

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN**

LXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



V CENTENARIO DE LA EXPEDICIÓN MAGALLANES-ELCANO (y IV) El final de la expedición y sus consecuencias

**CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2022
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 86
MADRID, 2022**



MINISTERIO DE DEFENSA

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN**

**LXVI JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA**

**V CENTENARIO
DE LA EXPEDICIÓN
MAGALLANES-ELCANO (y IV)**

El final de la expedición y sus consecuencias



**CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2022
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 86
MADRID, 2022**

CUBIERTA: *El regreso a Sevilla de Juan Sebastián de Elcano*, de Elías Salaverría. Museo Naval de Madrid.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval. Departamento de Estudios e Investigación
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50 / 91 312 44 27
C/e: ihcn-dei@mde.es / msanes4@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<https://cpage.mpr.gob.es>

EDITA:



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

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid
© Autores y editor, 2023
NIPO 083-23-146-5 (edición impresa)
ISBN 978-84-9091-772-5 (edición impresa)
Depósito legal M 17841-2023
Fecha de edición: mayo de 2023
Imprime: Ministerio de Defensa

NIPO 083-23-147-0 (edición en línea)

Las opiniones emitidas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad de los autores de la misma. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la 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 procedente de bosques gestionados de forma sostenible y fuentes controladas.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>La vuelta por el Atlántico, la llegada a Sevilla de J. S. Elcano, y su vida hasta su muerte en la Mar del Sur</i> , por D. José María Blanco Núñez, capitán de navío (retirado)	9
<i>Resultados y enseñanzas de la primera vuelta al mundo</i> , por D. Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado) ..	21
<i>Cronistas de la primera vuelta al mundo</i> , por D. ^a Beatriz Sanz Alonso, profesora titular del Departamento de Lengua Española de la Universidad de Valladolid	49
<i>La expedición de Jofre de Loaysa y la muerte de Elcano</i> , por D. Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (retirado)	59
<i>El establecimiento de la posesión de las Molucas y de Filipinas</i> , por D. Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de la UCM ..	73

V CENTENARIO DE LA EXPEDICIÓN MAGALLANES-ELCANO (y IV)

El final de la expedición y sus consecuencias

El ciclo de jornadas de historia marítima dedicado a la conmemoración de los quinientos años de la expedición de Magallanes-Elcano, que comenzó en 2019, se completa con estas cuartas y últimas dedicadas a recordar la gesta, que llevan por título «El final de la expedición y sus consecuencias».

Como es sabido, la expedición, compuesta por cinco naos y más de 230 marinos, zarpó de Sevilla en agosto de 1519, en busca de una ruta, navegando hacia poniente, hasta las islas de la Especiería (las Molucas). Tan solo una de dichas naves, con dieciocho tripulantes de los 239 salidos de Sevilla, arribó de vuelta a este puerto tres años más tarde bajo el mando de uno de ellos, Juan Sebastián de Elcano.

En las tres jornadas anteriores se trataron, en este orden, la situación de los reinos hispánicos, y los oficios y el ambiente marinero en los años precedentes; la preparación y la salida de la armada; y la navegación por el Atlántico, el Pacífico y el Índico.

En estas cuartas y últimas, los conferenciantes se centrarán en la arribada de la nao *Victoria* a Sevilla, en las crónicas del viaje, en la siguiente expedición por la misma ruta al mando de Jofre de Loaysa, en el establecimiento de la posesión de las Molucas y las Filipinas y, finalmente, y de manera más general, en los resultados de la Primera Vuelta al Mundo.

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

José María BLANCO NÚÑEZ es capitán de navío retirado. Ingresó en la Escuela Naval Militar el 16 de julio de 1962. Embarcado en diferentes buques durante ocho años, ha mandado el dragaminas *Sil*, la corbeta *Diana*, la fragata *Cataluña* y el buque de aprovisionamiento de combate *Patiño*. Especialista en Comunicaciones, diplomado en Guerra Naval, Investigación Militar Operativa, Altos Estudios Internacionales y Estudios Avanzados de Historia Moderna por la Universidad Complutense, ha realizado asimismo el 78.º Curso del Colegio de Defensa de la OTAN en Roma y el Curso Superior en el Instituto Superior Naval de Guerra de Lisboa. Poseedor de diversas condecoraciones militares nacionales y extranjeras, ha sido galardonado con los premios Virgen del Carmen, Marqués de Santa Cruz de Marcenado y Almirante Ceballos, y con el diploma de los Premios Virgen del Carmen y de los de la Revista General de Marina. Es coautor de la obra *Desvelando horizontes* (3 tomos), sobre la primera circunnavegación del globo. Miembro de número de la de la Real Academia de la Mar y de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares, es académico correspondiente de la Real de la Historia, de la de la Marina de Portugal y de la Almirante Brown de Buenos Aires. Es asimismo vocal de la Comisión Española de Historia Militar y honorario de la Comisión Internacional de Historia Militar, así como asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval y miembro de la junta directiva del Comité Español de Ciencias Históricas.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ es capitán de navío retirado. Nació en Narón (La Coruña, España) en 1943. Ingresó en la Escuela Naval de 1961, y es especialista en Armas Submarinas, así como diplomado en Guerra Naval y en la Escuela de Defensa OTAN en Roma. Ha desempeñado diversos destinos y mandos en tierra y a flote, en España y en el extranjero (Estados Unidos, Países Bajos e Italia). Desde enero de 2002 hasta marzo de 2008 (en que pasó a situación de retiro) fue subdirector del Museo Naval de Madrid, del que actualmente es consejero colaborador, y es vicepresidente de la Real Liga Naval Española, numerario de la Real Academia del Mar y de la Asamblea Amistosa y Literaria, correspondiente de la Academia de Ciencias y Artes Militares, y vocal de la Junta Facultativa del Instituto de Historia y Cultura Naval y de otras asociaciones culturales y artísticas. Dibujante, pintor e ilustrador, cuenta en su haber con más de veinte exposiciones individuales y ha participado en numerosos certámenes y exposiciones colectivas y conjuntas. Ha impartido numerosas conferencias sobre historia naval, historia del arte, temas de actualidad y filatelia en España, Chile, Colombia y Cuba, es articulista en diferentes revistas y ha colaborado en la edición de varias obras literarias. Es asimismo autor de dieciséis libros, el último de los cuales, *Vida en una nao del siglo XVI*, se publicó en abril del pasado año de 2022.

Beatriz SANZ ALONSO es profesora titular de la Universidad de Valladolid. Sus líneas de investigación incluyen Discurso mariner, Lexicología y lexicografía, Toponimia, Lingüística comparada, Gramática del español, Lingüística del discurso e Historia de la lengua. Ha publicado dieciocho libros (alguno de ellos en colaboración), 39 artículos científicos, ocho capítulos de obras colectivas y dos diccionarios: *Diccionario de germanía* y *Diccionario del castellano tradicional* (en colaboración). Es profesora invitada en veintidós universidades extranjeras y en diversas universidades, ayuntamientos y centros culturales españoles, y miembro correspondiente de la Real Academia de la Mar, la Academia Browniana Argentina, la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y la Academia Argentina de Arte y Ciencias de la Comunicación. Ganadora de la quinta edición del Premio de Historia Naval, que convocan la Fundación Alvargonzález y la Librería Náutica Robinson, es realizadora y directora del programa *Los mares relatados*, de Radio 5 de Radio Nacional de España, y consejera colaboradora del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Mariano JUAN Y FERRAGUT es capitán de navío retirado. Especialista en Submarinos y en Armas Submarinas, es diplomado en Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval, en Estados Mayores Conjuntos por el CESEDEN, y ha superado el curso del Colegio de Defensa de Roma

de la OTAN. Ha sido jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Estrecho, de la Unidad de Política Exterior de DIGENPOL y del Estado Mayor de Submarinos, y comandante de siete buques de la Armada. También ha sido director de la *Revista General de Marina* (1998-2006) y de *Proa a la Mar* (Real Liga Naval Española), vicepresidente de la Asamblea Amistosa y Literaria, miembro de la Real Academia del Mar y del Foro de Pensamiento Naval, y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval. Ha impartido conferencias en multitud de ciudades españolas, en muchas capitales europeas y en Cuba y Filipinas, y ha sido comisario de la exposición «El Galeón de Manila». Coautor de una decena de libros, entre ellos dos de los tomos de la *Historia militar de España* de la Real Academia de la Historia, su último libro publicado lleva por título *La batalla de El Callao* (2021). Además de estar condecorado con cinco cruces del Mérito Naval, la Cruz del Mérito Militar y la del Mérito Aeronáutico, está en posesión de la Medalla de Estamento de la Nobleza del Mar, el Ancla de Oro de la Real Liga Naval Española y los diplomas de la Revista General de Marina y de Amigo de la Infantería de Marina.

Enrique MARTÍNEZ RUIZ es catedrático emérito de Historia Moderna en la Universidad Complutense de Madrid. Profesor invitado, entre otras universidades extranjeras, de las de Poznan (Polonia), Coímbra (Portugal), el Pacífico (Lima-Perú), Zacatecas (México) y el Zulia (Venezuela), ha sido ponente en congresos y seminarios nacionales e internacionales y director de una veintena de tesis doctorales, así como autor de más de trescientas publicaciones. Sus últimos libros son *Los soldados del rey: los ejércitos de la Monarquía Hispánica, 1480-1700*; *El ejército del rey: los soldados españoles de la Ilustración* (ambos publicados por Actas); *La defensa del Imperio, siglos XVI y XVII* (Paraninfo), y *Felipe II. Hombre, rey, mito* (La Esfera de los Libros). Es el director de los tres volúmenes de *Desvelando horizontes*, dedicados a la conmemoración de la Primera Vuelta al Mundo. Galardonado con el Premio Nacional de Historia de España y el Premio Ortega y Gasset de los Villa de Madrid, es comendador de la Orden de la Estrella Polar (Suecia), y por sus publicaciones se le ha distinguido con la Gran Cruz de la Orden del Mérito de la Guardia Civil, la Gran Cruz de 1.ª clase del Ejército, la Gran Cruz de la Armada y la Medalla de la Facultad de Derecho de la UNED.

LA VUELTA POR EL ATLÁNTICO, LA LLEGADA A SEVILLA DE J.S. ELCANO, Y SU VIDA HASTA SU MUERTE EN LA MAR DEL SUR

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de navío retirado

Esta conferencia mostrará lo vivido por Juan Sebastián Elcano desde su fugaz escala en Cabo Verde hasta que embarcó en La Coruña (24/07/1525) para mandar uno de los barcos (la *Sancti Spiritus*) de la expedición de Loaysa a la Especiería, expedición en la que será su principal consejero y que rematará con su muerte en la Mar del Sur. En ese intervalo trabajará en Sevilla para informar a los oficiales de la Casa de Contratación. Luego, acudirá a Valladolid para postrarse ante su majestad y declarar ante el juez Leguizamón. Enseguida lo encontraremos presidiendo la delegación española en la junta hispano-portuguesa de Elvas-Badajoz, que trató de determinar, sin éxito, a quién correspondía la propiedad de las islas de la Especiería. Tras esta última actividad, regresará a Guetaria, su pueblo natal, donde se encargará de construir barcos para la expedición de Fernández de Loaysa. Y, finalmente, zarpará con esos buques para La Coruña, donde se embarcaron familiares y amigos que enroló consigo. Por tanto, pretendemos contar un periodo de su vida que duró dos años, diez meses y dieciséis días.

La llegada a Cabo Verde

El 1 de julio de 1522, Elcano tomó la decisión de arrumbar decididamente a Cabo Verde para aprovisionarse, y el día 9 fondeó en el puerto de Río Grande (Ribeira Grande, de la isla de Santiago); allí la expedición se dio cuenta de que la fecha que llevaba estaba equivocada en un día, lo que tuvo el mérito de permitir que tal circunstancia, hoy en día de sobra conocida, fuese anotada por primera vez en una crónica.

Descubierta la mentira que habían contado (ya saben: aquello de que venían extraviados de América... Alguno de los de la «comisión de compra de víveres» debió de irse de la lengua, afirmando que pagarían con clavo), los expe-



Ribeira Grande (Cabo Verde). FUENTE: www.bing.com

dicionarios escaparon por los pelos, picando lo cables de la *Victoria* y tomando la derrota de la conocida «Volta da Mina». En tierra quedaron presos trece hombres que en el plazo de unos meses regresarán a Sevilla, gracias a la decidida intervención del rey Carlos I.

Tras la consabida Volta da Mina, el 3 de septiembre de 1522, a las 04:00, el serviola de la *Victoria* cantó «¡Tierra!»; era el cabo de San Vicente. Y, tras una perfecta recalada allí, los expedicionarios pasaron la barra de Sanlúcar el día 6, con dieciocho europeos y tres malayos, la mayor parte enfermos. Habían navegado, según Pigafetta, «más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, dando la vuelta completa al mundo, navegando siempre de levante a poniente (...) El lunes 8 de septiembre echamos anclas junto al muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería ...»¹.

Tan penosa era la situación de la *Victoria* que, una vez fondeada en Sevilla, unos empleados de la Casa de Contratación estuvieron achicándola durante veinticinco días. Previamente, dicha Casa, ya versada en el estado en que solían llegar de América los buques, había fletado un batel remolcador para que la *Victoria* remontase el Guadalquivir, y envió a Sanlúcar víveres frescos. Tales viandas reanimaron a los famélicos tripulantes, quienes llevaban prácticamente cinco meses comiendo únicamente arroz hervido en agua de mar y algo de trigo. El vino, el pan, la carne de vaca y las sandías embarcadas en Sanlúcar fueron para ellos un verdadero maná.

Desde Sanlúcar, Elcano remitió una carta al ya emperador Carlos V, a modo de un moderno *hot wash up*; en ella, entre otras cosas, decía:

(1) PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje en torno del globo*, Espasa Calpe (Austral), Madrid, 1963, pp. 142-143.



Sanlúcar (1567). FUENTE: www.bing.com

«... Y por tanto suplicamos a Tu Alta Magestad que provea al rey de Portugal por los trese hombres que tanto tiempo tienen servido.

Mas sabrá Tu Alta Magestad lo que en más avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el occidente e viniendo por el oriente.

Suplico y pido por merced a tu Alta Magestad por los muchos trabajos e sudores e hambre e sed e frío e calor que esta tu gente ha pasado en tu servicio, les has merced de la cuarta parte e vintena de sus caxa e quintaladas [libres de impuestos reales]. Así, me quedo besando pies e manos de Tu Alta Magestad. Fecha en la nao *Vitoria*, en Sanlúcar, a vi de setiembre de mil e quinientos e veinte e dos años. = Servidor de Tu Alta Magestad, = el Capitán Juan Sebastián Elcano».

Esta carta evidencia las convicciones de Elcano y, unida a lo declarado después en Valladolid, permite intuir cuál será su inmediata actuación:

- somos los primeros que hemos dado la vuelta al mundo, desde un punto al mismo punto navegando siempre hacia el oeste;
- la Especiería está en la zona española del Tratado de Tordesillas (esto lo declarará ante juez Leguizamón en Valladolid);
- tenemos (tengo) que volver, para hacernos con el control de las especias.

El espíritu religioso de aquellos hombres era tan acendrado que, en Cabo Verde, cuando se dieron cuenta del cambio de fecha experimentado –por haber perdido un día al navegar siempre en el sentido del sol–, creyeron estar todos en pecado por no haber respetado los días de precepto ni los ayunos de la Cuaresma. Por eso, lo primero que hicieron al fondear en el sevillano puerto de las Mulas, fue acudir a prosternarse ante la Virgen de la Antigua.

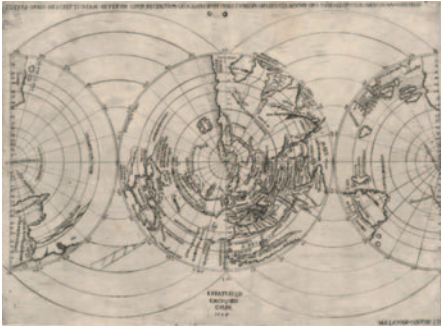
En Sevilla. Información en la Casa de Contratación. La cartografía posterior a la circunnavegación

Como resultado de la información dada por Juan Sebastián Elcano empezó a conocerse mejor el mundo; y, gracias al trabajo de los cartógrafos de la Casa de Contratación, aparecieron sucesivamente las siguientes cartas:



Carta Polar

- 1) Anónima de Turín (atribuida a Juan Vespucio), que se conserva en la Biblioteca de Turín. De 1523, fue la primera de la Casa Contratación, seguramente para figurar en el Padrón Real.
- 2) Polar (1522), atribuida por unos a García de Torenó y por otros a Pedro Reinél. Se encuentra en el palacio de Topkapi, en Estambul, y en ella se pueden ver detalles del estrecho de Magallanes.
- 3) La de Nuño García de Torenó (1522), cartógrafo mayor de la Casa de Contratación, que había confeccionado veinticinco cartas en pergamino para la expedición de Magallanes y, con lo declarado por Juan Sebastián Elcano, confeccionó esta carta de las Molucas, a las que sitúa en aguas de la demarcación española. Se conserva en la Biblioteca de Turín.
- 4) *Totius orbis descriptio tam veterum quam recentium geographorum*, de Juan Vespucio (1524). Está en la Universidad de Harvard. Constituyó un apoyo a la reivindicación española de las Molucas. En ella se ve muy centrada la península ibérica, en el hemisferio norte (círculo central), y los cabos de San Agustín y San Antonio, en el hemisferio sur (los semicírculos laterales).
- 5) La conocida como Carta del cardenal Salviati, nuncio de su santidad que vino a Sevilla a casar al ya emperador Carlos V con Isabel I de Portugal, y que recibió esta carta como regalo. La confeccionó Nuño García de Torenó en 1525. Es la mejor de su época y se conserva en la Biblioteca Laureniana, de Florencia.



Carta de Juan Vesputio



Carta de Nuño García de Torenó



Carta del cardenal Salviati

En Valladolid, ante su majestad

Terminado el trabajo en Sevilla, y como su majestad le había ordenado, Elcano marchó a Valladolid acompañado de dos de sus hombres: Francisco

Albo (piloto, natural de la isla de Quíos, en Grecia) y Fernando Bustamante (de la Montaña santanderina, barbero y curandero), y de tres «malucos»², imitando lo que en su día había hecho Cristóbal Colón. También fue con él el contraamaestre Miguel de Rodas, aunque no para declarar ante el juez. No lo acompañó Pigafetta, quien sin embargo, por su cuenta, también acudió a Valladolid, a entregar su diario al Emperador. En este relato, el italiano se muestra devoto de Magallanes, pero no cita a Elcano, lo cual resulta por lo menos una ingratitud, pues fue el de Guetaria quien lo devolvió sano y salvo a España.

Elcano llevó regalos al Emperador, entre ellos todo tipo de especias, aves del paraíso obsequiadas por el rey de Tidore, y presentes de los reyes con los que se habían firmado tratados de paz y de trato.

Los visitantes recibieron, además de escudos de armas, premios en metálico: Juan Sebastián Elcano, quinientos ducados de oro, y los otros tres acompañantes, 50.000 maravedíes. Carlos V accedió a la exención de impuestos solicitada por Elcano en la carta citada más arriba, y como ya dijimos aceleró los trámites para el regreso de los que habían quedado presos en Cabo Verde.

Sin embargo, la verdadera ganancia de la empresa provino del clavo que la *Victoria* traía consigo en la bodega, cuya venta financió gran parte de los gastos de la expedición, y de la que Juan Sebastián recibió 508.724 maravedíes. Pero el Emperador no concedió ningún título al guetariano, ni hábito de orden alguna como sí había hecho con Magallanes. Quizá esto se debiera al «pecado original» de haber vendido su barco a unos banqueros, que en realidad no lo adquirieron por compra, sino ejecutando una hipoteca que el Elcano no pudo afrontar.

Los visitantes declararon también en Valladolid y ante el mismo juez, Sancho Díaz de Leguizamón. Tenían como precedente la declaración de Esteban Gómez (Estevão Gomes) ante el rey Carlos I de España cuando, tras desertar con la *San Antonio* en pleno estrecho de Magallanes, llegó a Sevilla tras merítísima navegación, y en su declaración denigró e hizo caer en desgracia a Magallanes y Mezquita. Elcano debió de conocer, durante su estancia en Sevilla, estas declaraciones de Gómez, que seguramente condicionaron las suyas, como enseguida veremos.

Las declaraciones de Elcano y sus dos acompañantes ante el juez bachiller Sancho Díaz de Leguizamo (o Leguizamón), del Consejo de S.M. y alcalde de Casa y Corte, auxiliado por el escribano Juan de Garibay, se concretaron en el siguiente cuestionario, que muestra cierto interés por hacer justicia, pero también por los aspectos comerciales de lo que se ventilaba:

1. ¿Por qué la enemistad de Magallanes con Juan de Cartagena?
2. ¿Por qué ordenó Magallanes matar a Luis de Mendoza y pagó a Espinosa?

(2) Naturales de las islas de la Especiería o Molucas. En el portugués actual, *maluco* es sinónimo de loco, por los gestos y aspavientos de aquellos habitantes de la actual Indonesia.

3. ¿Por qué los castigos de San Julián?
4. Las penas impuestas ¿se debían al malestar por el nombramiento portugueses?
5. ¿Por qué tanta demora en los puertos?
6. ¿Por qué no se rescató oro?
7. ¿Qué mercaderías llevaban los juncos chinos y se asentaron?
8. ¿Qué fue de los rescates dados a Carvalho?
9. ¿Eran veraces los asientos?
10. ¿Cuál era el peso del clavo?
11. ¿Pasaron clavo «bajo cuerda» o lo vendieron?
12. ¿Cuál fue el trasfondo de la muerte de Magallanes?
13. ¿Por qué no salvaron a los supervivientes del banquete?

Como se echa de ver, las preguntas 1-5 del cuestionario tratan de esclarecer lo sucedido en San Julián; las 6-9 buscan aclarar por qué Magallanes prohibió rescatar el oro y averiguar si se anotaron debidamente todas las mercancías embarcadas; la décima y la undécima se centran en determinar la razón de que el peso del clavo embarcado no coincidiera con el del desembarcado, y las dos últimas intentar fijar las circunstancias de la muerte de Magallanes y de lo sucedido en Cebú y como consecuencia del banquete.

En sus respuestas a la primera y segunda pregunta del cuestionario, los declarantes cargan decisivamente contra Magallanes. En relación con la primera, Elcano asevera que el portugués tomaba decisiones sin consultar a la «conjunta persona» (Juan de Cartagena), a la que ignoraba. No da pormenores sobre la detención de Cartagena, que fue entregado a Quesada, mientras que Magallanes entregó el mando de la *San Antonio* a su primo Mezquita. Durante la travesía por aguas del golfo de Guinea surgieron discrepancias por la ignorancia en que el jefe de la expedición mantenía a sus capitanes en lo tocante a la derrota a seguir. También discreparon por la detención de un contra maestre, quien, sorprendido en «pecado nefando» el mismo día del arresto de Juan de Cartagena, sería finalmente juzgado y ejecutado. También relata el guetariano el desacuerdo en la elección del lugar de invernada; los capitanes querían un lugar menos frío y mandaron a Mezquita a convencer a Magallanes, quien les contestó «que no quería obedecer sus requerimientos, ni cumplir las instrucciones de S.M.». En cuanto a la muerte de Mendoza, Elcano señala que su detención se ordenó por haberse destacado entre los discrepantes, y que no le dio tiempo a entregarse porque antes Espinosa lo apuñaló y mató.

