Libro Décimo, p. 321. La jornada es descrita en el Libro Décimo (Ibídem, pp. 321-354). De interés para los antecedentes es también el Libro Octavo.

91 Ibídem. Libro Décimo, p. 322.

92 De toda esta acción queda cumplida muestra documental en diversos archivos españoles y extranjeros. Muy interesante resulta el estudio ya citado de: JACQUELARD, Clotilde. «Une mosaïque conflictuelle». 2004, pp. 111-121. En los presidios de la zona, la presión psicológica ejercida por el medio y por las duras condiciones de vida a las que estaban sometidos (mal abastecimiento, retraso en percibir sus pagas, mala alimentación...), colocaban a los soldados en situaciones límite ante las que ofrecían diferentes respuestas [LUQUE TALAVÁN, Miguel. «En las fronteras de lo lícito: vida privada de los militares destacados en el suroeste de las islas Filipinas (siglos XVII-XVIII)», en MANCHADO LÓPEZ, Marta María; LUQUE TALAVÁN, Miguel (coords.). *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*. Prólogo de Antonio García-Abásolo. Córdoba: Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones 2011, pp. 165-190].

93 RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, Capítulo XVIII, «Antagonismo en el continente americano por causa de la ocupación lusitana de la Colonia de Sacramento», pp. 236-238 (aborda aquí, entre otras cuestiones, el Tratado de Lisboa de 1681 y la segunda Junta de Límites que se reunió en Badajoz-Elvas en ese mismo año). RAMOS PÉREZ, Demetrio. «Los criterios contrarios al Tratado de Tordesillas en el siglo XVIII. Determinantes de la necesidad de su anulación», en VV.AA. *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Primer coloquio luso-español de Historia de Ultramar. Segun-*

El Tratado de Límites signado en Madrid el 13 de enero de 1750 tuvo como objetivo trazar una frontera física, que no astronómica, entre los territorios americanos de España y Portugal. Ambas potencias reconocían en el texto del articulado sus ocupaciones fuera de la línea de Tordesillas, tanto en Oriente como en América, aceptando ambas el mantenimiento de esa situación. «El artículo segundo de este Tratado declara que las Filipinas y las adyacentes que posee la Corona de España, le pertenecerán para siempre, sin que el rey de Portugal pueda reclamar nada del precio que pagó por lo pactado en 1529»[94].

El nuevo *statu quo* parecía definitivo, pero los acontecimientos europeos derivados de la guerra de los Siete Años y de la firma del Tercer Pacto de Familia de 1761, hicieron necesario un nuevo y, esta vez sí, definitivo acuerdo entre ambas naciones: el Tratado de San Ildefonso o de Límites de 1 de octubre de 1777, concretado a los pocos meses por el Tratado de El Pardo, un acuerdo de amistad y comercio firmado el 24 de marzo de 1778[95]. El acuerdo puso fin a las seculares disputas entre ambas potencias en el espacio americano y del sudeste asiático y actualizó, entre otros, los acuerdos de Tordesillas de 1494.

Antes, y para ayudar desde el plano científico-técnico, Jorge Juan y Antonio de Ulloa habían finalmente conseguido fijar la línea de demarcación sobre la base de trabajos franceses previos, y publicarla en su conocida *Disertación histórica y geográfica sobre el meridiano de demarcación* (1759)[96].

También resulta de gran interés la participación que hiciera en la cuestión de límites el conde de Aranda como embajador de Carlos III en París. Con la minuciosidad y el rigor que le caracterizaron en su ejercicio de la función pública aconsejó al marqués de Grimaldi en varios escritos que solicitase informes, copias de documentos antiguos y mapas para que pudiera formarse una opinión fundamentada y poder actuar en beneficio de la Corona en materia que se consideraba tan delicada[97].

El Tratado de San Ildefonso o de Límites de 1777, entre otros interesantes aspectos, reconfiguró las fronteras americanas de España y Portugal: la Corona portuguesa cedió a España el territorio en torno a la colonia del Sacramento, más las islas africanas de Annobón y Fernando Poo (base de la futura Guinea hispana). Por su parte, la Corona española se retiró de otros territorios como la isla de Santa Catalina, situada en la costa brasileña[98]. El artículo 21 volvía a recoger que el monarca luso renunciaba para sí y para sus herederos y sucesores a «(...) todo derecho que pueda tener o alegar al dominio de las islas Filipinas y demás que posee en aquellas partes la Corona de España»[99].