Albo centró sus contestaciones en lo de San Julián, y declaró que Magallanes había pagado a Espinosa (que era el alguacil mayor) y a cinco compañeros porque lo que habían hecho «era en servicio de S.M.». Enseguida describe los arrestos y castigos impuestos.

Bustamante insiste en las discrepancias en la derrota y dice que Juan de Cartagena incluso preguntó a Magallanes: «¿Nos lleva a vender a tierra de moros?» En la contestación a la 2 se ratifican en lo dicho.

Respecto a los castigos de San Julián, a si las penas impuestas obedecían al malestar por el nepotismo de Magallanes, y a la demora excesiva en los puertos, Elcano insiste en lo anterior y añade: «... porque Magallanes dijo que susodichos [capitanes] rebelaban a la gente (...) porque teniendo espías portugueses tenía todos a mano y se haría lo que él quisiera». Y declara que, efectivamente, había malestar porque Magallanes nombraba capitanes a sus parientes y hacía con la armada lo que quería.

Albo se ratifica en lo dicho. Justifica la internada, aunque dice que él aún no era piloto; no obstante, sabemos que había comenzado su particular cuaderno de bitácora cuando la recalada en cabo San Agustín.

Bustamante insiste en que los capitanes exigían información sobre la derrota y que Magallanes no quería tomar «concejo (*sic*) de ellos, tal como mandaba el rey. Al decidir Magallanes internada, capitanes animaban gente a detener a Mezquita, primo de Magallanes y lo prendieron porque era portugués». Cuando Magallanes les pidió explicaciones sobre esa decisión, le contestaron: «Porque no hacía lo que el rey mandaba». Por eso el portugués hizo los escarmientos.

A las preguntas 6 (¿por qué no rescataron oro?), 7 (¿qué mercaderías llevaban los juncos chinos y se asentaron?), 8 (¿qué fue de los rescates dados a Carvalho?) y 9 (¿eran veraces los asientos?), Elcano contestó: «Magallanes amenazó con pena de muerte a quien osara rescatar ni tomar oro, porque quería “despreciar el oro”». Muerto Magallanes, huyeron de esa isla porque les mataron veintisiete hombres por traición de Enrique de Malaca, al que Duarte Barbosa había llamado «perro», y el guetariano no sabía «que ninguno rescatase allí oro alguno». El problema venía de que, en las estipulaciones firmadas con Carlos I, se disponía que dos de las islas, si fuesen más de seis las descubiertas, serían propiedad de Magallanes. Por eso este último no querría descubrir sus riquezas, y quizá él habría fijado su elección en Limasawa y Cebú. Bustamante y Albo coinciden en todo con Elcano. En cuanto a las mercaderías chinas («algodón, seda, hachas, cuchillos y percalinas»), fueron anotadas por el contador con lo gastado y el destino dado. Albo añadió que la partida de ropa se repartió entre la gente. Bustamante dijo que con esas cosas se rescató después comida y especiería para su majestad.

Acerca de las coronas de oro regaladas a Carvalho, Elcano no sabe nada (estaba en Brunéi a la sazón); Albo declara que «Carvalho no tomó concejo de ninguno»; Bustamante coincide en que Carvalho soltó la presa sin consultar a nadie, y afirma que los asientos son veraces, salvo en el periodo de mando de Carvalho, al que destituyeron porque había montado en su buque una especie de harén con prisioneras hechas en alta mar.

En relación con las preguntas 10-13, Elcano declara que el clavo fue embarcado verde, del árbol, y que durante la travesía se secó; de ahí la diferencia de peso («No hemos desembarcado nada ni de día ni de noche hasta Sevilla»). Los tres insisten en la temeridad de Magallanes, quien quería obligar al rey de Mactán a acatar al de Cebú y a pagar tributo de «una fanega de arroz y una cabra».

A la decimatercera, Elcano contesta que no sabía nada porque estaba a bordo, enfermo, y no había asistido al banquete (del que escaparon solamente dos de los asistentes; uno de ellos, el alguacil Espinosa), pero insiste en el proceder arbitrario del portugués, que hacía cosas «en deservicio de S.M.». Albo y Bustamante tampoco saben nada (eso era asunto de los oficiales...)

Junta de Elvas-Badajoz (01/03/1524-31/05/1524)

A continuación del tratado de Vitoria, se convocó una junta de expertos que debería determinar:

1. dónde sería más conveniente trazar la línea divisoria: ¿en un globo o en una carta?;
2. cómo debería situarse el archipiélago de Cabo Verde en ese globo/carta;
3. desde qué punto del citado archipiélago se deberían medir las 370 leguas de Tordesillas.

La representación española estuvo compuesta por Juan Sebastián Elcano, Hernando Colón, fray Tomás Durán, Juan Vespucio, Sebastián Caboto, Diego de Ribera y doce marineros de la *Victoria*; la portuguesa, por Tomás de Torres (profesor de astrología de la Universidad de Lisboa), Simão Fernandes y Simão de Tavira. Las tres cuestiones planteadas se concretaron en una: *determinar con precisión la línea de demarcación en ambos hemisferios*. La junta, convocada con fecha límite, como era previsible terminó sin acuerdo, pues aún era imposible determinar con cierta precisión la longitud de aquellas tierras. Finalmente, Elcano pudo partir para su tierra.

De nuevo en su patria chica

Pero, de regreso en Vizcaya, Elcano no se entregó al placer del merecido descanso, sino que, nada más llegar a Portugalete, empezó a trabajar para apremiar a los astilleros de la ría bilbaína en la construcción de cuatro naos para la expedición que estaba organizando el noble García Jofre de Loaysa, comendador de Ocaña en la Orden de San Juan y natural de Ciudad Real. Una vez que se aseguró de que los trabajos estaban encarrilados, pasó a su Guetaria natal, y tampoco exactamente a descansar, sino a reclutar gente para la comentada expedición al Maluco. Desde allí zarpó para La Coruña con maestros, pilotos y marineros, entre ellos sus hermanos, el piloto Martín y el ayudante de piloto Antón, su cuñado Santiago de Guevara, varios vecinos más y el grumete de Ordizia Andrés de Urdaneta, que se convertirá en uno de los navegantes más famosos del XVI al completar por primera vez el tornaviaje de Filipinas a la Nueva España.

En La Coruña

Durante las Cortes de Santiago de Compostela (31/03-25/04/1520), ciertos nobles gallegos, liderados por Fernando de Andrade, pidieron a Carlos I que el comercio de especias que abriría Magallanes se centralizase en La Coruña, por estar más cerca que Sevilla de los grandes centros comerciales de Europa. El ya emperador Carlos V dio licencia para ello el 22 de diciembre de 1522, es decir, algo después de la llegada de la *Victoria*. Entre los oficiales nombrados para esa nueva Casa de Contratación de las Especias figuraban Bernardino Menéndez, que sería el tesorero, y Cristóbal de Haro, banquero prestamista y coarmador con Carlos V de la armada al Maluco de Magallanes. Una vez constituida la Casa, García Jofre de Loaysa y un poderoso grupo de comerciantes sufragaron y lideraron la nueva expedición para posesionarse de las islas de la Especiería. Zarpará en 1525, con Juan Sebastián Elcano de principal consejero y capitán de una de las naves.

La Casa de Especiería de La Coruña duró poco. En 1529 selló su clausura el Tratado de Zaragoza, por el que se vendieron a Portugal las islas de la Especiería, que en realidad eran suyas.

Epílogo

Durante la navegación al Maluco por la misma derrota seguida por Magallanes, las relaciones entre Loaysa y Elcano fueron excelentes, pero este último tuvo la mala suerte de varar su buque, el *Sancti Spiritus*, en la entrada del estrecho de Magallanes (en las labores de salvamento se destacó singularmente el mencionado grumete Urdaneta). Juan Sebastián Elcano, embarcado en el galeón *Santa María de la Victoria* tras esa pérdida, sintiéndose enfermo dictó su testamento el 26 de julio de 1526, cuando la expedición navegaba por aguas de la Mar del Sur. Cuatro días más tarde fallecía el capitán general, Loaysa, y él (¡por fin!) tomaba el mando de la armada. Pero, enfermo, como su antecesor, de la ciguatera –por haber ingerido barracuda, según escribió Urdaneta– o de escorbuto –según otros–, entregó su alma a Dios el 4 de agosto del mismo 1526.

Entre las mandas testamentarias constaba una, descubierta por el almirante don Julio Guillén cuando estudió todo lo relativo a Elcano, por la que legaba al monasterio de la Santa Faz de San Juan (Alicante) veinte escudos, y cinco al paje portador de dicha cantidad. La manda quedó cumplida el 20 de abril de 1944, siendo capitán general de Cartagena el almirante don Francisco Bastarreche, como puede leerse la placa de azulejos que se conserva en la iglesia del cenobio mencionado:



RESULTADOS Y ENSEÑANZAS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío retirado

Introducción

Han terminado las celebraciones relacionadas con el quinto centenario de la primera vuelta al mundo, o al menos lo han hecho en parte, porque estas recientes jornadas vienen a ser como los flecos de esa extensa conmemoración que ha durado tres años, de septiembre de 1519 a septiembre de 1522. Durante este tiempo, e incluso desde antes, se han celebrado muchas conferencias, congresos, seminarios y debates; escrito libros y artículos; emitido comunicados, notas de prensa y cosas por el estilo, para recordar y analizar hasta el mínimo detalle la que fue la más grande aventura del hombre sobre la faz de la tierra en toda su historia.

Gracias a tales actos hemos aprendido muchas cosas, y en ellos se han pronunciado mensajes que han calado en el público, Pero en este también han arraigado a veces conceptos un tanto erróneos, como consecuencia de la simplificación excesiva de ciertas conclusiones que han acabado por convertirse en una suerte de eslóganes, Y esto lo sé de primera mano, por preguntas que me ha formulado la gente tras alguna intervención en público, o por comentarios que se me han hecho de forma directa o a través de las redes sociales.

Las especias, motores del mundo

Para empezar, conviene recordar que las especias, esas pequeñas sustancias utilizadas en la cocina, la repostería, la farmacia, la cosmética, la perfumería, etc., que hoy podemos encontrar en cualquier tienda de la esquina, hace quinientos años eran muy demandadas en Europa, sobre todo después de las interrupciones de su mercado y comercio –debidas a la caída de Estambul en poder de los otomanos allá por la medianía del siglo XV–, y se pagaba por ellas su peso en oro. Para hacerse con su comercio, a partir de entonces se empezaron a llevar a cabo exploraciones por mar, a la búsqueda de un camino



Ilustración 1. Nuez moscada. (Apunte a la acuarela de Marcelino González)

alternativo que condujera a las islas de las Especias, lejos de las tradicionales rutas de la seda y demás seguidas hasta entonces.

El resultado fue el nacimiento de la navegación oceánica o de altura, y con ella, de los largos viajes por mar, como la expedición que llevó al descubrimiento de América, la primera vuelta al mundo y otros grandes viajes y descubrimientos por América, África, Asia y Oceanía. Por ello, podemos decir que las especias fueron uno de los motores del mundo de finales del siglo XV y principios del XVI, y que propiciaron un mejor conocimiento de nuestro cada vez más pequeño globo terrestre¹.

Las grandes expediciones

En el periodo anteriormente considerado, hubo muchas expediciones por mar que, como indicamos, trataban de encontrar rutas alternativas hacia la Especiería. Fueron llevadas a cabo, sobre todo, por España y Portugal, y a su cabeza estuvieron figuras como Bartolomé Díaz (1488), Colón (1492), Vasco de Gama (1498), Ojeda (1499), Vicente Yáñez Pinzón (1508), Francisco Serrano (1511), Balboa (1513), Solís (1516)..., por citar algunos, hasta que se produjo la gran expedición de Magallanes-Elcano (1519-1522). En esta continua búsqueda de la Especiería, muchas disciplinas (navegación oceánica, geografía, cosmografía, astronomía, cartografía, barcos, construcción naval, instrumentos náuticos, logística, medicina y otras) conocieron un gran impulso y desarrollo que, en cierto modo, culminó con la primera vuelta al mundo. A partir de entonces, el avance en todas las ciencias náuticas y en el arte de navegar fue mucho más pronunciado. Se abría una nueva época. Hubo un antes y un después de aquel mes de septiembre de 1522 en que Elcano entraba en Sanlúcar de Barrameda, y dos días después en Sevilla, con un puñado de hombres a bordo de la nao *Victoria*, cargada de especias y de un montón de información de todo tipo que cambió para siempre la forma de ver el mundo.

(1) SÁNCHEZ RAMOS, Valeriano, y VILLORIA PRIETO, Carlos: «Las especias, el motor que llevó a explorar el mundo», *Diario de Cádiz*, 28 de febrero de 2022, https://www.diariodeca.diz.es/v_centenario_vuelta_al_mundo/especias-motor-cambio-mundo_0_1660334392.html



Ilustración 2. Réplica de la nao *Victoria*. (Wikimedia Commons)

Guion

Vistas estas introducciones, es buen momento para zambullirnos en un mar de preguntas, respuestas, resultados y enseñanzas derivadas de la primera vuelta al mundo.

Para empezar, en muchas de las conferencias, ponencias, seminarios, artículos, notas de prensa o lo que fuera sobre la primera vuelta al mundo era corriente oír afirmaciones como esta:

«El 20 de septiembre de 1519, Magallanes zarpó de Sanlúcar de Barrameda al mando de una escuadra de cinco naos y 239 hombres, para buscar un camino a las Islas de las Especias navegando hacia occidente. Aquella aventura finalizó tres años más tarde, cuando el 6 de septiembre de 1522, Elcano entraba de regreso en Sanlúcar de Barrameda con una sola de aquellas naos, la *Victoria*, con 18 hombres a bordo y cargada de especias, después de haber dado la vuelta a toda la redondez de la tierra por primera vez en la historia de la humanidad»².

(2) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «La primera vuelta al mundo», conferencias sobre el tema pronunciadas en diferentes foros (Barcelona, Bilbao, Cartagena, La Coruña, Madrid), 2017-2022.

Dicho así, y sin más reflexión, el oyente o el lector puede interpretar que de España salieron cinco barcos y 239 hombres, y que al final solo regresó un barco con dieciocho marinos. En tal caso, nos podemos preguntar: ¿es esto verdad?, ¿ocurrió así? A lo que yo respondería de inmediato, al estilo de mi tierra, que es Galicia: según, depende...

Y es que dar respuestas cortas y muy resumidas puede inducir a error. Sobre esta y otras cuestiones he tenido que hacer muchas aclaraciones y dar bastantes explicaciones para que la gente *se quedara con la copla* correcta, no con la equivocada. Estas explicaciones me han servido para confeccionar un listado que es la base del guion de la presente crónica, con una serie de resultados y enseñanzas. Resultados referidos a barcos, gente, descubrimientos, balance económico, etc., y enseñanzas sobre redondez de la tierra, dimensiones, océanos, navegación de altura, mitos, fábulas, fauna, gentes, costumbres, civilizaciones, datos geográficos, cartografía y otras materias.

Resultados

La gran expedición de Magallanes-Elcano, con el regreso a España en septiembre de 1522 de uno solo de sus barcos, la *Victoria*, capitaneada por Elcano, arrojó una serie de resultados que bien vale la pena analizar, para deshacer algunos equívocos, aclarar ciertas cosas y, de paso, demostrar que fue una expedición puramente española, con un balance económico positivo, y que, además de traer muchas especias, regresó con gran cantidad de información sobre una considerable variedad de materias.

Desde este prisma, vamos a analizar el destino de los barcos y los hombres que participaron en la empresa; los resultados económicos de esta en términos de costes totales y beneficios obtenidos; la naturaleza de la expedición en sí, y los logros conseguidos en aras de tener un mejor conocimiento de nuestro planeta³.

Barcos que regresaron

Volviendo casi al principio, recordemos que de España salieron cinco barcos: *Trinidad*, *Victoria*, *Concepción*, *San Antonio* y *Santiago*, todos ellos españoles, comprados de segunda mano en España y puestos a punto en Sevilla con dinero íntegramente español. De ellos, al cabo de tres años regresó uno: la *Victoria*. Pero ¿realmente solo regresó uno de los cinco que salieron? ¿Se perdieron los otros cuatro? Veamos qué pasó con cada uno de los barcos por orden cronológico.

El 22 de mayo de 1520, la *Santiago*, lanzada por un temporal contra las piedras en la zona sur de la costa argentina, se perdió en el Atlántico. En

(3) Los datos numéricos citados en los apartados siguientes están extraídos de mi libro *La nao Victoria y su vuelta al mundo*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2019, p. 329.

noviembre de 1520, la *San Antonio* desertó en el estrecho de Magallanes y regresó a España. La *Concepción* fue quemada por su tripulación, en mayo de 1521, en Bohol, al sur de Filipinas, por estar en muy malas condiciones y faltar gente para marinarla. La *Trinidad* se tuvo que quedar en la isla de Tidore, a reparar una vía de agua, y una vez lista intentó regresar por el Pacífico, pero los vientos contrarios se lo impidieron. De regreso a Ternate, en la segunda mitad de 1522 fue apresada por los portugueses y se hundió. La *Victoria*, en fin, regresó a España por el Índico, tras haber dado la vuelta al mundo. Con lo que, de los cinco barcos que habían salido de España, en realidad regresaron dos, *San Antonio* y *Victoria*, es decir, el 40 por ciento, si bien es verdad que solo uno completó la vuelta al mundo, o sea, el 20 por ciento.

Recuento de expedicionarios

En cuanto al recuento de los expedicionarios que, habiendo salido de España en 1519, regresaron a ella en 1522, según como se mire, también hay cifras que pueden inducir a error. En primer lugar, partamos de la base de que salieron de España un total de 239 expedicionarios, que provenían de varios países: Alemania, España, Flandes, Francia, Inglaterra, Italia, Malaca, Portugal, Rodas, enumerados tales países por orden alfabético. Además, también integró la expedición algún representante de países africanos, etc. Vamos a ver las diferentes vicisitudes por las que pasaron.

Hombres que salieron de Tidore a bordo de la Victoria

La *Victoria* zarpó de Tidore el 21 diciembre 1521, con sesenta hombres a bordo, de los que trece eran indios moluqueños, y los 47 restantes, expedicionarios, incluido Elcano, lo que significa que de Tidore salió para España el 19,7 por ciento de los 239 expedicionarios que habían zarpado en 1519.

Hombres de la Victoria que se quedaron en Cabo Verde

Tras una navegación muy larga por el Índico, el cabo de Buena Esperanza y el Atlántico, la gente de la nao *Victoria* sufría una enorme falta de víveres, lo que causaba muchas muertes por inanición y escorbuto. La situación era desesperada, y Elcano consultó con su gente dos posibles alternativas para tratar de hacer víveres: dirigirse a las costas de África, o navegar hacia las islas portuguesas de Cabo Verde. Las costas africanas eran desconocidas y presentaban peligros de todo tipo. Y acercarse a las islas portuguesas también era peligroso, porque Portugal había intentado por todos los medios evitar que la expedición española tuviera éxito. Pero los expedicionarios sabían que en las islas podían conseguir víveres y, con suerte, comprar algunos esclavos que echaran una



Ilustración 3. Salida de la nao *Victoria* de Tidore para regresar a España. Óleo de Ferrer Dalmau. (Museo Naval de Madrid)

mano en las bombas de achique, ya que los pocos hombres de a bordo estaban extenuados y la nao hacía mucha agua. Fue una decisión difícil y muy sopesada. Pero, a pesar de ser plenamente conscientes de que podían caer en manos de los portugueses, la necesidad de víveres era tan acuciante que los expedicionarios decidieron correr el riesgo y, tras una votación, salió ganadora la opción de ir a las islas⁴. Y allá se dirigió la nao, para fondear en Porta Praia, en la isla de Santiago, el 8 de julio de 1522 –que, como veremos, resultaría ser el día 9–, y adquirir víveres. Para tratar de salir airosos de aquella ratonera, los de la *Victoria* contaron una mentira a los portugueses –que en principio se la creyeron–: les dijeron que venían en un convoy de la Carrera de Indias, procedentes de América; que habían roto un palo (efectivamente, habían roto el trinquete en el cabo de Buena Esperanza), y que el comandante del convoy les había dicho que repararan las averías y continuaran viaje con independencia.

La lancha fue por dos veces a buscar víveres sin novedad, pero a la tercera vez puede que alguien se fuera de la lengua, o que pagaran los víveres con clavo, o que resultara sospechosa la fecha que llevaba la nao (8 de julio de 1522, cuando en realidad era el 9, ya que, al dar la vuelta a la tierra navegando hacia occidente y pasar por el meridiano 180, tenían que haber adelantado una

(4) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *La primera vuelta al mundo*, Edaf, Madrid, 2018, p. 140.

fecha), la cuestión es que los portugueses vieron que los de la nao les estaban tomando el pelo y apresaron a la lancha con sus trece hombres. También intentaron apresar a la *Victoria* que, en cuanto se percató de lo que estaba pasando, puso mar por medio y siguió viaje sin la lancha ni su gente, pero con víveres suficientes para lo que le quedaba de camino.

Los trece tripulantes de la lancha que se quedaron en Cabo Verde, quienes representaban el 5,5 por ciento de los expedicionarios salidos de España y el 27,7 por ciento de los que habían zarpado de Tidore, fueron los siguientes⁵:

- Felipe de Burgos, sobresaliente;
- Felipe de Rodas, marinero;
- Gómez Hernández, marinero;
- Juan Martín, sobresaliente;
- Maestro Pedro, lombardero;
- Martín Méndez, contador y encargado de efectuar las compras;
- Pedro Chindurza, grumete;
- Pedro de Tolosa, despensero;
- Ricarte de Normandía, carpintero;
- Roldán de Argote, lombardero;
- Socacio Alonso, marinero;
- Tomás Hernández, marinero;
- Vasquito Gallego, paje.

Hombres de la Victoria que regresaron a España

Todos los textos, o la gran mayoría de ellos, dicen que la nao regresó a España con dieciocho demacrados y andrajosos tripulantes, lo que no se ajusta a la realidad. Veamos por qué. En el viaje de regreso por el Índico y el Atlántico, de aquellos sesenta hombres que habían salido de Tidore, 39 se quedaron por el camino; alguno fue ajusticiado, otros desertaron, la mayor parte fallecieron (sobre todo por hambre y escorbuto) y trece, como hemos visto, fueron apresados por los portugueses en la isla Santiago, del archipiélago portugués de Cabo Verde. Lo que supuso un 65 por ciento de bajas desde Tidore a España, incluidos los que se quedaron en la isla portuguesa. Y el resto, veintiún hombres, fueron los que en realidad llegaron a España. Es decir que llegó el 35 por ciento por ciento de los que habían salido de Tidore.

Por otra parte, hay que tener presente que tres de los veintiún hombres que entraron en Sevilla eran indios moluqueños (de los trece que habían embarcado en Tidore, que no completaron la vuelta al planeta y de quienes nadie se acuerda), y dieciocho (Elcano y diecisiete más) eran expedicionarios y miembros de la tripulación que, con la llegada a España, fueron los primeros en la

(5) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ: *La nao Victoria...*, p. 329.

historia que completaban la vuelta al mundo y son de los que todo el mundo se acuerda. Representaban el 7,5 por ciento de los expedicionarios salidos de España, y el 38,3 por ciento de los que habían zarpado de Tidore.

Los dieciocho hombres de la expedición que regresaron a Sanlúcar en 1522 a bordo de la *Victoria* fueron los siguientes, con sus nombres y cargos a bordo⁶:

- Juan Sebastián de Elcano, natural de Guetaria, capitán;
- Miguel Sánchez, natural de Rodas, maestre;
- Francisco Albo, natural de Axio, piloto;
- Juan de Acurio, natural de Bermeo, contramaestre;
- Andrés Hans, natural de Aquisgrán, condestable;
- Hernando de Bustamante, natural de Mérida, barbero cirujano;
- Martín de Yudícibus, natural de Génova, alguacil;
- Antonio Lombardo (Pigafetta), natural de Vicenza, sobresaliente y cronista.

— Marineros:

- Antonio Hernández Colmenero, natural de Huelva;
- Diego Carmena, natural de Bayona, Galicia;
- Francisco Rodrigues, natural de Portugal;
- Juan Rodríguez, natural de Huelva;
- Miguel Sánchez, natural de Rodas;
- Nicolás el Griego, natural de Nápoles.

— Grumetes:

- Juan de Arratia, natural de Bilbao;
- Juan de Santandrés, natural de Cueto;
- Vasco Gómez Gallego, natural de Bayona, Galicia.

— Juan de Zubileta, natural de Baracaldo, paje.

Hombres de la expedición que regresaron a España

Además de los que vinieron en la *Victoria*, de los 239 expedicionarios que salieron de España regresaron unos cuantos más. Veamos cuántos fueron: 53 de la nao *San Antonio*, que había desertado en el estrecho de Magallanes; dieciocho que llegaron con la *Victoria*; los trece de la lancha de la *Victoria* apresados por los portugueses en Cabo Verde, que terminaron regresando a España gracias a la intercesión de Carlos I ante el rey de Portugal; y cuatro de

(6) *Ibíd.*, pp. 555-336.

la *Trinidad*, que fueron prisioneros de los portugueses y vinieron a dar en la Península saltando de cárcel en cárcel (Espinosa, Mafra, Pancaldo y El Sordo). Con lo que, en total, regresaron unos 88 expedicionarios, el 37 por ciento de los 239 hombres que salieron de España, y no regresaron 151, aproximadamente un 63 por ciento.

Bajas por defunción habidas entre los expedicionarios

Vemos que solo regresaron a España unos 88 de los 239 hombres que formaban las tripulaciones de las cinco naos de Magallanes, y que se quedaron por el camino 151, aproximadamente. Pero, de estos 151, ¿cuántos murieron? Es difícil saber con exactitud cuántas bajas hubo por defunción. Los motivos por los que estos 151 no regresaron fueron varios: enfermedad, accidente, lesiones, ajusticiamiento, combates, destierro, asesinato, desertión y desaparición. De forma aproximada, se calcula que, durante la expedición, el total de bajas por fallecimiento fue de 103 (algo más del 43 por ciento de los que salieron de España). El resto obedeció a otras causas.

Hay que tener en cuenta que no se sabe con exactitud el número de víctimas de la masacre organizada por Humabon en Cebú, pues aunque casi treinta expedicionarios fueron dados por muertos, hay noticias de que los cebuanos vendieron a los chinos algunos españoles como esclavos.

También se produjeron varias desertiones; y, posiblemente, algún expedicionario hubo que «perdió» el barco. Entre estos últimos se encontró el gallego Gonzalo de Vigo. Cuando la *Trinidad* trataba de regresar al Nuevo Mundo, después de haber reparado su vía de agua en Tidore, hizo un alto en la isla de Guam, del archipiélago de los Ladrones o las Marianas, donde Vigo desertó con dos portugueses en agosto de 1522⁷. El gallego fue localizado por la *Santa María de la Victoria*, de la desastrosa expedición de Loaysa, cuando en septiembre de 1526 esta nao llegó a las Marianas con Urdaneta a bordo. Algunos dijeron que Gonzalo de Vigo había bajado a tierra, pero que se le hizo tarde y, cuando regresó, su barco ya había zarpado. La verdad es que desertó



Ilustración 4. *Regreso a Sevilla de la nao Victoria.* (Museo Naval de Madrid)

(7) FERNÁNDEZ AMIL, Iván: «Gonzalo de Vigo, el naufrago gallego que conquistó el Pacífico», *Quincemil*, 19 de enero de 2020, <https://www.lespanol.com/quincemil/articulos/cultura/gonzalo-de-vigo-el-naufrago-gallego-que-conquisto-el-pacifico>



Ilustración 5. La nao *Victoria* en un sello de correos de las Tierras Australes y Antárticas francesas, emitido en conmemoración del descubrimiento de la isla de Ámsterdam. (Colección Marcelino González)

con sus compañeros, para escapar de las muertes que se producían en la nao. Vigo fue muy útil para los españoles, porque hablaba muy bien el idioma local. Y no sería extraño aventurar que los isleños también aprendieron algo de gallego, aunque de esto no tengo constancia escrita. Por cierto, según sus manifestaciones, los dos portugueses murieron en trifulcas con los indígenas.

Y, entre otras deserciones y desapariciones en tierra, también hay que recordar que, el 5 de febrero de 1522, dos hombres de la nao *Victoria* desertaron a su paso por Timor: el grumete Martín Loza o de Ayamonte, y el hombre de armas Bartolomé de Saldaña. Recogidos por un buque portugués, fueron interrogados, y Martín de Ayamonte dio alguna información interesante sobre el viaje de regreso de Elcano⁸.

Hombres de la expedición que terminaron dando la vuelta al mundo

Aunque los primeros expedicionarios en circunnavegar la tierra fueron los dieciocho de la *Victoria*, también terminaron rodeando el globo terrestre los

(8) RUS, Manuel: «La carta de un desertor que demuestra que Elcano impuso su criterio para dar la vuelta al mundo», *Abc*, Cultura, 6 de noviembre de 2019, https://www.abc.es/cultura/abci-sale-documento-demuestra-elcano-impuso-criterio-para-vuelta-mundo-201911060955_noticia.html

trece hombres de la lancha de la *Victoria* que se habían quedado en Cabo Verde, al igual que cuatro de los supervivientes de la nao *Trinidad*. Así pues, en total fueron 35 los hombres que acabaron dando la vuelta al mundo, el 14,6 por ciento de los 239 que habían salido de España.

Coste y balance económico de la expedición

El coste total de la expedición se cifró en 8.334.335 maravedíes⁹, según consta en documentación de la Casa de Contratación de Sevilla. Dicho coste cubrió: compra de los cinco barcos, su puesta a punto, pertrechos, víveres, mercancías, baratijas, artillería, instrumentos de navegación, sueldos de toda la gente, etc. Fue dinero íntegramente español, puesto por Carlos I y Cristóbal de Haro. El rey puso 6.454.209 maravedíes, muchos de ellos obtenidos de banqueros y prestamistas, y el financiero aportó el resto: 1.880.126 maravedíes.

La *Victoria* regresó cargada con 524 quintales de clavo de olor (unas 23,6 toneladas), además de otras especias que fueron vendidas en la bolsa de Amberes por un total de 8.750.000 maravedíes. Como el coste de la expedición había sido de 8.334.335 maravedíes, la operación arrojó un saldo positivo de 415.665 maravedíes¹⁰, (casi un 5 por ciento del capital invertido), lo que no estuvo nada mal, ya que fue dinero que se ganó después de haber pagado toda la expedición. Aunque, para tener una perspectiva exacta de estas ganancias, hay que recordar que el coste de la nao *Victoria* fue de 300.000 maravedíes.

Por cierto, el beneficio fue dinero español, ganado por los españoles tras haber vendido en el extranjero mercancías españolas (especias), traídas de las Molucas por un barco español al mando de un capitán español.

Naturaleza de la expedición

En los apartados anteriores habrá usted visto, estimado lector, que, de una forma machacona, he hecho hincapié en el término ‘español’ y su plural, ‘españoles’, al hablar de los cinco barcos de la escuadra, de la expedición organizada en Sevilla, del dinero que costó, de las especias negociadas por España, de las ganancias obtenidas, etc. Y lo he hecho por una razón: para dejar bien claro que fue una empresa puramente española, no hispano-portuguesa como se ha dicho en muchos foros. No fue una expedición portuguesa, y si, en su momento, los portugueses se hubieran salido con la suya, tampoco habría sido una expedición española. Digo esto para salir al paso de los que afirman que fue una operación combinada española-portuguesa, y que como

(9) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ: *La nao Victoria...*, pp. 200-201.

(10) *Ibidem*, pp. 361-362.



Ilustración 6. Retrato de Juan Sebastián de Elcano. (Acuarela de Marcelino González a partir de un cuadro del Museo Naval de Madrid)

tal habría que celebrarla. Y, efectivamente, así se celebró, con algunas actividades realizadas en conjunto, como una emisión conjunta de sellos de correos, entre otras cosas. Pero esta decisión se debió a cuestiones políticas, no a motivos históricos, porque no los hay.

Fue una expedición española, realizada con cinco barcos españoles de segunda mano, comprados en España con dinero español, y acondicionados en Sevilla, también con dinero español. Las tripulaciones estaban formadas por muchos españoles y gentes de otros países (Alemania, Flandes, Francia, Inglaterra, Italia, Malaca, Portugal, Rodas), más algunos negros originarios de África.

Fue una escuadra mandada por españoles, al menos en parte. Sus comandantes a la salida eran Fernão de Magalhães y Juan de Cartagena.

Fernão o Fernando era natural de Portugal y en cierto modo estaba españolizado. Cuando dictó su testamento en 1519, antes de iniciar el viaje, impuso a sus legatarios «la indispensable condición de apellidarse Magallanes, usar las armas o blasón de los Magallanes, y residir y casarse en Castilla»¹¹. De hecho, españolizó su nombre, que cambió a Fernando de Magallanes; fue caballero de la Orden de Santiago; se asentó en Sevilla; contrajo matrimonio en España con la hija de un portugués que vivía en Sevilla, y juró fidelidad al rey de España. Y Juan de Cartagena era español, hijo al parecer del arzobispo Fonseca.

Los capitanes que llegaron a las Molucas eran españoles: Elcano y Espinosa. El viaje de regreso a España lo hizo un barco español, la nao *Victoria*, al mando de un capitán español, Elcano, y cargada de especias, que fueron vendidas por los españoles en la bolsa de Amberes. Y las ganancias obtenidas fueron para España.

Además, durante la preparación de la expedición en Sevilla, los portugueses, a través de su embajador en España y de otros personajes, hicieron todo lo que pudieron para hacer abortar la gran aventura, con presiones ante el rey

(11) CARDONA COMELLAS, Juan: «Ecos y controversias en el extranjero de la primera circunnavegación del mundo», *Revista General de Marina* (agosto-septiembre de 2022), p. 256.

Carlos I, presiones a Magallanes¹² –con ofrecimientos de dinero, amenazas de muerte, etc.–, intentos de interceptación de la escuadra en la mar, presión en Tidore, apresamiento de la nao *Trinidad* en Ternate, y muchas lindezas más. Es decir que, si hubiera sido una empresa en parte portuguesa, posiblemente nunca se habría llevado a cabo.

Méritos de los protagonistas

Mucha gente pregunta qué méritos se pueden atribuir a cada uno de los dos grandes protagonistas de esta aventura: Magallanes y Elcano. Hay quien dice que todo el mérito es de Magallanes, y que Elcano no pasa de ser una figura de segunda o tercera fila, porque lo único que hizo fue mandar su nao en la última parte de la expedición y en el viaje de regreso. Pero no cabe duda de que ambos son merecedores de un buen puñado de honores, y ambos son personajes que se complementan. Elcano, sin Magallanes, no hubiese podido finalizar la expedición y cerrar la gran aventura, y Magallanes, sin Elcano, habría pasado a la historia como un gran marino que descubrió el estrecho que lleva su nombre... y poco más. De forma resumida, los méritos de ambos fueron los siguientes.

Magallanes fue el padre de la idea de la expedición, así como de su organización y ejecución hasta su muerte en Mactán. Descubrió un paso (el estrecho de Magallanes) entre el Atlántico y el Mar del Sur o Pacífico, que permitió atravesar el gran muro representado por el Nuevo Mundo. Cruzó el inmenso Mar del Sur –al que él bautizó océano Pacífico–. Vio las «Islas Infortunadas». Pasó por las de los Ladrones (hoy las Marianas). Y llegó a Filipinas.

En cuanto a Elcano, llegó a las Molucas con la *Victoria*. Logró establecer buenas relaciones con las gentes de aquellas islas. Cargó su barco con una buena cantidad de especias, sobre todo clavo de olor. Cruzó todo el Índico navegando muy al sur, para no encontrarse con portugueses. Descubrió la isla de Ámsterdam. Por dos veces, logró que su lancha hiciera víveres en las islas portuguesas de Cabo Verde. Regresó a España con su barco. Terminó la vuelta al mundo por primera vez en la historia. Y, además de especias, trajo a España y al resto de Europa mucha información de trascendental importancia.

Otros resultados: enseñanzas

A los resultados de la expedición citados hasta el momento, hay que sumar otros relacionados con los muchos conocimientos adquiridos durante el largo viaje, relativos a ámbitos como la cosmografía, la cartografía y otras disciplinas.

(12) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *De los viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV IV. Expediciones al Maluco. Viage de Magallanes y de Elcano*, Imprenta Nacional, 1837.

El regreso de la *Victoria* a España sirvió para conocer nuevos datos geográficos, científicos y de otra índole, y para confirmar otros; aportó información sobre la forma de la Tierra y sus dimensiones; modificó el Padrón Real; terminó con muchos mitos y leyendas; fue el punto de partida de otros mitos; trajo muchas noticias sobre otras civilizaciones y gentes; permitió conocer nueva fauna y flora; y aportó conocimientos sobre otras costumbres, enfermedades, remedios médicos y muchas cosas más. Como consecuencia de todas estas enseñanzas, cambió drásticamente la imagen y el concepto que se tenía del mundo.

Forma de la Tierra

El regreso a España de la nao *Victoria* vino a confirmar de forma clara y sin lugar a dudas unos datos, dio a conocer otros, y cambió de forma drástica la imagen del mundo existente hasta entonces en diferentes aspectos. La Tierra era esférica, redonda¹³, y no plana como decían muchos, entre ellos los terraplanistas. Esto era algo que ya sabían los antiguos, pero había mucha gente que lo negaba, lo cual no tiene nada de extraño, si echamos un vistazo a los medios de comunicación y vemos los congresos que hoy en día están realizando terraplanistas de todo el mundo. ¡Vivir para ver!

No cabe duda de que

«[e]ste viaje sirvió para producir un cambio de paradigma real en todos los contextos, incluidos sociales y políticos, pero también para demostrar y dejar clara la importancia de la labor de Juan Sebastián Elcano para comprobar de forma experimental que la Tierra es esférica, sirvió para demostrarlo empíricamente igual que para poder establecer con claridad las dimensiones del mundo y la disposición de las tierras y de los mares»¹⁴.

También se supo que la Tierra tenía agua por todas partes, agua que envolvía los continentes, de modo que uno podía subir a un barco en un punto determinado, navegar siempre al este o al oeste esquivando las tierras que encontrase por la proa, y terminar regresando al punto de partida. Es decir que la Tierra estaba rodeada de agua y se podía circunvalar navegando.

Se supo que había un paso al sur del Nuevo Mundo o América que permitía la comunicación marítima entre el Atlántico y el Mar del Sur o Pacífico, paso hoy llamado estrecho de Magallanes.

(13) VV.AA.: *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Fundación Museo Naval, 2016.

(14) GÓMEZ HERNÁNDEZ, Raúl: «La Primera Vuelta al Mundo: un viaje con consecuencias científicas incalculables», Unidad de Cultura Científica y de la Innovación, Oficina de Transferencia de Resultados de Investigación (OTRI), Universidad Complutense, Madrid, 25 de mayo de 2022, <https://www.ucm.es/otri/noticias-aniversario-primera-vuelta-al-mundo-ucm>



Ilustración 7. Mapa de Toscanelli en un décimo de Lotería Nacional. (Colección Marcelino González)

Y resultó que el bautizado por Vasco Núñez de Balboa como Mar del Sur en el año 1513, y posteriormente llamado Pacífico por Magallanes, era muy extenso, enorme, casi interminable. De hecho, en recorrer el trayecto desde la salida del estrecho de Magallanes hasta las islas de los Ladrones, Magallanes invirtió tres meses y unos cuantos días, y aún le quedaba un trecho para llegar a las Filipinas y las Molucas.

Dimensiones de la Tierra

El motivo por el que Magallanes no esperaba encontrarse con un océano tan grande se debió a que, en aquellos tiempos, se estimaba que el círculo máximo terrestre era un 25 por ciento menor que el real. Por ello, cuando Colón llegó a la isla de Guanahani, bautizada como San Salvador, creyó que había llegado a Cipango o a Catay, como se conocía en aquella época a China y a Japón. Era lo que le indicaba un mapa de Toscanelli que el Almirante llevaba en su viaje, trazado de acuerdo con las dimensiones terrestres consideradas en la época. Y es que, según los cálculos de entonces, el océano Pacífico no existía, no porque se desconociese, sino porque no cabía en un mundo que, tal como se concebía, era mucho más pequeño que el real.

Y, cuando Magallanes empezó a navegar por el Mar del Sur, descubierto por Balboa unos años antes, lo hizo pensando en que iba a ser más pequeño de lo que



Ilustración 8. Retrato de Posidonio. (Apunte a lápiz de Marcelino González a partir de la fotografía de una estatua)

en realidad es. Por tal razón, el Pacífico le debió de parecer interminable.

¿Y a qué se debió esto? ¿Por qué se producía tal error? Para contestar a estas preguntas tenemos que remontarnos a los tiempos de Eratóstenes, el famoso sabio de la criba de los números primos que lleva su nombre: criba de Eratóstenes. Este buen señor, que vivió entre el 276 y el 194 a.C., realizó unos cálculos midiendo el ángulo formado por una barra vertical y la proyección de su sombra en el solsticio de verano, y llegó a la conclusión de que la longitud del círculo máximo de la Tierra, dicho en medidas de hoy, era de unos 40.000 km, que, como sabemos, es lo que realmente mide¹⁵. Otro sabio llamado Posidonio, que vivió entre el 135 y el 51 a.C., realizó otros cálculos observando la estrella Canopus desde Rodas y Alejandría, y llegó a la misma conclusión: el círculo máximo terrestre era de unos 40.000 kilómetros.

Pero, más tarde, Posidonio¹⁶ repasó y rehízo sus cálculos, o efectuó otros nuevos, o reconsideró las equivalencias entre las diferentes unidades de medida utilizadas. La cuestión es que llegó a la conclusión de que el círculo máximo de la Tierra medía 30.000 km. Es decir que perdía una cuarta parte o un 25 por ciento de su longitud real. Y 30.000 fueron los kilómetros que adoptó el matemático, astrónomo, geógrafo y cartógrafo griego nacido en Egipto Ptolomeo¹⁷ (85-165 años d.C., aproximadamente), para escribir su geografía y trazar sus mapas.

Los conceptos geográficos de Ptolomeo¹⁸ eran los vigentes al comienzo de nuestra era, y así se mantuvieron durante los primeros siglos de esta. Con la invasión de los bárbaros en el siglo V, Europa se hundió en un periodo de

(15) FERNÁNDEZ, Tomás, y TAMARO, Elena: «Biografía de Eratóstenes», *Biografías y vidas. La enciclopedia biográfica en línea*, <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/e/eratostenes.htm>, consultado el 16 de noviembre de 2022.

(16) SOPEÑA GENZOR, Gabriel: «Posidonio», en REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Diccionario biográfico electrónico* (DB~e), <https://dbe.rah.es/biografias/14259/posidonio>, consultado el 16 de noviembre de 2022.

(17) TERRASA, Daniel: «Mapamundi de Ptolomeo», *La Guía. Geografía*, 12 de junio de 2019, <https://geografia.laguia2000.com/cartografia/mapamundi-de-ptolomeo>

(18) MONTAGUD RUBIO, Nahum: «Claudio Ptolomeo: biografía y aportes de este investigador. Un resumen de la vida de Claudio Ptolomeo, famoso investigador del Egipto helenístico», *Psicología y Mente*, 23 de diciembre de 2021, <https://psicologiymente.com/biografias/claudio-ptolomeo>

oscurantismo del que tardó en emerger, durante en el que las ciencias y las artes sufrieron un parón y un retroceso que costó mucho superar. Al final de la Edad Media, y al calor del resurgir del Renacimiento, se empezaron a recuperar viejas ciencias y saberes, rescatados del olvido gracias en gran medida al celo de los monasterios por preservar la cultura clásica. Entre estos saberes redescubiertos tras mil años de ostracismo se hallaba la geografía de Ptolomeo, que volvió a estar en boga a finales de la Edad Media, en el Renacimiento y en los albores de la Edad Moderna, allá por los siglos XV y XVI. Esta geografía era la vigente en tiempos de Colón y de Magallanes-Elcano, lo que explica los errores de cálculo geográfico cometidos por los navegantes de aquellas épocas.



Ilustración 9. Retrato de Ptolomeo. (Apunte a lápiz de Marcelino González a partir de un grabado de época)

Cálculos realizados por Eratóstenes

Una vez concluidas estas disquisiciones, voy a hacer una descripción rápida de cómo se las arregló Eratóstenes para calcular la medida del círculo máximo de la Tierra en el siglo III a.C.¹⁹ Sabía que, en el solsticio de verano, a finales de junio, el sol al mediodía estaba en su cenit justo en la vertical de Syene, en la zona de Asuán, en el trópico de Cáncer.

Puso dos altas barras o postes verticales, uno en Syene y otro en Alejandría, considerando que ambas ciudades estaban en el mismo meridiano y separadas 5.000 estadios (1 estadio = 0,16 km). Cuando el sol alcanzaba el cenit en el solsticio de verano, el poste de Syene no proyectaba sombra, y en cambio sí la proyectaba el de Alejandría. El ángulo que formaba el poste de Alejandría con la línea que iba de la cumbre de dicho poste a la sombra, era de $7^{\circ} 12'$, es decir, 7,2 grados. Dicho ángulo era igual al que, en el centro de la Tierra, formaban las prolongaciones de los dos postes, o sea, 7,2 grados.