Reflexiones finales

El descubrimiento de América y su inicial colonización por los pueblos ibéricos dieron como resultado un nuevo escenario diplomático en el que fue necesario ir perfilando las zonas de expansión a tenor de los conocimientos técnicos y geográficos de cada momento. Como señalara Antonio Rumeu de Armas:

---

das Jornadas Americanistas de la Universidad de Valladolid. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de Historia de América 1973-1974, tomo II, pp. 163-193.

94 DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. 1994, p. 19. CASTILLO, Alejandro del. *Tratados, convenios y declaraciones de paz y comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón. Desde el año 1700 hasta el día. Puestos en orden e ilustrados muchos de ellos con la historia de sus respectivas negociaciones*. Madrid: [s.n.] 1843, p. 403.

95 Los textos de estos tratados internacionales pueden consultarse en: Ibídem, pp. 400-408 –Tratado de 1750–, pp. 467-468; –Tratado de El Pardo de 12 de febrero de 1761–, pp. 537-547; –Tratado de 1777–.

96 RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, pp. 255-256. ULLOA, Juan. *Disertación histórica y geográfica...* 1972.

97 La documentación original de esta correspondencia se encuentra en: AGS, Estado, legajo 7412. Véase el análisis de este interesante aspecto en: RAMOS PÉREZ, Demetrio. «Los criterios contrarios...». 1973-1974, tomo II, pp. 180-188. Era una forma de trabajar que Aranda aplicó en otros casos similares, como cuando encargó una copia del famoso mapa de John Mitchell, cuya primera edición databa de 1755 (*Mapa de los dominios británicos y franceses en la América Septentrional*. 1780. Óleo sobre lienzo y madera. 150 x 210 cm. Museo Naval (Madrid). [Nº inv.: GF-22]) para tomarlo como referente a la hora de delimitar las fronteras de los Estados Unidos en el Tratado de Versalles de 1783. Un detalladísimo y monumental mapa que muestra las posesiones británicas y francesas en la parte norte del continente americano (LUQUE TALAVÁN, Miguel (dirección científica). *Carlos III. Proyección exterior y científica de un reinado ilustrado*. Palabras preliminares de S. M. el Rey Don Felipe VI; y del Ministro de Educación, Cultura y Deporte don Íñigo Méndez de Vigo y Montojo. Madrid: Acción Cultural Exterior AC/E: Palacios y Museos 2016).

98 Archivo Histórico Nacional (Madrid), Estado, 3373, expediente 4, Tratado de San Ildefonso de límites en América entre España y Portugal. Firmado en San Ildefonso, el 1 de octubre de 1777.

99 Lourdes Díaz-Trechuelo estudió los complejos detalles de las negociaciones de este Tratado en relación a las islas Filipinas en: DÍAZ-TRECHUELO; Lourdes. 1994, pp. 19-21. CASTILLO. *Tratados, convenios y declaraciones...* 1843, pp. 537-547.

> «Teniendo en cuenta que la raya atlántica discurre exactamente a los 46º 37´de longitud oeste de Greenwich, es fácil determinar que su antimeridiano está a los 133º 23´ de longitud este del mismo lugar, pasando por la mitad de Australia y por la parte occidental de Nueva Guinea. Queda por tanto, claramente determinado que las islas de la Especiería y aun las islas Filipinas, motivo ambas de encarnizadas disputas entre España y Portugal, pertenecían al hemisferio luso. Pero resultaba tan difícil en los siglos XVI y XVII la determinación de la longitud, que se dieron por tal motivo las reclamaciones de territorios más insospechados y las consolidaciones de soberanía más sorprendentes»[100].

El Tratado de Zaragoza, su gestación, articulado y consecuencias, han sido valorados de diversa forma por la historiografía española desde mediados del pasado siglo xx. Oscilando dichas interpretaciones entre asegurar que fue un éxito de la diplomacia castellana o que fue todo lo contrario. Puede no caber duda de que la doble necesidad del césar Carlos de mantener la paz con Portugal para centrarse de pleno en los asuntos europeos, así como de recabar fondos para su política internacional, unida al fracaso en la determinación de una ruta que permitiera comunicar las islas Molucas con el continente americano, estuvieron en la base de esta decisión regia.