Y, haciendo una regla de tres directa, podemos decir que, si 7,2 grados corresponden a 5.000 estadios del trozo de meridiano entre Alejandría y Syene, ¿a cuántos estadios corresponderán los 360 grados de todo el meridia-

(19) LÓPEZ, Alejandro I.: «Eratóstenes, el hombre que calculó el tamaño de la tierra con una regla de tres hace dos mil años», *Muy Interesante*, 12 de agosto de 2020, <https://www.muyinteresante.com.mx/junior/eratostenes-el-hombre-que-calculo-el-tamano-de-la-tierra-con-una-regla-de-tres-hace-2-mil-anos/>

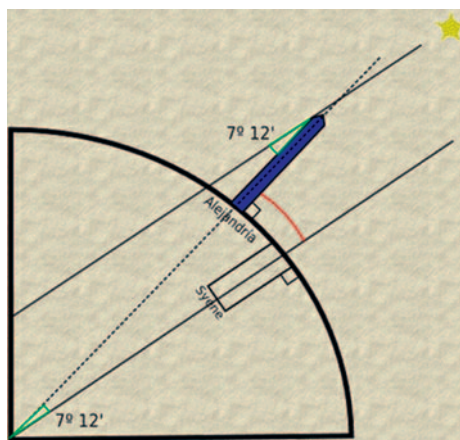


Ilustración 10. Gráfico de las medidas efectuadas por Eratóstenes

no? La cantidad resultante será: $360 \times 5.000 / 7,2 = 250.000$ estadios, que puestos en kilómetros son: $250.000 \times 0,16 = 40.000$ km de círculo máximo de la Tierra.

Estas cifras están optimizadas para que salgan unos resultados claros, y hay muchas discusiones sobre cómo se pudieron medir los ángulos, distancias y otros datos, pero no se puede dudar de que es un sistema ingenioso.

*Astronomía y navegación*²⁰

En sus viajes por el hemisferio sur, los expedicionarios encontraron otras constelaciones y estrellas que no se veían en el hemisferio norte, como

la Cruz del Sur. Aprendieron a reconocerlas, a familiarizarse con ellas y a utilizarlas para sus navegaciones por dicho hemisferio.

Al mismo tiempo, los expedicionarios comprobaron la estabilidad de la aguja de marear en todas las navegaciones por el hemisferio sur, vieron que siempre marcaba el norte magnético, y aprendieron a corregir los rumbos magnéticos para pasarlos a geográficos o verdaderos, lo que supuso un enorme avance en el arte de navegar, y también en la cartografía.

*Padrón Real*²¹

El Padrón Real que tenía la Casa de Contratación era una representación de todo el mundo conocido, en la que se iban añadiendo nuevos datos geográficos y corrigiendo otros de acuerdo con las informaciones aportadas por los capitanes, pilotos y otras gentes al regreso de sus viajes. Servía de base para la confección de las cartas náuticas utilizadas por los barcos en sus viajes, las cuales se iban haciendo más precisas y exactas. Antes de la salida de Magallanes, el Padrón Real abarcaba desde la parte conocida de la América atlántica hasta la parte de levante de Asia. Bastante preciso en la parte central, su precisión se iba diluyendo hacia los extremos oriental y occidental.

Con el regreso de Elcano a España hubo que aumentar sus dimensiones para representar los nuevos mares y tierras, hasta completar los 360 grados del

(20) VV.AA.: *Desvelando horizontes*, p. 773.

(21) CUESTA DOMINGO, Mariano: «El Padrón Real y la historia de un mundo en crecimiento», *Revista General de Marina* (agosto-septiembre de 2022), 285-316.

ecuador. De este modo, a la primitiva representación de la Tierra se le añadió el 25 por ciento que aproximadamente le faltaba en el sentido este-oeste. Por otra parte, fue reorientado al norte verdadero o geográfico. Aún faltaban muchas tierras por descubrir y muchas incógnitas por resolver en el conocimiento del planeta, pero con la expedición Magallanes-Elcano el círculo del ecuador se acababa de cerrar y el Padrón Real abarcaba todo el planeta.

En esta información sobre nuevas tierras, nuevos mares y nuevos datos geográficos, además de Elcano y la gente de la *Victoria*, en la que se encontraba Albo, autor de un magnífico derrotero del viaje, aportaron datos otras gentes de la expedición. Entre ellas se encontraba la tripulación de la nao *San Antonio*, que había desertado en el estrecho de Magallanes; los tripulantes de la lancha de la *Victoria* apresados en Cabo Verde; los cuatro supervivientes de la nao *Trinidad* apresados en Ternate, en las Molucas; algunos desertores apresados o encontrados más tarde, y otros.

Nueva imagen del mundo: cartografía

Por aquel tiempo, gracias a la información traída a España por Elcano y otros expedicionarios, se produjo un profundo cambio en la forma de representar la Tierra. La imagen del mundo cambió de forma repentina y drástica para todo aquel que tuviera capacidad de asimilar lo que acababa de ocurrir. Las cartas de navegación empezaron a trazarse con mayor rigor científico. Comenzaron a mostrar meridianos y paralelos con latitudes y longitudes, en lugar de las simples tablas de distancias que presentaban hasta entonces. La latitud se podía calcular con cierta facilidad en tierra y en la mar con las tablas de declinación y los instrumentos náuticos de la época: el cuadrante, el astrolabio y, más tarde, la ballestilla. En cambio, la longitud no se pudo calcular en la mar hasta el siglo XVIII, en que apareció el cronómetro, pero se podía establecer con cierta aproximación en tierra mediante unos cálculos complicados y laboriosos que permitían fijar la situación de puntos notables de la costa. Así fue como, gracias a los trabajos del cosmógrafo Andrés de San Martín, de la expedición de Magallanes-Elcano, se pudieron fijar las coordenadas de latitud y longitud de diversos puntos de las costas de Sudamérica. Las técnicas de trazado de las cartas de navegación registraron un gran avance. Su orientación empezó a estar referida al norte geográfico, y no al magnético como hasta entonces. Por supuesto, las ideas de Ptolomeo sobre las dimensiones y distribuciones de tierras en el mundo empezaron a dejar de tenerse en cuenta, así que su geografía fue cayendo progresivamente en el olvido.

La primera vuelta al mundo significó un gran impulso para la cartografía y los cartógrafos²², que en los años siguientes, en los que se produjeron muchos descubrimientos, conocieron una época de gran esplendor. El regreso de Elca-

(22) VV.AA.: *Desvelando horizontes*, pp. 774-775.



Ilustración 11. Mapamundi de Pedro Texeira, 1573. (Wikimedia Commons)

no había ampliado enormemente el Padrón Real, pero quedaban muchas lagunas, muchos espacios en blanco que los marinos tenían que explorar, y los cartógrafos, ir plasmando en las cartas náuticas.

*Cosmografías, regimientos y otros libros*²³

Gracias a la aventura de Magallanes y Elcano, a la información traída por Elcano y demás expedicionarios, a las navegaciones anteriores y, sobre todo, posteriores, y a la labor desarrollada por los magníficos pilotos y cosmógrafos de la Casa de Contratación de Sevilla, además de dibujar la imagen del mundo con mayor precisión, dando lugar a cartas de una exactitud a veces sorprendente, también aparecieron nuevos e interesantes libros, normalmente llamados «cosmografías». Eran libros en los que figuraban mapas, junto a datos y conocimientos de cosmografía, geografía, astronomía, ciencias e historia. Entre ellos podemos citar una de las primeras cosmografías: la del matemático y astrónomo Peter Apianus. Publicada en 1524, fue muy popular, tuvo unas quince ediciones y se tradujo a cinco idiomas. Otra cosmografía famosa fue la de Sebastián Münster, publicada en Basilea en 1540. Y no hay que olvidar la *Cosmografía o repertorio de los tiempos*, de J. Chaves, publicada en Sevilla en 1548.

Al mismo tiempo, aparecieron los «regimientos» o «artes de navegar» de la Casa de Contratación, con informaciones sobre astronomía, esfericidad de la Tierra, alturas del sol, métodos de observación, cartas de marear, derroteros,

(23) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ: *La nao Victoria...*, p. 182.

instrucciones prácticas, instrumentos náuticos y otras informaciones. Entre estos libros se pueden citar varios ejemplos: *Arte de navegar en que se contienen todas las reglas, declaraciones, secretos y avisos, que a la buena navegación son necesarios, y se deben saber*, de Pedro de Medina, impreso en Valladolid en 1545; *Breve compendio de la Esfera y del arte de navegar*, de Martín Cortés, editado en Sevilla por primera vez en 1551 y traducido a varios idiomas; y *Regimiento de navegación*, de Pedro Medina, publicado en Sevilla en 1552.

Todos estos libros pusieron a España en el primer puesto de las ciencias náuticas y de la navegación en Europa. Como dice en letras de bronce una placa colocada en una de las aulas de la Escuela Naval Militar: EUROPA APRENDIÓ A NAVEGAR EN LIBROS ESPAÑOLES²⁴. Lo que supuso un gran elogio y un merecido reconocimiento para todos los navegantes que, partiendo de España, aportaron información para tener un mejor conocimiento del mundo; en esta nómina figuran Cristóbal Colón, Ojeda, Juan de la Cosa, Américo Vespucio, Vicente Yáñez Pinzón, Ponce de León, Juan Caboto, Vasco Núñez de Balboa, Juan Sebastián de Elcano, Legazpi, Andrés de Urdaneta y muchos otros.

Mitos y leyendas

Con el regreso de Elcano desaparecieron muchos mitos, como el de los grandes abismos, las impenetrables nieblas y las terribles tempestades que (*vox populi*) poblaban aquellas latitudes. La expedición tampoco se tropezó con monstruos infernales, ni con ninguna de esas serpientes marinas que, según la extendida creencia, atacaban a los barcos; ni con gente sin cabeza o con un solo pie, ni con ninguna otra de las extrañas criaturas presentes en las supersticiones de la época. Estas supercherías estaban en boca de todos y acababan recogidas en bestiarios, cartas náuticas, libros de relatos, etc. Algunas veces, tales mitos eran creados interesadamente para ahuyentar las navegaciones de las zonas donde alguien tenía negocios en marcha. El caso es que, tras consumarse la primera circunnavegación del globo, quedó claro que en aquellos lejanos mares las amenazas que acechaban se reducían a tempestades, tormentas, ballenas y tiburones, como en el Atlántico; nada más.

Ante la inexistencia de los monstruos que aparecían en relatos, bestiarios y cartas náuticas desde tiempos inmemoriales, Maximiliano Transilvano, secretario del rey, que a la llegada de la nao a España se trasladó a ella para entrevistarse con su gente, se extrañó de que nadie hubiera visto aquellos extraños y horripilantes seres, y dejó escrito: «... los antiguos (...) como lo oyeron (...) lo escribieron, y así han venido las semejantes fábulas y mentiras de muy antiguo de unas manos en otras y de un autor en otro, sin haber algún cierto ni

(24) TREVIÑO RUIZ, José María: «Impacto en la navegación y construcción naval de la primera vuelta al mundo», *Revista General de Marina* (agosto-septiembre de 2022), p. 317.



Ilustración 12. Monstruo marino. (Dibujo de Marcelino González tomado de un grabado de época)

auténtico autor de ello»²⁵. Es decir que unos autores copiaban a otros, sin molestarse en comprobar la veracidad de lo que transcribían (cosa que, todo sea dicho, sigue ocurriendo hoy en día),

También cayó por tierra el mito de que la canela se encontraba en nidos de ave, sobre todo en el nido del ave fénix. Los expedicionarios descubrieron que la canela, sencillamente, era la corteza seca de las ramas y el tronco de un árbol originario de aquellos pagos: el canelo.

Nuevos mitos y leyendas

Pero, en cambio, con el regreso de Elcano surgieron otros mitos, como el de los patagones. Según las crónicas de la época, durante su estancia en San Julián, los exploradores vieron a unos hombres muy altos, de grandes facciones y muy pintados, a los que llamaron «patagones». La aparición del primero de aquellos hombres la registró Pigafetta en su crónica²⁶. Al parecer, tales gigantes, debido a su gran corpulencia, eran capaces de engullir y beber grandes cantidades de alimentos y agua. Según unas versiones, el nombre de «patagones» deriva del tamaño de sus pies, enormes a causa de su estatura. Otras versiones apuntaron que, además de grandes, eran deformes. Y otros aun sostuvieron que el nombre respondió a que calzaban unas grandes abarcas hechas con piel de guanaco, que recordaban las patas de un oso y dejaban grandes huellas al caminar sobre la nieve.

(25) J.S. de ELCANO, Antonio PIGAFETTA, Maximiliano TRANSILVANO, Francisco ALBO, Ginés de MAFRA y otros: *La Primera Vuelta al Mundo*, Miraguano-Polifemo, Madrid, 2012, p. 17.

(26) *Ibidem*, pp. 204-206.

Pero aquellos colosales patagones nunca se volvieron a ver. Bien es verdad que en aquellas tierras vivían unas gentes muy altas, mucho más que los españoles del siglo XVI. Quizá el contraste entre la altura de los lugareños y la corta estatura de los expedicionarios realzara a sus ojos la de aquellos hasta tal punto que llegaron a parecerles verdaderos gigantes. Sea como sea, hoy a aquella tierra se la llama Patagonia.

También surgió una leyenda sobre unos pájaros exóticos traídos a España por Elcano, regalos del rey de Tidore, a los que Maximiliano Transilvano llamó «manucodiatas» y de los que dijo: «... tienen por casa celestial, y aunque están muertas jamás se corrompen ni hielan mal, y son en el plumaje de diversos colores y muy hermosas, y del tamaño de tortolillas, y tienen la cola larga harto, y si les pelan una pluma les nace otra, aunque estén muertas ...»²⁷.

Se decía que era un maravilloso pájaro sin patas ni huesos, que volaba sin descansar, alimentándose de rocío y del néctar de las plantas. Fue una leyenda muy persistente en el tiempo, difundida incluso por los traficantes que vendían sus plumas para utilizarlas como adornos en vestidos y sombreros. Los autores sin escrúpulos se dedicaron a copiar aquella leyenda sin pararse a comprobar su veracidad, y los comerciantes, ávidos de ganancias, la agrandaron para aumentar sus ventas de coloridas plumas. Fue necesario esperar al siglo XVIII o principios del XIX para que exploradores, estudiosos y científicos echaran por tierra aquel mito, ya que se trataba de aves del paraíso, cuyos machos tienen un plumaje muy vistoso.

En cuanto al Mar del Sur –como lo llamó Balboa cuando lo descubrió o avistó–, fue bautizado por Magallanes «océano Pacífico»; y ese fue el nombre que le quedó, aunque España continuó llamándolo Mar del Sur durante muchos años. Y, en cierto modo, lo de llamar «Pacífico» a aquel inmenso océano también se puede considerar algo así como un mito, pero un mito que no duró mucho. Los navegantes que al poco tiempo surcaron aquellos mares tuvieron ocasión de comprobar que el océano rebautizado por Magallanes no era tan «pacífico» como el portugués había creído, y que si el navegante lusitano había tenido buen tiempo y mejores vientos en su travesía hacia Filipinas, en ese inmenso océano también abundaban las tempestades.

Otro de los mitos era la localización del Edén o paraíso terrenal, que tenía que ser un lugar bello, tranquilo y mirífico; de exuberante flora y clima muy benigno de primavera perpetua; donde nunca descargaban las tormentas y en el que todos los seres de la creación convivían en perfecta armonía, sin problemas. La existencia del Paraíso, creencia derivada de la tradición bíblica, fue aceptada por muchos cartógrafos de la época, que lo situaban hacia oriente del mundo conocido; y así lo representó Juan de la Cosa en su Carta universal (año 1500), con las imágenes de Adán y Eva hacia el nordeste.

Cuando los barcos navegaban hacia el oeste, lo ubicaban en el Lejano Occidente. En este sentido, Colón dijo que el Caribe, visto el excelente clima

(27) *Ibíd.*, p. 62.



Ilustración 13. Carta universal de Juan de la Cosa. (Museo Naval de Madrid)

de que había disfrutado en el viaje del Descubrimiento, libre de tormentas o de fuertes tempestades, debía de estar cerca del Paraíso. Es de suponer que en viajes posteriores cambió de criterio. Y Magallanes, a la vista del buen tiempo de que gozó, con vientos favorables durante la travesía del océano que por tal motivo bautizó Pacífico, también creyó que se acercaba al Edén. Si no hubiera muerto en Mactán, habría tenido ocasiones de sobra para cambiar de opinión.

Pero al calor de las expediciones surgieron nuevas fabulaciones que, sin llegar a ser mitos en sentido estricto, se parecían bastante. Y es que, cuando los marinos regresaban de sus navegaciones y hablaban de los grandes animales marinos con que se habían tropezado, como ballenas u orcas, algunos interpretaban lo que oían a su manera, y en cartas náuticas y bestiarios representaban a estas colosales criaturas como a los monstruos de otros tiempos.

Otras civilizaciones y otras gentes

Una de las enseñanzas que la *Victoria* trajo consigo a su regreso fue que los antípodas existían realmente, cuando muchos, aun aceptando la redondez de la Tierra, negaban tal posibilidad. Y lo más curioso fue revelar que, además de existir, aquellos antípodas caminaban de pie como los europeos; no andaban de cabeza, ni estaban colgados de los pies, ni se caían al vacío. Por otra parte, se vio que aquellas gentes al otro lado de la Tierra, además de pertene-



Ilustración 14. Ballena y orca. (Dibujo por Marcelino González tomado de un grabado de época)

cer a razas hasta entonces desconocidas en Occidente, constituían civilizaciones, con sus peculiares costumbres, formas de existencia, organización social, cultura material (cocina, remedios médicos, viviendas), religiones, etc., a veces muy diferentes de las europeas, pero en absoluto despreciables. De todo ello tomaron nota los cronistas de la expedición, cuyos apuntes al respecto constituyen unas magníficas fuentes de información etnográfica sobre los discutidos antípodas.

Nueva fauna y flora

Los expedicionarios también trajeron información sobre las nuevas especies de fauna que veían por donde pasaban, lo que contribuyó a mejorar y completar los tratados de zoología de la época. En este sentido, vale la pena echar un vistazo a las pintorescas descripciones que de esos animales hizo Pigafetta en su relato. Habla de los pingüinos, a los que llama «gansos», diciendo que son negros, con el cuerpo cubierto de plumas pequeñas y las alas sin las suficientes plumas para poder volar. De los lobos marinos dice que son de diferentes colores, con un tamaño como el de un becerro, con orejas cortas y redondas, dientes muy largos y sin piernas. Cita unos cerdos que parecen tener el ombligo sobre la espalda (los pecarís, que tienen una glándula en el dorso). Nombra a unos pájaros grandes, sin lengua y con un pico que parece



Ilustración 15. Hombre de Oceanía tomado de un cromo sobre razas humanas. (Acuarela de Marcelino González)

una cuchara (las espátulas). Y habla de un animal que tiene cuerpo de camello, cabeza y orejas de mula, patas de ciervo y cola de caballo, y que relincha (el guanaco)²⁸.

Y lo mismo ocurrió con la flora de las tierras recorridas, lo que supuso una importante mejora de los tratados de botánica.

Nuevas enfermedades

Las largas navegaciones oceánicas, durante las que no se tocaba tierra en meses, fueron causa de algunas enfermedades hasta entonces prácticamente desconocidas, de las que se tuvo noticia al regreso a España de los expedicionarios. Entre ellas sobresalió el escorbuto, producido por una dieta falta de alimentos frescos durante periodos prolongados. Dado que aquellos fermentaban y se pudrían con rapidez, si antes no se los comían las ratas o las cucarachas, la reducción de la dieta a alimentos secos, sobre todo galleta o bizcocho, privaba al organismo de vitamina C,

lo que daba lugar al escorbuto. Esta enfermedad carencial producía hinchazón de las encías, caída de los dientes, grandes hemorragias internas y, por último, la muerte si el paciente no recibía a tiempo alimentos frescos, sobre todo los ricos en vitamina C, como las naranjas, los limones y otros cítricos. Muchos cronistas describieron los síntomas de esta enfermedad sin saber qué nombre darle. No se supo que era producida por avitaminosis hasta comienzos del siglo XX.

Pigafetta decía de esta enfermedad, que se abatió sobre la tripulación cuando cruzaban el Pacífico: «Nuestra más grande desgracia llegó cuando nos vimos atacados por una especie de enfermedad que nos inflaba las mandíbulas hasta que nuestros dientes quedaban escondidos, tanto de la mandíbula superior como de la inferior, y los atacados de ella no podían tomar ningún alimento»²⁹.

(28) *Ibidem*, p. 205.

(29) *Ibidem*, p. 221.

Y Mafra, de la tripulación de la nao *Trinidad*, durante el intento de regreso por el Pacífico escribió: «En esta altura se les encomenzó a morir la gente, y abriendo uno para ver de qué morían, halláronle todo el cuerpo que parecía que todas las venas se le habían abierto y que toda la sangre se le había derramado por el cuerpo ...»³⁰. Como se puede apreciar, las hemorragias internas que inundaban de sangre el cadáver diseccionado en esta autopsia –posiblemente, la primera efectuada durante una navegación de la que se tiene constancia histórica–, indudablemente, las había provocado el escorbuto.



Ilustración 16. Guanaco. (Fotografía de Marcelino González)

Primeras noticias de la vuelta al mundo

A poco del regreso de Elcano con la *Victoria*, la noticia se supo en toda Europa. En primer lugar, el rey Carlos I lo supo por la carta que le escribió el propio Juan Sebastián el 6 de septiembre de 1522, a la llegada a Sanlúcar de su gran viaje: «... y más sabrá V.M. de aquello que más debemos estimar y tener es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo para el occidente hayamos regresado por el oriente»³¹.

Antonio Pigafetta, tras su su regreso a España a bordo de la *Victoria*, anduvo por diferentes lugares de Europa dando noticia de la hazaña³². Primero visitó a Carlos I de España, y a continuación se entrevistó con Juan III de Portugal, con Luisa de Saboya (reina regente de Francia y madre de Francisco I) y con el gran maestro de la Orden de San Juan de Jerusalén.

Pero la mayor parte de los europeos tuvieron noticias de la expedición de Magallanes-Elcano y de la primera vuelta al mundo gracias a la «Carta escrita por Maximiliano Transilvano...», por la que se interesó el obispo Francisco Chierigati, que había sido preceptor de Pigafetta³³. En cuanto obtuvo una copia, Chierigati la envió al editor Minitius Calvus, en Roma, que la publicó en noviembre de 1523, al año siguiente del regreso de Elcano con la *Victoria*.

(30) *Ibídem*, Relación de Ginés de Mafra, p. 182.

(31) *Ibídem*, «Carta de Juan Sebastián de Elcano al Emperador...», p. 12.

(32) CARDONA COMELLAS: art. cit., p. 253.

(33) *La Primera Vuelta al Mundo*, p. 14.



Ilustración 18. Elcano y la globalización.
(Caricatura de Marcelino González)

Aquella primera edición obtuvo un éxito tal que en poco tiempo se hicieron muchas reediciones que propagaron por Europa la noticia.

A modo de resumen y conclusión

De los 239 hombres de la expedición de Magallanes-Elcano que salieron de España en septiembre de 1519, al final regresaron unos 88 en diferentes etapas. Trajeron consigo gran cantidad de información que obligó a un replanteamiento de todos los conceptos referidos a la Tierra, a su forma y al modo de representarla; permitió tener un mejor conocimiento del mundo en todos los aspectos; derribó mitos, aunque propició que nacieran otros; hizo al mundo «más pequeño»; abrió caminos por mar que unieron naciones, regiones, Estados y continentes, y dio pie al que iba a ser un gran comercio, un enorme mercado y una vía de intercambio cultural, artístico, de ideas, de conocimientos, de relaciones humanas, de costumbres, de religiones... que, entre otras consecuencias, impulsó un mejor conocimiento del mundo y sus gentes.

El regreso de Elcano con la *Victoria* supuso la consolidación del primer tramo de esa amplia vía que hoy llamamos «globalización».

Bibliografía complementaria

- BARREDA ALDÁMIZ-ECHEVARRÍA, Carlos: *Nova imago mundi. La imagen del mundo después de la primera navegación alrededor del globo*, edición del autor, Madrid, 2002.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV III, IV y V*, Editorial Guaranía, 1945-1946.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, Ministerio de Defensa, 1996.
- PIGAFETTA, Antonio: *El primer viaje alrededor del mundo. Relato de la expedición de Magallanes y Elcano* (ed., Isabel de RIQUER), Ediciones B, Barcelona, 1999.
- RODRÍGUEZ GARAT, Juan: «Una nueva visión del mundo. ¿El comienzo de la globalización?», *Revista General de Marina* (agosto-septiembre de 2022), 263-271.

CRONISTAS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Beatriz SANZ ALONSO
Universidad de Valladolid

«Pues como esta navegación sea tenida por admirable y jamás, en tiempo alguno, desta nuestra edad ni menos de las edades pasadas de nuestros mayores, no haya seido no solamente hallada otra semejante, pero ni aun tentada por persona alguna, determiné de escribir todo su curso...».

(Carta de Massimiliano Transilvano)

El 26 de octubre de hace quinientos años, a las dos naos que quedaban de las del Maluco les sorprendió una tempestad tan pavorosa que fueron necesarios tres santos: santo Elmo en la gavia, como un hachón; san Nicolás sobre la mesana, y santa Clara sobre el trinquete para aplacarla, cuenta Pigafetta¹.

«Falta por decir por dónde volvió la *Victoria*. Porque al cabo de tres años, menos pocos días, contados desde su partida, volvió por otro camino, dejándose en el viaje a todos los principales por sucesos infortunados. Pero esta empresa inaudita hasta el presente y jamás intentada desde el principio del mundo, la llevó a cabo esta nave, dando la vuelta a un paralelo entero, a toda la tierra. Si esto lo hubiese realizado un griego, ¡qué no habría inventado la Grecia acerca de esta novedad increíble! Dígase qué es lo que hizo la nave de los argonautas; la cual, sin avergonzarse ni reírse, cuentan supersticiosamente que fue llevada al cielo. Si reflexionáramos lo que hizo esa nave, saliendo de Argos al Ponto, llegó a Oretes. Y Medea con sus héroes: Hércules y Teseo. Jasón no sé lo que hizo. La gente no sabe aún qué fue de aquel vellocino de oro. Y el trecho de camino que hay de Grecia al Ponto lo han aprendido los muchachos de las gramatiquillas. La uña de un gigante es mucho mayor que esa distancia. (...).

Si yo hubiera de referir las cuitas, los peligros, la sed, el no dormir, el trabajo miserable de estar sacando día y noche el agua que se les entraba por grietas y agujeros, tendría que alargarme demasiado. Baste con esto: en aquella nave, con

(1) «Un sábado por la noche, 26 de octubre, costeando Beraham Batolach, nos sorprendió una tempestad pavorosa; por lo que, invocando a Dios, arriamos todas las velas. De súbito, nuestros tres santos se aparecieron, rompiendo la oscuridad: Santo Elmo coronó la gavia más de dos horas, como un hachón; San Nicolás sobre la mesana; Santa Clara sobre el trinquete. Prometimosles consagrar un esclavo a cada uno de ellos y entregar también a los tres su respectiva limosna» (p. 127). La edición por la que cito es PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del mundo* (ed., Leoncio CABRERO), Historia 16, Madrid, 1985.

más agujeros que una criba llena de ellos, los dieciocho que trajo, más macilentos que matalón rocín, dicen que anduvieron vagando en tantas vueltas, que navegaron catorce mil leguas aquí y allá»².

Cuando la nao *Victoria* torna, dice el rey a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, en real cédula:

«... vos mando que, luego que esta recibáis, enviéis todos los libros y escrituras que en esa Casa hobiere e quedaron al tiempo que se despachó el armada de que fueron por capitanes Hernando de Magallanes y Juan de Cartagena, al descubrimiento de la Especería y cualquier otra relación tocante a esto, así de salarios de gente y mantenimientos como lo demás, tomando vosotros relación de todo ello, para que tengáis cuenta de los salarios que se han de pagar a las personas que fueron en la dicha armada y della han venido, y las otras cosas que convengan, que vosotros tengáis. Y, asimismo, me enviad todas las relaciones y escrituras que vos entregó el capitán Juan Sebastián Del Cano, capitán de la nao *Victoria*, y los padrones y relaciones del viaje y descubrimiento que hicieron. Lo cual todo traiga Domingo de Ochandiano, a quien yo envío por otra mi carta a mandar que venga a mí para cosas de mi servicio. De Valladolid, a diez días de octubre de quinientos y veinte y dos años. Yo el Rey. Por mandado de su majestad, Francisco de los Cobos».

Asimismo, en acuse de recibo a la carta de Elcano, el rey le ordena que «luego que esta [carta] veáis, toméys dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón y os partáys y vengáys con ellos donde yo estouiere (...) y, cuando viniéredes, traeréys con vos todas las escrituras, relaciones e autos que en el dicho viaje avéys fecho (...). 9 de noviembre de 1522». Así pues, tanto al monarca como a su cronista y a su secretario les interesan dos acciones: una, recabar toda la información y todos los escritos sobre el viaje y, otra, divulgar la gesta. Para recabar dichas noticias, tanto Transilvano como Mártir de Anglería hablaron con cuantos volvieron de la navegación. O sea, con los testigos.

A esos testimonios de vida se añaden, posteriormente, el diario de Ginés de Mafra, la declaración de Martín de Ayamonte, la propia carta de Elcano, el testimonio de los que tornaron en la nao *San Antonio*, el de aquellos que estaban presos de los portugueses, y el derrotero de Francisco Albo. Noticia novelada y posterior tenemos, asimismo, del veneciano Pigafetta, que quizá no participara en el viaje, pero lo que sí es seguro es que trató con los marinos que tornaron; marinos que habían tomado nota de usos, costumbres y lenguas. Cuando fondeó la *Victoria*, en ella volvían los mejores navegantes del planeta; los únicos que conocían la navegación del planeta entero.

Si bien tengo serias dudas sobre la participación en el viaje de Pigafetta, en honor del rigor científico he de decir que, en uno de los documentos de Fernández de Navarrete, este explica que en los «Apuntes de los gastos que

(2) MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro: *Décadas del Nuevo Mundo*, «Quinta década», cap. VII.

causó la descarga de la nao *Victoria*. (Hállase en los Extractos de la colección de D.J.B. Muñoz)», aparece un «listado de las cajas, costales, etc. que trajeron particulares. Se nombran algunos de los que vinieron en la nao *Victoria* y son: el capitán, el piloto, Juan Rodríguez de Huelva, Antonio de Pigaffetis ...». Ahora bien, aun sin dudar de que embarcara, de lo que no hay duda es de que su relato no es veraz.

¿Quiénes fueron estos contadores de la historia y cómo la hemos conocido?

A Pedro Mártir de Anglería, en 1518, el monarca lo incorporó a los asuntos indianos y le nombró consejero de Indias. Dos años más tarde le encomendó las funciones de cronista real de Castilla, a partir del 5 de marzo de 1520, con un sueldo anual de 80.000 maravedís. Como historiador del Nuevo Mundo, a lo largo de más de treinta años compuso las *Décadas de Orbe Novo*, escritas con carácter epistolar y dedicadas al cardenal Ascanio Sforza, el cardenal Luis de Aragón, el conde de Tendilla (su protector), Adriano VI, el arzobispo de Cosenza («para que se la entregue al Pontífice»), el vizconde Francesco Maria Sforza (duque de Milán) y el papa Clemente VII.

Fue tal la capacidad de los españoles en viajes, descubrimientos y relaciones con los indígenas, que en la *Década tercera* le escribe al papa León X:

«Beatísimo Padre: En este mundo sublunar, cuantas cosas dan a luz algo, apenas lo han hecho, o cierran el útero, o por lo menos descansan durante algún intervalo de tiempo. Pero nuestro Nuevo Mundo todos los días procrea y da de sí nuevas producciones sin cesar, por las cuales los hombres de ingenio y aficionados a las cosas grandes pueden tener a mano continuamente con qué alimentar su entendimiento. ¿A qué viene esto? dirá Vuestra Beatitud. Apenas yo había puesto en orden lo que aconteció a Vasco Núñez de Balboa y a sus compañeros de armas en la exploración del océano austral (para enviarlo a Vuestra Beatitud por medio de Juan Rufo de Forlì, arzobispo de Cosenza, y por Galeazzo Butrigario, Nuncios de Vuestra Sacra Sede Apostólica, y en la actualidad despertadores de mi dormido ingenio), cuando me encuentro con cartas de Pedro Arias, el que el año pasado dijimos que se dio a la mar con un ejército y armada con rumbo a aquellas tierras nuevas».

Esta inmensidad de lo nuevo, este mundo desconocido en el que todo es posible es el que propicia que tanto sus coetáneos como nuestros contemporáneos tomen la novela de Pigafetta como un documento histórico.

No es Anglería un frío expositor de cuanto recoge con respecto al Nuevo Mundo, sino que comenta los hechos, los compara e, incluso, expone con sorna su parecer sobre algunos de los acontecimientos que relata. En las *Décadas* explica las visitas que le hicieron y las cartas y documentos que leyó con relación a cuanto se refiere en su obra, a los que agrega nuevas referencias; incluso rectifica algunos errores cometidos por la vaga información que le sirviera de fuente. Por primera vez, en sus escritos se recogen

palabras indígenas y nombres de lugares geográficos y de la fauna y flora aborígenes.

Copias de las *Décadas* circularon entonces, tomándolas de los originales o bien facilitadas por el propio autor, que después se fueron multiplicando. De hecho, él mismo manifestaba al papa Clemente VII que tenía que remitirle sus escritos enseguida, porque se veía obligado a «complacer a varones insignes que me los piden». Y por eso, por la mucha difusión que tenían, también se apropiaron otros de su obra, firmando como propia la obra ajena. Y así, dice:

«Por esto me maravilló de que cierto Luis Cadamusto, de Venecia, escritor de las cosas de Portugal, haya escrito sin vergüenza acerca de las cosas castellanas: Hicimos, vimos, fuimos; cuando ningún veneciano hizo ni vio nunca cosa ninguna de aquellas. Todo eso lo ha entresacado y hurtado de los tres libros primeros a los cardenales Ascanio y Arcimboldo, pensando que mis escritos no saldrían nunca al público. Acaso también pudo haber visto aquellos libros en casa de algún embajador de Venecia; pues aquel ilustrísimo Senado envió hombres célebres a estos Reyes Católicos y yo con mucho gusto les enseñaba mis escritos, y consentía fácilmente que se sacaran copias de ellos. Como quiera que sea, el bueno de Luis Cadamusto ha querido apropiarse el fruto del trabajo ajeno. Lo que escribió acerca de los descubrimientos de los portugueses, que verdaderamente son admirables, si es que los vio, como dice, o si de la misma manera lo sustrajo a las vigiliass de otro, no me toca a mí investigarlo. Vaya con Dios».

Maximiliano Transilvano era secretario de Carlos I y desempeñó un papel nuclear en la promoción y organización de la expedición de la armada de la Especiería y en el nombramiento del navegante Fernando de Magallanes como capitán general y adelantado de la Monarquía Hispánica. Además, divulgó el éxito de la primera circunnavegación por Europa, a raíz de la carta enviada desde Valladolid, el 25 de octubre de 1522, a su protector, el cardenal-arzobispo de Salzburgo y obispo de Cartagena, Matthäus Lang von Wellenburg. En palabras de Jesús Vegazo:

«La bahía de Sanlúcar de Barrameda, la legua 0, epicentro de las grandes exploraciones del siglo XVI, se convirtió en el cosmódromo del *Cinquecento* europeo. El eco mediático del regreso de la *Victoria* levantó una enorme expectación en las cortes europeas. El humanista Corrado Vegerio o Wecker, colega del secretario del rey, escribió el 23 de agosto de 1523, desde Roma, una epístola al jurisculto del Gran Consejo de Malinas, que es el más alto tribunal en los Países Bajos de Borgoña, Francisco Cranevelt, en la que le comunicaba el desembarco de la expedición de Juan Sebastián Elcano tras su retorno de las islas Molucas:

“Esto es lo que se trata de las Molucas. Cada día, Juan Sebastián, el comandante de estos marineros, visitó a Maximiliano Transsylvanus y a su tío por alianza con Cristóbal de Haro, ambos mis amigos íntimos. Les dijo, así como se hizo y todos los detalles de la expedición. Al mismo tiempo, era lo mismo en otros lugares y en la corte. En cuanto a nosotros, habiendo aprendido que otros también se preocupaban de grabar estas narrativas en letras y prepararlas para dirigirlas a los amigos, se encuentren donde se encuentren, nos encargamos de que nuestra narra-

tiva fuera redactada lo antes posible, aunque con mucha agitación. Así, Maximiliano envió inmediatamente su carta, en forma de volumen, al cardenal de Salzburgo en Alemania. Nuestra propia relación era más corta: se cobró el primer mensajero que sale para transportarlo a los Países Bajos. Al hacerlo, solo tuvimos que complacer a nuestros amigos con una anotación de un hecho nuevo y raro, no para perseguir la más mínima ambición de editor. Por otra parte, nadie podría haber contado todo esto con más elegancia o más cuidado que Transsylvanus”»³.

En realidad, lo que estamos viendo es que hay una ebullición de personajes interesados en pedir noticias a los marinos que tornaron. Y seguro que se las pedirían a los rescatados de Cabo Verde y a los supervivientes de la *Trinidad*, años después; no creo que, en ese momento, hubiera en la Corte hombres más buscados, más requeridos y más invitados que los navegantes de la *Victoria*.

Mientras que las noticias de la *Victoria*, en la obra de Anglería y de Transilvano, se difundieron inmediatamente por toda Europa, otros testimonios permanecieron ocultos por más tiempo. En la «Relación de expedicionarios, su cargo y su sueldo» embarcados para la travesía (AGI) está registrado: «Ginés de Mafra, marinero, natural de Jerez de la Frontera, marido de Catalina Martín, vecinos de Palos, ha de haber de sueldo a mil y doscientos maravedíes por mes. Pagáronsele por sueldo de cuatro meses adelantados, cuatro mil y ochocientos maravedíes». Y en la «Relación de la Gente que llevó al descubrimiento de la Especiería o Maluco», es el segundo en el listado de los marineros de la nao *Trinidad*; pero su voz, la voz del piloto en su obra, no la hemos sentido hasta 1920⁴. Mafra, a bordo de su nao, deambula por las Molucas hasta que los portugueses apresan a los diecisiete supervivientes de los sesenta originales. Solo él, junto con Gonzalo Gómez de Espinosa y León Pancaldo, lograron retornar a España. A su llegada, cinco años después, cuenta su visión de los hechos en el interrogatorio al que le someten en Valladolid y en el que el interés que prima es el comercial, el de la ruta y el de las especias, por encima del humano.

(3) VEGAZO PALACIOS, Jesús: *Maximilian von Siebenbürgen (1485-1538): la cosmovisión europea de la primera vuelta al mundo*. Centro Virtual Cervantes.

(4) Dice el editor del *Diario*: «Pocos son los relatos que se conocen de aquella expedición que realizó el descubrimiento de un paso del Atlántico al Pacífico y terminó dando la vuelta al mundo. Por esto tiene interés la publicación de la presente obra, si bien es de sentir que como se dice en el texto el autor era hombre de pocas palabras (aunque verdaderas). Se ha tomado de un manuscrito de letra de mitad del siglo XVI, existente en la Biblioteca Nacional de Madrid, no siendo el original sino una copia que hizo hacia 1542 persona curiosa, y forma parte de un libro que contiene los relatos de otras expediciones. Se reproduce fielmente el texto, sin corregir ni aun las erratas indudables. Margen y silencio operan sobre este relato, la voz de Mafra queda depositada en anaqueles y esa “persona curiosa” que se apropia del texto para un proyectado libro, es el único rastro lector. Pero además este primer y quizás único lector anónimo cumple también el rol de editor: recibe de un “piloto”, hombre viejo, de pocas palabras y verdaderas, términos con los describe a Mafra, quien “traía escrito de su mano por relación todo el suceso de la armada de Magallanes, que como testigo de vista a todo se halló, y lo había escrito y lo dio al autor, sabiendo de él que quería hacer de todo ello un libro”».

Al tornar, después de años de ausencia, encuentra que su mujer no solo ha vendido todas sus pertenencias, sino que ha cursado todos los trámites para que se le declare por muerto. El 12 de abril de 1527 entabla una demanda contra ella porque «entretanto que él estuvo a nuestro servicio en el dicho viaje, Catalina Martínez del Mercado, su mujer le hizo adulterio con otro e se juntó y está con él so color quel dicho Ginés de Mafra era muerto».

El año del nacimiento de Nuestro Señor Jesucristo, de mil quinientos y veinte y dos, el primer día de junio, llegó a la fortaleza de Malaca, que regía Jorge de Albuquerque, un junco que traía a dos castellanos, que estaban como esclavos de un tagalo en la isla de Timor, a los que tomó declaración. La declaración de uno de ellos, Martín de Ayamonte, grumete que llegó en la nao *Victoria*, se convierte para nosotros en otra crónica del viaje. Crónica que, soterrada en los documentos del portugués Archivo del Tumbo, transcribió, en 1933, el historiador António Baião, y publicó en español, en 1936, la *Revista Chilena de Historia y Geografía*⁵.

Noticia del viaje nos proporciona también el *Derrotero* de Francisco Albo, piloto de la *Trinidad*, que recoge, como tantos diarios de navegación, las indicaciones precisas astronómicas, de vientos y corrientes, que serán necesarias para otros pilotos que realicen la misma travesía. Pero, por ser diario de navegación y no crónica, no lo trato en esta conferencia.

«Antonio Pigafetta, un navegante florentino que acompañó a Magallanes en el primer viaje alrededor del mundo, escribió a su paso por nuestra América meridional una crónica rigurosa que, sin embargo, parece una aventura de la imaginación. Contó que había visto cerdos con el ombligo en el lomo, y unos pájaros sin patas cuyas hembras empollaban en las espaldas del macho, y otros como alcatraces sin lengua cuyos picos parecían una cuchara. Contó que había visto un engendro animal con cabeza y orejas de mula, cuerpo de camello, patas de ciervo y relincho de caballo. Contó que al primer nativo que encontraron en la Patagonia le pusieron enfrente un espejo, y que aquel gigante enardecido perdió el uso de la razón por el pavor de su propia imagen»⁶.

Este libro breve y fascinante, en el cual ya se vislumbran los gérmenes de nuestras novelas de hoy, no es, ni mucho menos, el testimonio más asombroso de nuestra realidad de aquellos tiempos. Los cronistas de Indias nos legaron otros incontables. El Dorado, nuestro país ilusorio tan codiciado, figuró en numerosos mapas durante largos años, cambiando de lugar y de forma según la fantasía de los cartógrafos. En busca de la fuente de la eterna juventud, el mítico Alvar Núñez Cabeza de Vaca exploró durante ocho años el norte de México, en una expedición venática cuyos miembros se comieron unos a otros y de la que solo llegaron cinco de los seiscientos que la emprendieron. Uno de los tantos misterios que nunca fueron descifrados es el de las once mil mulas,

(5) Tomo 87 (1936).

(6) GARCÍA MÁRQUEZ, Gabriel: «La soledad de América Latina», discurso de aceptación del Premio Nobel, 1982.

cargadas con cien libras de oro cada una, que un día salieron del Cuzco para pagar el rescate de Atahualpa y que nunca llegaron a su destino. Más tarde, durante la colonia, se vendían en Cartagena de Indias unas gallinas criadas en tierras de aluvi6n, en cuyas mollejas se encontraban piedrecitas de oro. Este delirio 6ureo de nuestros fundadores nos persigui6 hasta hace poco tiempo. Apenas en el siglo pasado, la misi6n alemana de estudiar la construcci6n de un ferrocarril interoce6nico en el istmo de Panam6 concluy6 que el proyecto era viable con la condici6n de que los rieles no se hicieran de hierro, que era un metal escaso en la regi6n, sino de oro.

Transilvano, en su carta, comienza, como era habitual en los escritos de ciencia –desde Plinio hasta el XVI–, con una descripci6n de qu6 es la Especiería, d6nde nacen las especias y en qu6 tipo de barca se transportan. Es decir, comienza ya con un conocimiento adquirido, y a partir de 6l describe el viaje; mientras que para los dem6s cronistas, como protagonistas que son, el periplo se inicia en ellos mismos, y para Anglería, como historiador, la historia empieza con la audiencia del rey a Magallanes.

Los hechos los cuentan Transilvano, Mafra y Martín de Ayamonte. Y, sucintamente, Mártir de Anglería. Tambi6n tenemos hechos hist6ricos en la declaraci6n de la nao *San Antonio*, a su vuelta a España, de la que Anglería dice que «volvieron echando pestes del Magallanes». Que, por cierto, mal podría ser la nave que llevaba los bastimentos, como a veces se afirma, pues ellos testifican que «vinieron derechamente a este puerto [de Sanlúcar], comiendo tres onzas de pan cada día porque les faltaron los bastimentos».