Como apuntaba Mariano Cuesta Domingo: «Fracasado el acuerdo en 1524, por razones técnicas y jurídicas, se lograba cinco años después por razones geopolíticas y económicas». Por este motivo puede considerarse, si entramos en el campo de las valoraciones, que ambas Coronas ganaron algo con la firma del Tratado[101]. Aunque podemos añadir una observación adicional: mientras Castilla y Portugal debatían acerca de la propiedad y posesión de las islas Molucas, otras naciones europeas (Inglaterra y Holanda) llegaban a la región, ajenos a cualquier tratado o acuerdo internacional, imponiendo su presencia por la fuerza de la ocupación.

Acostumbrada la historiografía en no pocas ocasiones a concebir, y aun explicar, el mundo desde una óptica etnocéntrica, no podemos dejar de reflexionar cada vez más sobre una idea: que este confín de la tierra explorada por los ibéricos, el sudeste asiático, no era tal, sino un puesto de avanzada y de conexión/colisión de los intereses europeos. Y es que la frontera, aquella frontera, fue mucho más: espacio polisémico, de división de territorios, de conflicto o «choque», de relaciones de variable intensidad, de intercambio cultural, simbólico, etc.[102]

Durante la Unión de Coronas no hubo reclamaciones por la propiedad de las zonas del sudeste asiático. Lo cierto es que tanto los españoles en esta última región, como los portugueses en Sudamérica, habían comenzado a rebasar los límites fijados por los Tratados de Tordesillas y Zaragoza. Unos avances, los producidos sobre todo en Sudamérica, que dieron lugar a nuevos tratados internacionales como el Tratado provisional de Lisboa (17 de mayo de 1681)[103], el de Límites o de Madrid (1750) y el de San Ildefonso (1 de octubre de 1777)[104]. Este último fue el encargado de poner un punto y final a una ya por entonces lejana, aunque aún actual, historia que había comenzado en el año 1479.

---

100 RUMEU DE ARMAS, Antonio. *El Tratado de Tordesillas...* 1992, p. 219.

101 CUESTA DOMINGO, Mariano. 1995, tomo III, pp. 1513-1514. «Todo ello hace considerar a los Convenios de Zaragoza como un éxito. Para Portugal porque eliminaba de la competencia a un rival extraordinariamente peligroso y, en consecuencia, podía disfrutar de la exclusiva en la comercialización y distribución de las especias. Para Castilla, porque recibió una compensación económica muy alta por la cesión de unos eventuales derechos sobre una región semiinaccesible para sus barcos por los condicionamientos geográficos y náuticos, así como por los políticos suscitados por la aparición, configuración y reordenación de un Nuevo Mundo». (Ibídem, p. 1514).

102 GARCÍA CANCLINI, Néstor. *Diferentes, desiguales y desconectados. Mapas de la interculturalidad*. Barcelona: Editorial Gedisa (Colección CLA.DE.MA) 2005. GRIMSON, Alejandro (compilador). *Fronteras, naciones e identidades. La periferia como centro*. Buenos Aires: Ediciones Cicus La Crujía (Colección Signo. Serie Comunicación y Cultura) 2000.

103 GUILLÉN TATO, Julio F. «Las negociaciones de Badajoz y Yelves de 1681 y las reflexiones de Jorge Juan y Ulloa para la fijación de la Línea», en VV.AA. *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Primer coloquio luso-español de Historia de Ultramar. Segundas Jornadas Americanistas de la Universidad de Valladolid*. Valladolid: Universidad de Valladolid, Seminario de Historia de América 1973-1974, tomo II, pp. 145-146. Seguido de la transcripción del ensayo titulado «Del congresso celebrado en Badajoz y Yelves para determinar el parage por donde debería pasar el meridiano de demarcación, y su ningún provecho, resuélvese este punto, y establécense los países que corta». Este texto conforma el capítulo II de la *Disertación histórica y geográphica sobre el meridiano de demarcación...* de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (Ibídem, pp. 147-162).

104 DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. 1994, pp. 18-ss.

PUBLICACIONES DE DEFENSA

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

ISBN: 978-84-9091-390-1