Sentados estos cronistas y estas cr6nicas, vamos a comparar algunos de los acaecimientos que narran. Hay algunos hechos en los que no coinciden; por ejemplo, en el castigo en San Julián. Los de la *San Antonio* dicen que Magallanes dio tratos de cuerda a varios y los descoyunt6, incluido el capellán, porque no quería revelarles los secretos de confesi6n. Ahorc6 a Luis de Mendoza y a Quesada y luego los descuartziz6. Prendi6 a capitanes, contadores y sobresalientes; tortur6 en el potro a un piloto que estaba haciendo un dibujo de la derrota (como corresponde a su oficio). Y a Juan de Cartagena y al capellán torturado los deja en «el negro puerto» con algo de vino y bizcocho, «que los juzgan por m6s mal librados, segund la tierra donde quedaron, que a los otros que hizo cuartzizar».

Pigafetta y Anglería resuelven este suceso (de tamaña gravedad) en un párrafo. En cambio, Transilvano le da tal importancia que arranca su descripci6n desde el inicio de las hostilidades y de las hambres, para pasar despu6s a la ruda respuesta de Magallanes en una arenga en la que llamaba a los tripulantes castellanos quejicas y d6biles, y m6s d6biles que los portugueses; dici6ndoles que no tenían raz6n sus lamentos, pues no les faltaba agua, ni comida, ni leña para calentarse (aunque varios perecieron de hambre y de frío), y que, cuanto mayores fueran las penalidades, mayor sería el pago del Emperador. Narra c6mo se abrieron los odios y comenzaron las peleas entre portugueses y españoles. En qu6 modo estos 6ltimos afirmaban que Magallanes, como portugu6s, no podría hacer nada que fuese glorioso para Castilla; es

decir, expone la absoluta desconfianza de los españoles en el capitán general, los cuales estaban seguros de que les llevaba a la muerte.

Estos comentarios provocaron, en palabras de Transilvano, «la saña contra los españoles», los castigos innmerecidos y desmesurados:

«E como algunos de los castellanos sintiesen con esto mucha graveza, hicieron conspiración. Y levantose contra él un capitán de la una de las naos, con todos los castellanos que en ella iban. [Y Magallanes] prendió al capitán [Cartagena] y a los principales de la conspiración y, presos, los ahorcó luego, de hecho, de las antenas de la nao, sin los oír y sin les guardar sus privilegios ni excepciones, porque siendo, como algunos dellos eran, oficiales del emperador, no podía, según derecho, hacer justicia dellos, porque solo la persona del emperador o los señores de su Consejo eran sus jueces y no él».

Es decir que, cuando se dice que Magallanes obró en ese modo porque tenía el mando absoluto, no es verdad, porque dicho mando se debía a lo que la ley castellana le permitía. Por lo tanto, cuando se justifica a Gómez de Espinosa afirmando que en San Julián seguía las órdenes del jefe, pues era el alguacil, esa justificación no tiene razón de ser; Espinosa no debería haber permitido esta acción contra Cartagena por cuanto era contraria a la legislación de los Consejos de Castilla e Indias. Así pues, Magallanes mata y apresa consciente de que no puede hacerlo; pero, como nos dicen otros cronistas, «traía muy sobornados a los suyos».

Mafra, al relatar este suceso, dice:

«Y en la otra nao, que era la más preminente, iba por capitán un Juan de Cartagena, hombre valeroso y que, por su mal, traía iguales poderes que el Magallanes (...) que, para quitar de sobre sí aquella subjección, no siguiendo ninguna astucia [excusa] sino muy abierta enemistad, quitó al Cartagena de su cargo de capitán. Mandó luego hacer justicia de los dichos capitanes, a los cuales mandó hacer cuartos, y entre ellos a Luis de Mendoza, aunque ya estaba muerto, y a Juan de Cartagena también. A un clérigo mandó desterrar y hechar en una isla, por darle mayor pena viviendo. Mandaba Magallanes ahorcar a cuarenta hombres, de los más honrados y amigos de los capitanes muertos. (...). Esta crueldad no consintió la demás gente de la armada, yéndole a la mano al Magallanes; el cual viendo que no podía salir con su intención, mudó consejo y proveyó la pena por otra menor».

O sea, no es que no los ahorcara porque los necesitaba para navegar, sino porque se le levantaron en armas, le pusieron las armas en el pecho.

Martín de Ayamonte explica que a Cartagena y al clérigo los desterró. Respecto a la desaparición de la *San Antonio*, declara que presumieron que «el piloto Esteban Gómez, portugués, había tomado preso al dicho capitán [Álvaro de Mezquita, primo de Magallanes] y había vuelto a buscar a Juan de Cartagena y al clérigo».

¿Por qué no cuenta Pigafetta con todo lujo de detalle este hecho gravísimo? ¿Porque estaba de parte de Magallanes, como se dice? ¿O porque, al no estar presente, no lo podía explicar bien?

Mafra, lacónico, narra cómo los patagones huyeron de ellos; cómo Magallanes ordenó que le trajeran a uno de los jóvenes para verlo; cómo, en persecución de ellos, comieron carne que habían abandonado en la huida, durmiendo al frío y «bebiendo nieve derretida en unos capacetes, sin más abrigo que sus lanzas», y cómo volvieron de vacío y con un hombre menos, porque lo habían matado de una lanzada en la pierna. Transilvano, por su parte, cuenta una historia fantástica de cómo se alojaron con ellos. Y solo prendieron a uno, «el cual se murió dentro de pocos días de puro coraje y sin comer ni beber». O sea que mal podía contarle a Pigafetta las cosas de su vocabulario, ni las costumbres funerarias, o que «también nuestro prisionero me informó con ademanes de haber visto al demonio con dos cuernos en la cabeza y pelos largos y lanzar fuego por la boca y por el culo».

Al llegar al Brasil, Juan Carballo rogó a Magallanes ir a buscar a su hijo que, «si era vivo, lo tomarían», dice Mafra. Anglería, toda la travesía hasta el río de Solís la resuelve en pocos renglones, sin especificar más que la derrota a grandes rasgos. Y Pigafetta, por su parte, narra lo que comieron, el tipo de animales y plantas, el intercambio de peines por pescado o por patatas. Cuenta cómo es la gente del Brasil, cómo visten, dónde viven, las referencias y comparaciones con Europa; o que comen carne humana. Y los usos de aquella gente se los describe Ioanne Carvagio, piloto que anduvo antes cuatro años por estas tierras.

Discrepan las noticias en la razón de la vuelta de la *San Antonio*: sus tripulantes alegan las discordias con Magallanes y que no navegó por el cabo de Buena Esperanza. Y en el ataque a la isla de Mactán, Martín de Ayamonte explica cómo asaltaron dos veces la isla y que fue en el repliegue de la segunda cuando cayeron en unas trampas (unas cuevas) que los isleños habían cavado, y allí, sin posibilidad de defenderse, los mataron. ¿Pudo participar Pigafetta en esta empresa, como afirma él mismo? Es muy poco verosímil.

En la iglesia de los dominicos de Vicenza, el caballero Capra hizo poner una lápida en la que se lee: *PHILIPUS PIGAFETTA, PEREGRINANDI CUPIDUS, ET ANTONII, GENTILIS SUI EQ. HIROSOLIM, QUI PRIMUS TERRARUM ORBEM CIRCUMIIT, GLORIAE EMULUS ABDITISSIMAS REGIONES ADIVIT ...* Pero su hermano Felipe Pigafetta, que viajó a África y escribió una *Historia de las Indias Orientales*, no menciona ni el viaje ni la obra de su hermano Antonio. Antonio, por su parte, afirma en la edición italiana: «Partendome da Seviglia, andai a Vagliadolit, ove apresentai a la sacra majesta de D. Carlo, non oro ne argento, ma cose da essere assai apreciati da un simil Signore. Fra le altre cose, le detti uno libro scripto de mia mano, de tucte le cose passate de giorno in giorno nel viaggio nostro».

Ocho años después de la arribada de la *Victoria*, y cuando Elcano ya llevaba tiempo muerto, Pigafetta publica una novela, a modo de crónica, en que habla de lenguas, de gentes, de costumbres, de modas, de modos, de usos funerarios, de hierbas oloríferas, de cortezas de árbol que cubren las vergüenzas, de canoas, del betel que se masca, del licor de arroz, de los palacios, de los elefantes para allegarse a ellos, de pájaros carroñeros que no comen

animales si no los han descorazonado antes, de demonios, de murciélagos grandes como águilas y de sabor a gallina, y de perlas grandes como huevos de ellas. Por supuesto, si comparamos la verdadera travesía y las fechas de ella que hace el piloto Albo en su derrotero, en su cuaderno de navegación, con las que da el novelista, veremos enormes discordancias de millas marítimas y de meses. Del mismo modo que puede comprobarse cuántos de los hechos que vivió Pigafetta se extraen de otros libros de crónicas y de viajes.

Pero que sea cierto o no es lo menos importante. Porque en ese mundo de descubrimientos españoles y portugueses, en esa base de literatura caballeresca, en esa fascinación del desvelar, todo era posible. Era tan posible que, cuando el rey don Manuel de Portugal escribe una carta a los Reyes Católicos dándoles cuenta de todo lo sucedido en el viaje de Pedro Álvarez de Cabral por la costa de África hasta el mar Rojo, les explica:

«Envió el navío a haber nuevas de la mina de Zofala, como ya detrás está dicho, el cual es ya venido y me trujo información cierta de allá y así del trato y mercadería de la tierra y de la gran cantidad del oro que allí hay. Y allí halló nuevas que entre los hombres que traen el oro allí a cuestras, vienen muchos que tienen cuatro ojos, dos delante y dos detrás. Y son hombres pequeños de cuerpo e bermejós y diz que son crueles e que comen los hombres con quien tienen guerra y que las vacas del rey traen collares de oro gruesos al pescuezo. Y cerca de esta mina hay dos islas en que cogen mucho aljófar y ámbar»⁷.

Lo importante no es que todo fuera verdad. Lo importante es que se escribiera y se creyera y se difundiera y se cantara y se contara.

Bibliografía

- BALDO, Italo Francesco: *Circumdederunt, il mondo diventa grande: il viaggio di Ferdinando Magellano-Juan Sebastián de Elcano*, Il Sileno, 2021.
- 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 concernientes a la historia de la Marina Castellana y de los establecimientos españoles en Indias*, Imprenta Real, Madrid, 1825-1837.
- MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro: *Décadas del Nuevo Mundo* (ed., E. O'GORMAN, y A. MILLARES CARLO), Biblioteca José Porrúa, México, 1964.
- PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del mundo* (ed., Leoncio CABRERO), Historia 16, Madrid, 1985.
- : *La primera vuelta al mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano* (ed., Isabel de RIQUER PERMANYER), Alianza Editorial, Madrid, 2019. (Magnífica edición nueva de la obra de Pigafetta.)

(7) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Colección de viajes y descubrimientos*, t. LXXVI, p. 70.

LA EXPEDICIÓN DE JOFRE DE LOAYSA Y LA MUERTE DE ELCANO

Mariano JUAN Y FERRAGUT
Capitán de navío retirado

Introducción

Tras el descubrimiento del Nuevo Mundo por Colón cuando pretendía llegar a la Especiería, el papa Alejandro VI repartió el mundo entre España y Portugal, delimitando sus zonas de descubrimientos. Los límites de tal reparto fueron modificados por el Tratado de Tordesillas, el cual estableció que el hemisferio español era el situado a poniente del meridiano situado a 370 millas de Cabo Verde, y el portugués, el de levante.

Tras el avistamiento del Mar del Sur por Núñez de Balboa, se puso en evidencia la existencia de un océano a poniente del Nuevo Mundo, y Magallanes, portugués al servicio de España, convenció a Carlos V de que la Especiería se encontraba en el hemisferio español y no en el portugués, y que se podía llegar al Moluco por poniente, buscando un paso a través del Nuevo Mundo. Así, en 1519 partió de Sanlúcar de Barrameda con trescientos hombres en cinco naves. El hallazgo de tal paso (el actual estrecho de Magallanes) lo condujo al Mar del Sur, al cual, tras una navegación muy placentera, se le dio el nombre de océano Pacífico. Sobre tal denominación, la afamada historiadora y buceadora Lola Higuera, ex directora técnica del Museo Naval, ha manifestado que un grupo de meteorólogos australianos, investigando acerca de las condiciones climáticas de aquella época, han llegado a la conclusión de que el inusual buen tiempo que encontró Magallanes fue debido a la coincidencia de su travesía con el fenómeno denominado «el Niño».

La expedición magallánica atravesó ese inmenso océano y arribó a las islas de San Lázaro, que luego se llamarán Filipinas en honor de Felipe II. Allí, en las antípodas, se encontraron de nuevo la Media Luna y la Cruz.

En la isla de Cebú, Magallanes fue muy bien recibido: el sultán y su séquito se dejaron bautizar y se declararon súbditos del Emperador. Pero el sultán de Mactán, una pequeña isla próxima, no se quiso someter, y en su enfrentamiento con Magallanes, este encontró la muerte.



Filipinas y las Molucas. FUENTE: internet

Los dos barcos que quedaban, *Victoria* y *Trinidad*, navegaron a las islas del Moluco, el legendario archipiélago de la Especiería. El sultán de Tidore juró por Alá, sobre el Corán, eterna amistad al Emperador. Las dos naves se cargaron de especias; pero, a la hora de partir, la *Trinidad* empezó a hacer agua, y Elcano, al mando de la *Victoria*, en contra de la opinión de sus subordinados, decidió regresar navegando hacia occidente, es decir por el hemisferio portugués. Tres años después de su salida, con solo dieciocho supervivientes arribó a Sanlúcar, culminando así aquella gran aventura de la primera vuelta al mundo. Por su parte, la *Trinidad*, una vez reparada, intentó regresar a América por oriente, objetivo que no logró. Cansada de los vientos adversos, regresó a Tidore y se rindió a los portugueses.

La gesta de Elcano reavivó los deseos del Emperador de disputar a Portugal las Molucas. Para ello envió una armada de siete buques mandada por Loaísa.

La expedición partió de La Coruña. Fue la última empresa descubridora del Pacífico que salió de España –las siguientes partirían de la costa occidental americana–.

Después de un accidentado viaje en el que el Pacífico no hizo honor a su nombre, los temporales dispersaron los buques de Loaísa, este murió en pleno océano y, seis días después, también expiraría Elcano. Solo llegó al Moluco una nave, con 155 hombres que disputaron a los portugueses armas en mano el dominio sobre las Molucas. En las antípodas, España y Portugal libraron una larga guerra poco conocida. Pero, por el Tratado de Zaragoza, España renunció a las Molucas por 50.000 ducados.

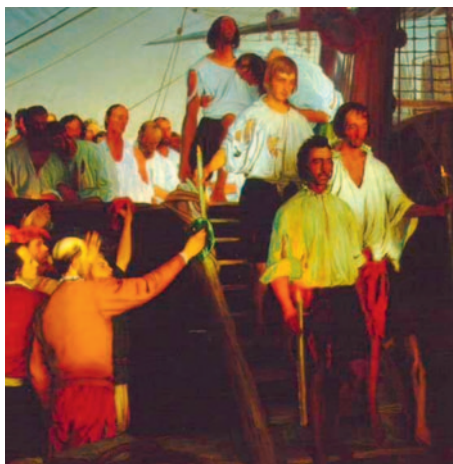
Los veinticuatro supervivientes de la *Trinidad* pasaron a Goa, en la India, y no arribaron a Lisboa hasta 1536. El periplo había durado en total once años. A Urdaneta, el más destacado de los supervivientes, se le incautaron todas las notas tomadas y la información cartográfica que había elaborado. Pero esto no fue un problema –todo lo anotado lo tenía también memorizado– para que años después pudiese realizar el Tornaviaje.

Tras esta introducción, pasaremos a ocuparnos de Loaísa y después veremos algunos de los aspectos más sobresalientes y novedosos de su expedición, como la razón de que los barcos zarparan de La Coruña, quiénes eran algunos de los hombres que embarcaron en ellos (con especial detención en Rodrigo de Triana), la peripecia de la *San Lesmes*, o el testamento de Elcano y la muerte de este y de Loaísa.

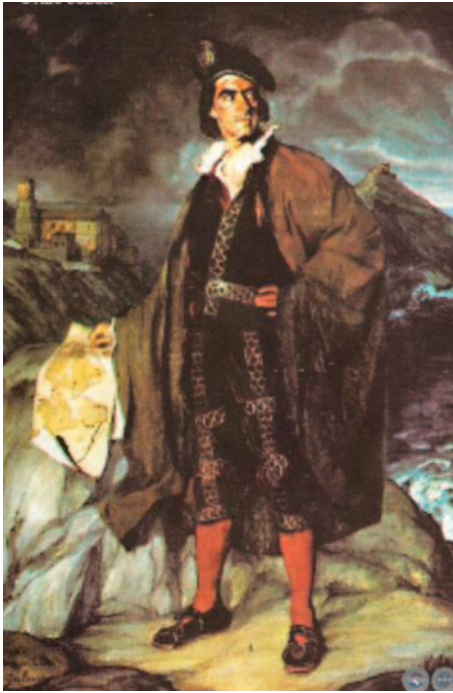
Y finalizaremos con don Julio Guillén Tato y el voto de la Santa Faz, pues dentro de un mes se cumplen cincuenta años de la muerte de tan insigne marino, académico de la Real Española y de la Real de la Historia, y director del Museo Naval y de la *Revista General de Marina*. Todas estas instituciones han programado actos en su recuerdo con ocasión de la efeméride, y por nuestra parte –por mi parte–, al final de la presente exposición le dedicaremos unas modestas palabras a modo de homenaje.

Loaísa

Frey (el tratamiento de frey le viene de ser comendador de la Orden de San Juan) José García Jofre de Loaísa nació en Ciudad Real (1490 o 1491), en el seno de una noble familia.



Regreso a Sevilla de J. S. Elcano, de Elías Salaverría. FUENTE: Museo Naval



Juan Sebastián de Elcano según Ignacio Zuloaga (1921). IV Centenario Vuelta al Mundo

Sus hermanos Juan y Álvaro eran, respectivamente, obispo de Mondoñedo y comendador de Paracuellos. Otro de sus allegados, Francisco García de Loáisía, era arzobispo de Sevilla, confesor de Carlos V, presidente del Consejo de Indias e inquisidor general. Posiblemente por tales influencias, y tras participar, en 1518, en unas embajadas ante los sultanes turcos Selim I y su hijo Solimán II el Magnífico, obtuvo el cargo de jefe de la flota que, por orden de Carlos I, se estaba organizando en La Coruña.

Los fines principales del viaje eran ocupar las Molucas y rescatar a los tripulantes supervivientes de la nao *Trinidad*, de la expedición de Magallanes.

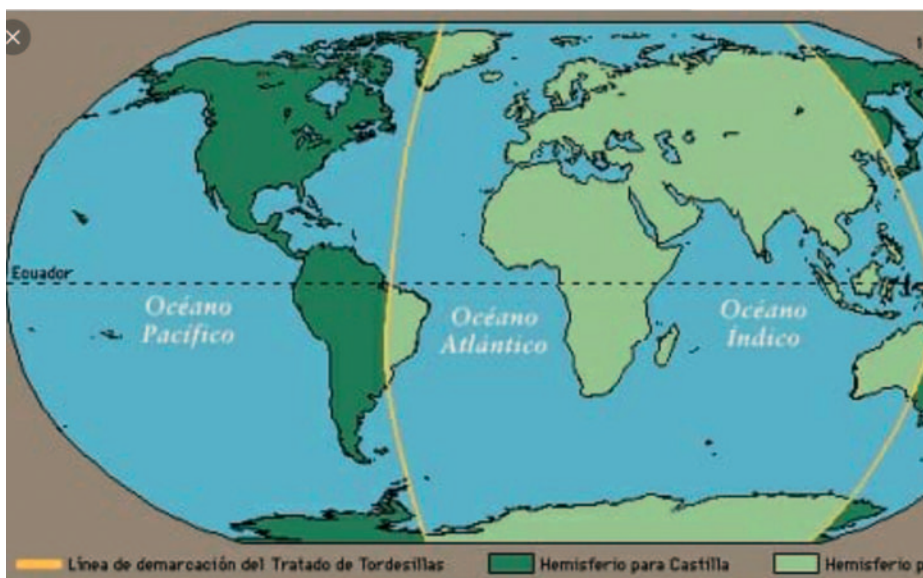
Como lugarteniente de Loáisía se nombró a Juan Sebastián Elcano, sin duda, por su experiencia, el marino más adecuado para ocupar el puesto. Era uno de los pocos navegantes que habían ido al Moluco y conseguido volver, había comerciado con los nativos de aquellas islas y, además,

sabía cómo actuaban los portugueses.

Además, como quiera que a Loáisía se le había ordenado quedarse en las Molucas, en calidad de capitán general (cargo equivalente a virrey) de la colonia que allí habría de formarse con dos de las siete naves, nadie mejor para comandar el regreso al suelo patrio de las cinco restantes que el ilustre guetariano.

¿Por qué salió de La Coruña la expedición?

En 1520, aprovechando la estancia del joven rey Carlos I de España en Santiago de Compostela –donde se convocaron Cortes para recaudar fondos destinados a sufragar su coronación como emperador, que lo convertiría en Carlos V de Alemania–, algunos notables locales solicitaron que se centralizase en La Coruña todo el comercio de especias que iba a abrir la expedición de Magallanes. Argumentaban que su puerto era muy seguro, que no tenía los fueros que limitaran el poder de la Corona y, sobre todo, que era el más cercano a los mercados de las especias del noroeste de Europa. El ya emperador Carlos concedió a La Coruña (22 de diciembre de 1522) la licencia para la



Hemisferios español y portugués tras el Tratado Tordesillas

creación de la Casa de la Especiería. Este decreto fue un poco posterior al retorno a España de la *Victoria*, tras completar la primera vuelta al mundo bajo el mando de Elcano.

La expedición fue patrocinada por diversos armadores y comerciantes, y a los que aportaron buques se les compensó con la supresión de impuestos. Uno de los personajes que intercedieron para la creación de tal Casa fue Loáisía, quien, junto con un poderoso grupo de comerciantes, se comprometió a sufragar y liderar una expedición con objeto de tomar posesión para la Corona de las islas Molucas.

La creación de la Casa de la Contratación de la Especiería supuso un importante impulso económico para La Coruña, pero este impulso solo duraría siete años, toda vez que en 1529, a raíz de la firma del Tratado de Zaragoza, hubo de ser clausurada.

Los barcos de la expedición

La dotación completa de la expedición era de unos 450 hombres, y los barcos que la componían, siete. Cuatro de ellos eran naos:

- *S.^a M.^a de la Victoria*, de 360 t, mandada por Loáisía;
- *Sancti Spiritus*, de 240, bajo el mando de Elcano;
- *Anunciada*, de 204, bajo el mando de Pedro de Vera;



Primus circumdedisti me, de Augusto Ferrer-Dalmau (2019). Museo Naval de Madrid

— *San Gabriel*, de 156, mandada por Rodrigo de Acuña.

Completaban la armada dos carabelas (*Santa María del Parral*, mandada por Jorge de Lara, y *San Lesmes*, bajo el mando de Francisco de Hocés), y el patache *Santiago*, de 60 toneladas y al mando de Santiago de Guevara (cuñado de Elcano).

En cuanto los que embarcaron en ellos, es de destacar la presencia de Andrés de Urdaneta, un joven adolescente guipuzcoano (diecisiete años) que oficiaría de asistente/paje de Elcano; de tres hermanos de Elcano (Martín, como piloto de la *Sancti Spiritus*; Antón, como segundo piloto en la *Santa María del Parral*, más otro cuyo nombre no conocemos), un sobrino y un cuñado; de dos miembros de la expedición de Magallanes (el tesorero Bustamante y el artillero Antón), y de Rodrigo de Triana, cuyo verdadero nombre era Juan Rodríguez Bermejo, tal y como indican autores de reconocido prestigio como la investigadora norteamericana Alice B. Gould, y sobre el cual trataremos más adelante.

Avatares de la expedición

Las siete naves salieron en la madrugada del 24 de julio de 1525. A lo largo de la travesía del Atlántico, la expedición encadenó tormenta tras



Placa del Archivo de Simancas dedicada a miss A. Gould, quien consiguió la lista completa de los componentes de las tres naves de la expedición colombina. FUENTE: internet

tormenta, lo que forzó a los barcos a separarse y reunirse sin cesar. Todos ellos hicieron escala en una isla desierta que llamaron de San Mateo, la actual Annobon (o de Añobueno, llamada así por los portugueses por haberse descubierto un 1 de enero).

Ya en el continente americano, tras concentrarse en la ensenada de Santa Cruz, la *Sancti Spiritus* se perdió, por varada en el cabo de las Vírgenes. Sus tripulantes y carga se repartieron entre las demás naves, y su capitán, Elcano, y Urdaneta pasaron a la capitana.

La nao *Anunciada* salió hacia el Atlántico en un claro caso de desertión, presumiblemente con la intención de llegar a las Molucas por el océano Índico, pero nunca más se supo de ella. Las cinco naves restantes, debido a las fuertes borrascas, tuvieron que volver hacia la ensenada de Santa Cruz, para guarecerse y reparar averías. En este tiempo se produjo una nueva desertión: la de la nao *San Gabriel*, que regresó a España por el Atlántico.

Las cuatro naves que quedaban cruzaron el estrecho tras 48 días de penosa navegación, y el océano Pacífico, sin hacer honor a su nombre, las recibió con una recia tempestad.

Un fuerte temporal volvió a separar a las cuatro naves, esta vez definitivamente. El patache *Santiago* arribó a Nueva España, cuyas costas alcanzó en julio de 1526; la *Santa María del Parral* embarrancó sin poder proseguir su



Reliquia de la Santa Faz de Alicante. FUENTE:
internet

ruta, y de la *San Lesmes* no se tuvieron más noticias. Tan solo continuó camino de las Molucas la nao *Santa María de la Victoria*, en la que navegaban Loaísa, Elcano y Urdaneta, dirigida por su piloto, Rodríguez Bermejo.

Sobre Rodrigo de Triana o Rodríguez Bermejo

Rodríguez Bermejo, por un error de transcripción del escribano que copió en Barcelona el Diario que Colón entregó a los Reyes Católicos tras su regreso en 1493, ha pasado a la historia como Rodrigo de Triana. De hecho, Rodrigo no es un nombre de pila, sino una mala transcripción del apellido «Rodríguez». La última noticia certificada que tenemos de Juan Rodríguez Bermejo data de 1525, actuando como piloto. Rodrigo de Triana no consiguió llegar a la Especiería con Cristóbal Colón, pero

a punto estuvo de hacerlo como miembro de la expedición a las Molucas de Loaísa.

La derrota de la *San Lesmes*

La *San Lesmes*, capitaneada por Francisco de Hoces, había sido impulsada fuera del estrecho. Tras la tempestad encontró vientos dominantes del norte que la llevaron cada vez más al sur. Atravesó la Tierra de Fuego, hasta su confín, y alcanzó los 55°, donde, según dijeron sus tripulantes, «les parecía que allí era acabamiento de la tierra». Y no es de extrañar que lo tenían ante los ojos les suscitara esa impresión, porque habían recalado en el llamado Mar de Hoces, el fin del continente americano, y los acantilados que contemplaban daban paso a otro estrecho interoceánico al que más tarde se denominará «pasaje de Drake». Un siglo después (24 de enero de 1616) lo descubriría el corsario holandés G. C. van Schoutten, quien lo bautizó con el nombre de su nave, la *Hoorn*. Así pues, ya en 1526, la *San Lesmes* había descubierto la Tierra de Fuego, el estrecho que se llamaría de Le Maire y hasta el cabo de Hornos, aunque no pasó hacia el Pacífico. Los marinos de la carabela consig-



La armada mandada por el comendador don García Jofre de Loáisa. Grabado de Urrabieta

naron bien su descubrimiento y regresaron hacia el estrecho. La última noticia sobre Francisco de Hoces, facilitada por el patache *Santiago* antes de que este y la *San Lesmes* se separasen, fue que estaba enfermo y había tenido que ser relevado del mando por su segundo, Diego Alonso de Solís. Por tanto, el final de su vida resulta tan misterioso como el comienzo: aparece en la historia en 1525 y se esfuma en 1526.

Según la hipótesis de Navarrete, apoyada años después por el australiano Langdon, la *San Lesmes*, al mando de Diego Alonso de Solís –para entonces Hoces probablemente ya había muerto–, siguió rumbo hacia el centro del Pacífico, hasta arribar a Tapuhoe (Anaa), una isla de las Tuamotu donde en 1929 se encontraron cuatro cañones españoles del siglo XVI. Algunos expertos los identificaron como pertenecientes a la *San Lesmes*, cosa difícil de corroborar porque, lamentablemente, se perdieron. Sin embargo, en 1969 aparecieron otros dos, y el investigador australiano Robert Langdon cree que, en efecto, pertenecían a la carabela desaparecida. Según sus conjeturas, el barco encalló en los arrecifes, y sus tripulantes tiraron los cañones para aligerar el peso. Conseguido su propósito, siguieron navegando y desembarcaron marineros en un par de atolones antes de alcanzar Nueva Zelanda. La huella genética de aquellos hombres, dice Langdon, explicaría por qué marinos como Fernández de Quirós o Cook encontraron indígenas con rasgos raciales blancos, o la presencia en la zona de elementos culturales occidentales como el hórreo, así como de abundantes topónimos hispanos en la antigua cartografía de aquella costa este australiana. Otros investigadores afirman que doblaron el cabo de York, donde fueron hechos prisioneros por los portugueses y, muy probablemente, asesinados.

Sin embargo, existe otra hipótesis, formulada por el francés Roger Hervé. La tripulación de la *San Lesmes* construyó otra embarcación más pequeña con la que navegó hacia Nueva Zelanda y, de allí, hacia las costas del sur de Australia, donde naufragó en Warnambool, en el lugar conocido como Mahogany Ship.



Representación de Rodrigo de Triana en el Muelle de las Carabelas (Palos de la Frontera, Huelva). FUENTE: Wikipedia

El testamento de Elcano

El día 26 de junio, la nao capitana, *Nuestra Señora de la Victoria*, la única que quedaba de la expedición, con Elcano enfermo cruzó la línea equinoccial. Poco después, a un grado de la misma, el de Guetaria decidió hacer testamento ante Íñigo Cortés de Perea, contador de su majestad, y siete testigos, entre los que estaba Andrés de Urdaneta:

«In Dei nomine Amen. = Sepan cuantos esta carta de testamento vieren, cómo yo el capitán Juan Sebastián del Cano vecino de la villa de Guetaria, estando enfermo de mi persona, é sano de mi entendimiento é juicio natural, tal cual Dios nuestro Señor me quiso dar, é sabiendo que la vida del hombre es mortal, é la muerte muy cierta, é la hora muy incierta, é para ello cualquier católico cristiano ha de estar aparejado como fiel cristiano para cuando fuese la voluntad de Dios; por ende yo creyendo firmemente todo lo que la santa iglesia cree fue [fiel] é verdaderamente, ordeno é fago

mi testamento é postrimera voluntad: en la forma siguiente:

Primeramente mando mi ánima á Dios (...)

Item, mando á Mari Hernandez de Hernialde, madre de Domingo del Cano mi hijo, cient ducados de oro, por quanto seyendo moza virgen hube; y mando que le sean pagados los dichos cient ducados dentro de dos años después que este mi testamento fuera en España,

Item, mando que la hija que yo tengo en Valladolid de María de Vida Urreta, que si fuera viva, que en cumpliendo cuatro años lleven á la dicha villa de Guetaria, é la sostengan fasta que venga á edad de se casar ...».

En relación con la estancia de Elcano en Valladolid, se trata probablemente del periodo más feliz de su vida. En aquella Corte estuvo muy bien considerado, hasta el punto de que se le designó para asistir a las reuniones hispano-lusas celebradas en Elvas y Badajoz para determinar la posición de las Molucas. También se desplazó con cierta frecuencia a las Vascongadas con objeto de alistar buques y tripulaciones para la expedición de Loaísa.

Continuando con el testamento, se trasluce en él la piedad del testador y el cariño entrañable a los sitios que le vieron nacer.

Se advierte igualmente la serenidad con que aguardaba la muerte, sin que su inminencia turbase su espíritu ni le impidiera formar un minucioso inventario de sus bienes y considerar todas las eventualidades a la hora de repartirlos. También podemos apreciar el cariño y respeto con que miraba a su superior, Loaísa, de lo que podemos deducir que, si se amotinó contra Magallanes, no fue porque su carácter fuese rebelde ni caprichoso, sino por la arrogancia y poco tacto del portugués. Sus mandas también evidencian el amor hacia sus hermanos, así como los sentimientos de amistad y afecto que le suscitaban sus compañeros, en particular sus paisanos. Todos los testigos del testamento fueron vascongados, y entre ellos se hallaban su cuñado Santiago de Guevara y Andrés de Urdaneta.

La lectura del testamento de Elcano, en fin, nos facilita algunas noticias curiosas relativas a su familia. Su madre era viuda, y Elcano tuvo dos hermanas y tres hermanos: Martín, que presenció su muerte y que en el testamento aparece como el más querido; Antón, ayudante del piloto de la carabela *Santa María del Parral*, y otro que no nombra, pero que se infiere iba en la expedición.

Muerte de Loaísa y de Elcano

Pero Elcano se restableció, y la nave siguió su andadura y subió hasta los 4° N, donde se produjo el fallecimiento del capitán general, frey Jofre García de Loaísa, el 30 de julio de 1526. De lo inesperado del suceso da cuenta el hecho de que Elcano le hubiera nombrado uno de sus testamentarios. La ceremonia de echar al agua el cadáver del general discurrió como de costumbre: «Así como fue muerto, y con sendos Paternóster y Avemarías por su ánima, echado su cuerpo al mar». Se abrió entonces la instrucción secreta prevenida para el caso de que falleciera el capitán, la cual nombraba sucesor en el mando de la armada a Juan Sebastián Elcano, quien, no obstante su relativo restablecimiento, seguía gravemente enfermo.

Poco pudo hacer el guetariano en los días que antecedieron a su propia muerte, salvo tratar de mantener a flote una nao que se hundía por momentos, y alentar a sus tripulantes, al igual que él enfermos de escorbuto. Su única actuación como capitán general fue proveer el cargo de contador general, por muerte de Alonso de Tejada, en un sobrino de Loaísa, y el de piloto en su hermano Martín. El contador ejerció su oficio durante solo cinco días, pues también falleció (el 4 de agosto). Elcano le siguió dos días después, el 6 de agosto, sin haber podido llegar a su objetivo y sin saber nada del resto de la armada. Su deceso fue registrado por Urdaneta en el *Diario* con auténtico laconismo: «Lunes a seis de agosto, falleció el magnífico señor Juan Sebastián Elcano». Contrástese esto con lo que dijo Pigafetta cuando murió Magallanes: «Murió nuestro guía, nuestra luz y nuestro sostén».

Al día siguiente, 7 de agosto, se celebró la ceremonia de arrojar al agua el cuerpo del finado, que fue envuelto en un sudario y sujeto a una tabla con



Fray Andrés de Urdaneta. Fotografía de una pintura original de Víctor Villán (monasterio de San Lorenzo de El Escorial)

cuerdas. Después, colocado en la cubierta de la nave, mientras la marinería, apenada, rezaba los paternósteres y las avemarías de rigor, se amarró un peso al sudario. A una señal con la cabeza del nuevo capitán general, don Alonso de Salazar, cuatro marineros apoyaron la tabla sobre la borda y la inclinaron hasta que el cadáver, por su propio peso, inició su andadura hacia el mar, en la que se sumergió dejando una estela de espuma y burbujas. Cayó a plomo, buscando el fondo más profundo del océano, mientras algunos marineros se santiguaban. No hubo músicas, ni banderas, ni galas.

Don Julio Guillén y el voto de la Santa Faz

Don Julio Guillén, notable alicantino, académico de la Española y de la Real de la Historia, director del Museo Naval y de la *Revista General de Marina*, etc., al ver en el archivo de Simancas el original del testamento de Elcano, se percató de que no se había cumplido lo dispuesto en él: que veinticuatro ducados de su fortuna fueran legados al monasterio de la Santa Verónica¹. Y por ello organizó, para la romería a la Santa Faz de 1944 –más de cuatro siglos después de la muerte del guetariano–, un acto de cumplimiento de su última voluntad. Para ello arribaron a Alicante, el 16 de abril, miembros de la Marina –cuatro días antes de la Peregrina–, portando una lápida artística de mármol en la cual habría de conmemorarse el cumplimiento del legado de Elcano, y un exvoto consistente en una reproducción a escala de la nave *Victoria*.

El 20 de abril, a las ocho en punto, la comitiva partió de la Puerta Negra de la colegiata, encabezada por los representantes de asociaciones religiosas, entidades sociales y fieles de uno y otro sexo. Marchaban a

(1) «Item, mando por quanto tengo prometido de ir en romería á la Santa Verónica de Alicante, é porque yo no puedo cumplir, que se haga un romero, é mando para el dicho romero seis ducados. Allende de ello mando que le sean dados al dicho romero veinte é quatro ducados para que los dé á la iglesia de la Santa Verónica, é traiga fé del prior é los mayordomos que recibieren los dichos veinte é quatro ducados ...».

continuación los empleados de Tabacalera².

Miembros de la Armada portaban la referida lápida de mármol. Seguía la reproducción a escala de la nao *Victoria*, cuyas andas eran portadas por un marino de guerra, un marino mercante, un representante de la cofradía de pescadores y una laureada regatista del Club de Regatas de Alicante. Al exvoto le daban escolta miembros del Consejo de la Hispanidad, que había delegado su representación en don Julio Guillén Tato. Tras ellos desfilaría el almirante don Francisco Bastarache, a la sazón capitán general del departamento marítimo de Cartagena, acompañado por un nutrido grupo de personalidades civiles, militares y políticas, entre ellas el alcalde de Alicante y el comandante de Marina, capitán de fragata Garat.

Fue la romería más concurrida de cuantas se habían celebrado hasta ese momento; a ella acudieron más de 80.000 peregrinos, a los que había que sumar las multitudes de fieles que, llenos de fervor, contemplaban el paso desde las alturas cercanas. Tras el consabido alto en la finca Lo de Die, la comitiva llegó al monasterio a las once, entre bailes de los *nanos i gegants* y a los sones de la *dolçaina* y el *tabalet*.

La ofrenda estuvo a cargo del eminente charlista valenciano Federico García Sánchiz, muy vinculado a la Armada tras la muerte, a bordo del crucero *Baleares*, de su único hijo, el adolescente Luis Felipe García Sánchiz-Ferragut, marinero voluntario conocido por «el Doncel», a cuya memoria su padre dedicó varios libros. El eminente charlista, famoso por *españolear* en Hispanoamérica, a lo largo de su vida recibió muchas distinciones (académico de la Española, doctor *honoris causa*...), pero ninguna le mereció tanto aprecio como la de señalero honorario de la Armada. Y así, cuando le llegó la hora



Retrato de Vasco Núñez de Balboa (1475-1517), de autor anónimo. FUENTE: bibliotecavirtualdefensa.es

(2) Sobre la presencia de tales empleados debemos aclarar que, en 1844, se produjo un incendio en la fábrica de tabacos de Alicante. Por fortuna, las más de tres mil operarias lograron salir de la fábrica sanas y salvas. Mientras contemplaban cómo el incendio convertía rápidamente en un montón de escombros la que había sido la tercera fábrica nacional de cigarros de España (después de las de Sevilla y Cádiz), las cigarreras elevaron sus agradecidas plegarias al cielo, en especial a la Santísima Faz –reliquia conservada, según creencia popular, en el cercano monasterio del mismo nombre–, ya que todas habían salvado la vida merced a la milagrosa intervención de dicha reliquia.



Peregrinación de la romería de Santa Faz (1944). FUENTE: internet (Archivo Municipal Alicante)

de la muerte, en 1964, y fue enterrado en El Toboso, su féretro fue portado por marineros de la Armada.

El cumplimiento de la promesa de Elcano consiguió que, en aquellos años de exaltación católica, la Peregrina, hasta entonces una devoción de alcance meramente local, saltara las fronteras provinciales y llegara a ser conocida y reconocida en toda España. Y hoy la romería de la Santa Faz es un fenómeno de masas que aglutina a personas de diferente credo y extracción.

Al igual que el agua bendita, algo de especial debe tener la Santa Faz cuando cataliza el fervor popular y cuando el mismísimo don Juan Sebastián Elcano la rememoró en sus últimos momentos. El guetariano, capaz de dar la vuelta al mundo en un frágil barco, no pudo en cambio consumir un anhelo más llano y menos intrépido: peregrinar al monasterio de la Santa Faz de Alicante.

Tuvieron que transcurrir 476 años para que este deseo, expresado en su lecho de muerte, se hiciera realidad. Y así, en 2002, una representación de sesenta miembros de la dotación del buque de la Armada española que lleva el nombre del ilustre marino, encabezados por su comandante, el capitán de navío alicantino Manuel Rebollo, entregó a las monjas clarisas, encargadas de la custodia del venerado sudario, una medalla de plata, a título de símbolo de las veinticuatro monedas que dispuso entregarles, póstumamente, Elcano.

El capellán del monasterio, Elías Juan Iborra, como maestro de ceremonias, relató brevemente a los marineros la historia de la reliquia y del monasterio, cuyas dependencias han acogido a catorce reyes, desde Carlos I hasta Alfonso XIII. Tras unas palabras de recuerdo hacia el célebre marino, el comandante entregó a las monjas de clausura la medalla, que desde entonces luce junto a la reliquia. Los marinos de la dotación presentes en el acto entonaron la Salve marinera como colofón de este.

EL ESTABLECIMIENTO DE LA POSESIÓN DE LAS MOLUCAS Y DE FILIPINAS

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Universidad Complutense de Madrid

En la dinámica política de Castilla y Portugal desde 1492 hasta 1530, hay cuestiones fundamentales que tenían que dilucidarse, empezando por la búsqueda de una nueva ruta hasta las Molucas en busca de las especias. Pero el regreso de Elcano de la primera circunnavegación al globo abre una nueva cuestión que demandaba un acuerdo: la de que a quién pertenecían esas islas y en qué términos se debía establecer dicha propiedad, lo que entrañará a su vez la disputa del archipiélago de San Lázaro o islas Filipinas.

La búsqueda de una nueva ruta que condujera a las islas Molucas fue un estímulo permanente para las monarquías portuguesa y castellana. Los portugueses la buscaron navegando por el Atlántico hacia el sur, y por el Índico hacia el noreste, hacia la India. Los castellanos arrumbaron al oeste y se encontraron con un obstáculo: un nuevo continente. En esa especie de carrera, los castellanos descubrieron el Mar del Sur casi al tiempo que los portugueses llegaban a la Especiería. Mientras estos se asentaban allí, los castellanos no cejaban en el empeño de alcanzar aquellas deseadas islas, de forma que, detenidos en su progresión por el continente americano, en la Corte ya se planteó la cuestión de manera manifiesta en 1505, en la reunión de la Junta de Toro, donde, además de considerar que el continente americano era un territorio para colonizar, se pensaba también que, si se quería seguir en el camino hacia las especias, había que sobrepasar ese obstáculo. A esa junta, el rey Fernando el Católico convocó a Vicente Yáñez Pinzón, Américo Vespucio y Juan Rodríguez de Fonseca, entre otros personajes, para tratar ese doble objetivo, que en principio se encomienda a los dos marinos. Pero Pinzón quedó luego descartado, pues ese mismo año capituló por su cuenta para dirigirse a otras tierras donde no hubiera gobernador.

Pero Fernando el Católico, en 1506, renuncia el gobierno en favor de su hija doña Juana I y de su esposo, Felipe el Hermoso, y se retira a sus dominios italianos, de donde vuelve para asumir la regencia de Castilla en 1507, muerto su yerno y ante la incapacidad de su hija para gobernar. Como la idea de encontrar el paso se mantenía en su mente, volvió a convocar una junta, esta

vez en Burgos, en 1508. Allí acudieron Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa, Juan Díaz de Solís y Américo Vespucio, además de Fonseca. En la reunión se acordó tomar medidas para potenciar el papel de la Casa de Contratación, enviar unas expediciones para buscar el paso en Tierra Firme, y mandar empresas colonizadoras a Veragua y el Darién.

En esa línea hay que situar el plan de Juan Díaz de Solís, plasmado en una capitulación con Pinzón, de 23 de marzo de 1508¹, para buscar el paso², y la elaboración por Solís, en 1512, de un informe en el que afirmaba:

«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 el trazado de la línea; era un intento de cerrar el contencioso de la Especiería y una atención a los progresos descubridores lusos»³.

La nueva expedición de Solís fue objeto de una capitulación firmada el 27 de marzo de 1512, pero finalmente se suspendió por la dura oposición portuguesa. Cuando llegaron las noticias de los descubrimientos de Francisco Serrão en el sudeste asiático y de la llegada al Maluco, así como el descubrimiento del Mar del Sur por Balboa, Fernando el Católico ordenó a Pedrarias Dávila, capitán general de Castilla del Oro desde 1514 hasta 1526, que construyera unos navíos en el Pacífico e iniciara su exploración. También llamó a Solís, para realizar una nueva expedición a la Especiería; firmaron la capitulación el 24 de noviembre de 1514, pero la expedición no pasó de la desembocadura de un río donde Solís y parte de sus compañeros perecieron a manos de unos antropófagos. Ese río, denominado en su día «de Solís», es hoy el Río de la Plata.

Fue el último proyecto que auspició Fernando el Católico. El siguiente intento de encontrar el paso es el que culmina Elcano, del que se tiene noticia el 6 de septiembre de 1522, cuando una nao desvencijada fondeaba en Sanlúcar de Barrameda. Era la nao *Victoria*. Casi tres años antes había salido de Sevilla junto a otras cuatro naos, y sería la única que culminaría el primer viaje de circunnavegación. La *Victoria* llegaba cargada de especias. Su capitán, Juan Sebastián Elcano, comunicó inmediatamente al rey, el ya emperador Carlos V, el regreso de la expedición y el cumplimiento de la misión que se le había encomendado, que no era otra que descubrir un paso que comunicara el Atlántico con el Pacífico y encontrar una nueva ruta al Maluco.

(1) La capitulación en VAS MINGO, Marta Milagros del: *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*, Madrid, 1986, pp. 152-155.

(2) EZQUERRA, Ramón: «El viaje de Pinzón y Solís al Yucatán», *Revista de Indias*, núm. 119-122 (1970), 217-238.

(3) CUESTA DOMINGO, Mariano: «La fijación de la línea –de Tordesillas– en el Extremo Oriente», en RIBOT GARCÍA, Luis Antonio; CARRASCO MARTÍNEZ, Adolfo, y ADÃO DA FONSECA, Luis (coords.): *El Tratado de Tordesillas y su época III*, Valladolid, 1995, 1483-1518, p. 1496.

Desde la Casa de Contratación de Sevilla se atendió inmediatamente a los tripulantes supervivientes, que se habían sobrepuesto al cúmulo de adversidades que les habían sobrevenido en una travesía de casi 14.500 leguas. Con ellos llegaron algunos malayos, que les habían ayudado en las faenas de a bordo desde el inicio de la travesía por el Índico hasta la culminación del viaje. Una lancha remolcó a la *Victoria* por el Guadalquivir hasta Sevilla, mientras los recién llegados se reponían con frutas y alimentos frescos.

Carlos V reclamó a Elcano de inmediato en Valladolid, para que con dos compañeros del viaje acudiera a informarle de todo lo sucedido; y allá que se encaminaron él, Hernando de Bustamante y Fernando Albo. La urgencia del emperador era comprensible, pues el viaje iba a tener amplia repercusión en Europa, sobre todo en Portugal, ya que en 1512 António de Abreu y Francisco Serrão habían alcanzado las Molucas y, con la llegada de los españoles a aquellas latitudes, enseguida iba a replantearse lo acordado en Tordesillas en 1494.

Acababa la mayor odisea naval vivida hasta entonces. Pero se iba a iniciar una larga negociación entre las dos monarquías que se disputaban la posesión de unas islas que, entonces, eran la mayor fuente de riqueza existente.

La difusión de la noticia y las primeras iniciativas carolinas

Aparte de los cauces diplomáticos, dos personajes tuvieron participación directa en las noticias que recorrieron Europa dando cuenta del regreso de Elcano y sus compañeros. Uno de ellos estaba directamente implicado en la hazaña, pues era uno de los supervivientes; se trataba de Antonio Lombardero, más conocido por la posterioridad como Antonio Pigafetta. El otro estaba vinculado a la chancillería imperial como secretario de Carlos V: era Maximiliano Transilvano.

Pese al interés de Pigafetta en difundir la empresa en la que había participado, Transilvano fue más eficaz en su propagación, tal vez porque el primero, especialmente interesado en alcanzar fama, como él mismo confesó, y en rentabilizar el éxito obtenido, en el que había participado, realizó una serie de viajes y entrevistas que empezaron por el mismo Carlos V, y comenzó a distribuir copias y escritos diversos sobre su relato del viaje. Este proceder supuso un «retraso» en la obtención de sus objetivos, pues sus escritos pasaron por diversas vicisitudes hasta que, a mediados de la década de 1530, se hizo la primera edición en italiano, a partir de un texto francés publicado por Simone Colines en París entre 1526 y 1535. Casi veinte años después, Ramusio –quien es posible que fuera el traductor de la versión italiana– hizo una reedición con pocos cambios y los mismos errores⁴. Hasta el siglo XIX, esa versión del viaje de Pigafetta es la que se conoció por las reediciones de la

(4) RAMUSIO, G. B.: *Primo volume delle Navigazioni et viaggi* (3 vols.), Venecia, 1554-1559.

obra de Ramusio y por traducciones a diversos idiomas tanto de ella como de la edición francesa⁵.

Transilvano (castellanización de su nombre, Maximilian von Sevenborgen) se anticipó a Pigafetta aprovechando la privilegiada posición que tenía como secretario de Carlos V. En 1520 había escrito en latín una obra en la que describía la elección de Carlos I, soberano de los reinos españoles, como emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, al que acompañaba por entonces en su séquito personal. Ya en Augsburgo, el 15 de octubre de 1522, envió una carta al cardenal arzobispo de Salzburgo, Mateo Lang de Wellenburg, que también era obispo de Cartagena. La carta estaba escrita en latín, lo que facilitó su difusión europea; además, Lang coincidió con el obispo Chierigati, pues ambos había sido comisionados pontificios para asistir a la Dieta alemana. El obispo se interesó por la carta del secretario imperial, de la cual consiguió una copia que remitió al editor romano Minitius Calvus, quien la puso en circulación en 1523 en una edición de enorme éxito, como demuestran las reediciones que siguieron⁶.

Según se deduce de sus palabras, Transilvano debió de ser uno de los presentes en la entrevista de Carlos V con Elcano y sus compañeros, y también debió de hablar con Pigafetta, pues en su carta hay claras referencias al relato de este. Es más: su obra, en realidad, no es sino un resumen del libro del italiano. En una especie de preámbulo, Transilvano muestra poseer una buena información sobre mitos, sucesos anteriores ocurridos en América y las expediciones portuguesas al sur de Asia, queriendo así mostrar a Lang que considera excepcional y único el viaje realizado por Elcano y la *Victoria*.

Por su parte, el ya emperador Carlos V tomó una serie de iniciativas encaminadas a mostrar que las Molucas estaban en la zona castellana y, en consecuencia, sobre esa convicción iba a actuar. Por eso, nada más volver la *Victoria*, Carlos V reclamó para sí las islas de las Especies, pero también las exigió Juan III de Portugal, invocando el tratado de 1492⁷. Así pues, el viaje de circunnavegación replantea la línea de demarcación establecida en Tordesillas, de modo que los argumentos tendrían que descansar necesariamente en la cartografía, que se convierte en un medio por el que los reyes tratan de fundamentar sus derechos al tiempo que evidencian sus deseos expansionistas⁸.

(5) Más información sobre las ediciones posteriores, por ejemplo, en el volumen J.S. ELCANO, A. PIGAFETTA, M. TRANSILVANO, F. ALBO, G. de MAFRA y otros: *La primera vuelta al mundo*, Madrid, 2018, pp. 188-189.

(6) *Ibidem*, p. 14.

(7) RUMEU DE ARMAS, Antonio: *El Tratado de Tordesillas*, Madrid, 1992.

(8) LACOSTE, Yves: *La geografía: un arma para la guerra*, Barcelona, 1977, evidencia el empleo de la geografía en la política. Para el proceso del desarrollo de la cartografía en general, BUISSET, David: *La revolución cartográfica en Europa, 1400-1800*, Barcelona, 2004, y para España en particular, CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La cartografía náutica española en los siglos XV, XVI y XVII*, Madrid, 1994. También SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Antonio: *La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía*

En diciembre de 1522, Carlos V tomó una decisión importante en consonancia con el deseo de incorporar las Molucas a sus territorios y atendiendo una petición que se le habían hecho en 1520, cuando recaló en La Coruña para embarcar hacia Alemania al ser elegido emperador del Sacro Imperio Romano Germánico. Aprovechando la tesitura, Fernando de Andrade y otros nobles gallegos pidieron que se centralizase en la ciudad el comercio con las especias que, presumiblemente, se abriría con la expedición de Magallanes y Elcano, que había zarpado el año anterior con ese destino; argumentaban para ello las excelencias del puerto coruñés, donde no existía ninguna cortapisa para el poder de la Corona, dada la inexistencia en la ciudad de fueros y libertades especiales; además, su posición era mejor que la de Sevilla en relación con los mercados del norte de Europa para la venta de la especias.

Carlos V decidió atender las peticiones gallegas el 22 de diciembre de 1522, unos meses después del regreso de la *Victoria*, autorizando la creación de la Casa de Contratación de la Especiería⁹. Bernardino Menéndez fue nombrado tesorero, y Cristóbal de Haro, el banquero que había aportado 1.880.126 maravedís de los 8.751.125 presupuestados para el viaje de circunnavegación, factor. La creación del nuevo organismo tuvo como consecuencia la concesión del monopolio especiero a Haro y al grupo financiero burgalés¹⁰.

En realidad, el factor, con el prelado Juan Rodríguez Fonseca, consejero áulico, y Francisco de Valenzuela, ya había participado en el financiamiento de otra expedición para el caso de que la de Magallanes y Elcano no encontrara el paso del Atlántico al Pacífico. Nos referimos a la de Gil González Dávila y Andrés Niño, a quienes se encomendó que se dirigieran a la costa panameña actual, cruzaran el istmo e intentaran descubrir una ruta a las Molucas. Los

Hispanica, 1503-1598, Madrid, 2013, y el libro colectivo coordinado por MORENO MARTÍN, José María: *Dueños del mar, señores del mundo. Historia de la cartografía náutica española*, Madrid, 2015. También SZÁSZDI LEÓN-BORJA, István: «Las Casas de la Contratación en la perspectiva de la primera mitad del siglo XVI. El caso de Laredo y de La Coruña», en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; GONZÁLEZ LOPO, Domingo L., y MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, Enrique (eds.): *El mar en los siglos modernos II*, Santiago de Compostela, 2009, pp. 393-400, e ÍDEM: «Armadas, Consulados y Casas de la Contratación. La lucha hispana por el desarrollo de nuevos mercados y la creación de instituciones supremas del mercantilismo (1503-1529)», en *e-Legal History Review*, núm. 31 (2020).

(9) CUESTA DOMINGO, M.: «La Casa de la Contratación de La Coruña», *Mar Océana. Revista del Humanismo Español e Iberoamericano*, núm. 16 (2004), 59-88, y SZÁSZDI LEÓN-BORJA, I.: «La Casa de Contratación de Sevilla y sus hermanas indianas», en ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo Luis, y VILA VILAR, Enriqueta (eds.): *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, 2003, 101-128; ÍDEM: «La Casa de 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*, núm. 12 (2008), 905-914.

(10) Para los negocios financieros y comerciales del grupo, SAGARRA GAMAZO, Adelaida: «El grupo de Burgos y la esclavitud», en *XXI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 2014, y «La empresa del Pacífico o el sueño pimentero burgalés (1508-29)», *Revista de Estudios Colombinos*, núm. 9 (2013), 21-36. También RAMOS PÉREZ, Demetrio: «El grupo financiero de Burgos en el momento que dominó la empresa ultramarina», en *I Jornadas de Historia Burgos y América*, Burgos, 1992, 131-157.

expedicionarios salieron de Sanlúcar de Barrameda una semana antes que Magallanes y Elcano, cruzaron el istmo, y con los barcos construidos en el Pacífico, en lugar de rastrear la costa mil leguas hacia el oeste como estaba previsto, arrumbaron hacia el norte y no consiguieron más que explorar la costa oeste americana, y eso ya en 1522.

Como ninguna de las dos monarquías estaba dispuesta a ceder en sus pretensiones sobre las Molucas, era preciso eliminar las discrepancias y encontrar una solución. Con este objetivo, en febrero de 1524 se reúne en Vitoria una junta que acuerda designar un grupo de astrólogos y pilotos para que establezcan por dónde pasaba la línea de Tordesillas en aquella parte del globo. Este acuerdo precedió a las reuniones de otra junta en Elvas-Badajoz, entre marzo y mayo, en la que se trataría dónde representar mejor el meridiano divisorio (si sobre un globo o sobre una carta plana), cómo situar en la superficie elegida las islas de Cabo Verde, y desde cuál de ellas medir las 370 leguas acordadas en Tordesillas. Las negociaciones continuaron nombrando cosmógrafos, expertos y jueces que fallaran el pleito.

La parte española la integraban Juan Sebastián Elcano, doce marineros de la *Victoria*, fray Tomás Durán, Juan Vespucio, Sebastián Caboto y Diego Ribero, además de Hernando Colón. La representación portuguesa no era menos cualificada y experta; en ella se destacaban Simão Fernandes, Simão Tavira, Bernardo Pires y Tomás de Torres, profesor universitario de astrología en Lisboa. Se acordó que la primera reunión tuviera lugar en el río Caya, a mitad de camino entre Elvas y Badajoz, y que las siguientes se desarrollaran de manera alterna en una y otra ciudad, jurando los comisionados tratar y decidir de común acuerdo. Su preocupación fundamental era la determinación del meridiano de Tordesillas en ambos lados del globo, para fijar con exactitud la ubicación de las Molucas, pero eso tropezaba con el gran problema de determinar la longitud.

Ambas partes argumentaban en su propio beneficio, reprochando a los contrarios la manipulación de datos y de representaciones cartográficas, pues si los portugueses acusaban a los castellanos de hacer pasar el contrameridiano bastante más allá de Malaca, hasta el Ganges, los castellanos les reprochaban alterar las distancias y falsificar las cartas¹¹. A lo largo de abril se debatió a fin de encontrar una solución, para lo que se había fijado un plazo que expiraba el 31 de mayo. Transcurrido este plazo sin llegar a un acuerdo, prosiguieron los intentos de ampliar los asentamientos en el Maluco, los castellanos en Tidore y Gilolo (Halmahera), y los portugueses en Ternate. Es curioso que el conocimiento real de las dimensiones de la tierra se produjera sobre la base de dos fracasos (Colón no llegó a las Indias, pues tropezó con América, y Magallanes no alcanzó las Molucas) y un éxito imprevisto (que Elcano diera la vuelta al mundo)¹².

(11) CUESTA DOMINGO, M.: «La fijación de la línea de Tordesillas...».

(12) SOLER, Isabel: *El sueño del rey. Viajes y mesianismo en el Renacimiento peninsular*, Madrid, 2015.

El recurso a la cartografía

Dadas las circunstancias, recurrir a la cartografía para basar en ella los respectivos argumentos parecía lo más lógico, pese a que aún se quería mantener en secreto todo lo relacionado con los avances que ambas partes habían realizado en la navegación y el conocimiento de los espacios que sus navíos y marineros recorrían. La inquietud de que los avances conseguidos por uno de los rivales llegaran a conocimiento del otro fue constante y quedó claramente de manifiesto en los prolegómenos de la salida del primer viaje de circunnavegación. La presión portuguesa sobre Magallanes y Ruy Falero para que regresaran a Lisboa y no zarparan hacia el Maluco fue intensa, pues don Manuel I quería su vuelta, máxime cuando, desde Sevilla, su agente Sebastián Alvares le informaba de que, además de los cuadrantes, esferas, agujas y demás instrumentos de navegación que Magallanes y Falero habían llevado, en la Casa de la Contratación sevillana también se construían tales instrumentos. También le informó de que los mapas realizados por Diego Ribero, otro portugués al servicio de Castilla, tenían como referente una carta y un globo que había empezado Jorge Reinel y terminado su padre, Pedro Reinel, donde estaba dibujado el Maluco, y que Jorge Reinel estaba trabajando en Sevilla, colaborando en los preparativos de la expedición de Magallanes¹³. Hasta es posible que la información proporcionada por los portugueses fuera vertida en el Padrón Real, el gran mapa donde se reflejaban los descubrimientos que se iban haciendo en función de los informes y observaciones que los pilotos daban al concluir sus viajes.

La «polémica cartográfica» se planteó en 1519, contenida en un planisferio donde las Molucas están representadas en la parte española. Es una obra anónima, atribuida a Jorge Reinel¹⁴ y conocida como el *Kunstmann IV*, del que se hizo una edición facsímil en 1843. El original se perdió al término de la Segunda Guerra Mundial. Realizado en Sevilla para defender los intereses castellanos, a la izquierda están representadas las islas tan deseadas:

«Está ilustrado con muchas leyendas en latín con datos geográficos para informar de las tierras descubiertas por los españoles y portugueses al sur del cabo de San Agustín, a poniente del Atlántico y separadas de Asia. No hay estrecho al sur del 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»¹⁵.

(13) CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la tierra», en *Congreso de Historia y Descubrimiento (1492-1556)*, Madrid, 1992, 137-192.

(14) Según CORTESÃO, Armando, y TEIXEIRA DE MOTA, Avelino: *Portugaliae Monumenta Cartographica* (6 vols.), Lisboa, 1960, t. 1, estampa 12.

(15) MANSO PORTO, Carmen: «La cartografía de la expedición Magallanes-Elcano», en *Congreso Internacional de Historia «Primus circumdedisti me»*, Madrid, 2019, 272-299, p. 281.



Imagen 1. Planisferio Kunstmann IV, h. 1519

Por lo demás, conocemos muy bien la cartografía que los expedicionarios llevaban en su viaje de circunnavegación: veintitrés cartas de marear y dos más que se hicieron para el rey:

«Algunas de las cartas fueron encargadas por Magallanes y Rui Falero a Nuno García de Toreno y otras seis las mando hacer Rui Falero (...) también figuran algunos instrumentos fabricados por Rui Falero: seis cuadrantes de madera y un astrolabio de palo. Los demás instrumentos se encargaron o se compraron (...) también participaron Juan Vespucio y Diego Ribero»¹⁶.

A partir del regreso de la *San Antonio* y de la *Victoria*, los pilotos y cartógrafos de la Casa de Contratación empezaron a actualizar el Padrón con la información que habían conseguido durante el viaje¹⁷. La discrepancia sobre la ubicación de las Molucas mantuvo la actividad cartográfica tanto en Sevilla como en Lisboa. Al confirmar la esfericidad de la tierra, fue necesario modificar el Padrón y cartografiar el globo con las nuevas informaciones aportadas por la *Victoria* y los llegados en ella, y Carlos V llamó a García de Toreno a Valladolid para que realizara una carta con la ubicación de las Molucas.

(16) *Ibidem*, p. 282

(17) CEREZO MARTÍNEZ, R.: «Los padrones reales del primer cuarto del siglo XVI», en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, 603-637.

Con una intención propagandística inequívoca, el cosmógrafo hizo en 1522 un mapa de Filipinas y las Molucas con las indicaciones que le oyó a Elcano a su regreso del viaje¹⁸; la finalidad del mapa es manifiesta, pues sitúa el sur de Asia, Malaca y las Molucas en la parte española, al desplazar hacia el oeste la línea de demarcación; en él incluía ilustraciones del interior del continente asiático que eran claras pervivencias medievales. Pero también de 1522 son dos cartas donde las islas están en la zona portuguesa, atribuidas a Pedro Reinel, cartógrafo portugués, realizador de la carta plana más antigua de Portugal (1485) y de la primera que incluye las latitudes (1504).



Imagen 2. Nuño García de Toledo: Carta del sur de Asia y las Molucas (1522)

A estos mapas siguieron otros en apoyo de la postura castellana, como el Planisferio anónimo de Turín y el mapamundi de Juan Vespucio, ambos de 1523, y García de Torenó y Diego Ribero elaboraron otros que se repartieron como regalo del Emperador. El denominado Planisferio Salviati se atribuye a García de Torenó, es de 1525 y lo regaló Carlos V al cardenal epónimo, oficiante de su matrimonio con Isabel de Portugal en Sevilla. Diego Ribero fue el autor de denominado Planisferio de Castiglione, también de 1525, que le fue regalado a Baltasar de Castiglione, uno de los personajes presentes en las imperiales nupcias.

El planisferio que realizó Juan Vespucio en 1526 se estima una copia del Padrón Real, recoge detalles de los mapas anteriores y es una representación de todas las tierras descubiertas hasta entonces. García de Torenó murió en 1526¹⁹, lo que dejaba como único cartógrafo oficial a Diego Ribero, al que algunos atribuyen el denominado Planisferio Weimar, de 1527, elaborado por la real cédula de 1526 para la reforma del Padrón Real encargada a Hernando Colón. Será completado dos años después por el mismo Ribero con otros dos planisferios, fechados ambos en 1529, conocidos como del Vaticano y de Weimar; en realidad, son más bien documentos diplomáticos que se realizaron antes o después del Tratado de Zaragoza de 1529.

(18) El mapa se encuentra en la Biblioteca Real de Turín.

(19) Sobre el cartógrafo, ALONSO ROJO, José Miguel: «Nuño García de Torenó: el primer cartógrafo de la Casa de la Contratación», *Revista de Estudios Colombinos*, núm. 16 (junio 2022), 29-39.



Imagen 3. Diego Ribero: Planisferio del Vaticano (1529)

Convencido de que era imposible establecer con precisión la línea de Tordesillas en la zona asiática partiendo de la información que podían proporcionar cartas planas y globos terráqueos²⁰, Juan III ordenó a sus representantes que no aceptaran ningún argumento procedente de cartógrafos y cosmógrafos castellanos, pues las islas pertenecían a Portugal *de facto*, por su presencia en ellas desde hacía más de una década. Por su parte, Carlos V deseaba consolidar la presencia castellana en Oriente y hallar una vía para llegar allí más directa que la encontrada por Magallanes y Elcano, de manera que encargó a Cristóbal de Haro que armara una expedición para buscar las Molucas, pero por el noroeste. Esa flota zarpó de La Coruña en 1524 al mando de Esteban Gómez, quien había formado parte de la expedición de Magallanes y, al no estar de acuerdo con el proceder de este, desertó con la nao *San Antonio* cuando exploraba la búsqueda del paso en América del Sur. Él y Jerónimo Guerra, escribano del buque, depusieron al capitán, Álvaro Mezquita, y regresando por la vía de Guinea, llegaron el 6 de mayo de 1521 a Sevilla, donde fueron encarcelados y enjuiciados. Cuando regresó Elcano un año después, una vez esclarecidos los hechos ocurridos en la circunnavegación, fueron liberados²¹. Esteban Gómez recibió en 1524 el mando de la nueva expedición, de la que regresó un año después tras explorar la costa este norteamericana desde el río

(20) Para el proceso general de la demarcación, SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Antonio: «De la “cartografía oficial” a la “cartografía jurídica”: la querrela de las Molucas reconsiderada, 1479-1529», *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, <http://nuevomundo.revues.org/56899>; DO:10.4000/nuevo mundo.56899.

(21) «Relación de varios acaecimientos sucedidos a la armada de Magallanes cuando iba a la Especiería, y vuelta de la nao *San Antonio* el 8 de mayo de 1521, que surgió en el puerto de las Muelas. ES.41091.AGI/29.2.8.1//PATRONATO,34.R.18», en *Documentos para el quinto centenario de la primera vuelta al mundo. La huella archivada del viaje y sus protagonistas. Transliteración de los documentos originales a cargo de Cristóbal Beltrán*, Sevilla, 2019-2022.

Hudson hasta la Florida. Sus informes permitirían a Diego Ribeiro cartografiar gran parte de ese litoral²².

En 1525, Juan Nicolás de Artieta y los burgaleses Diego de Covarrubias y Juan de Mota consiguieron el respaldo oficial para una nueva expedición a la Especiería, en cuya financiación participaron los Fugger, Cristóbal de Haro y la Corona. Su mando recayó en el comendador fray Francisco García Jofré de Loaysa. La compondrían siete naves y 450 hombres. El 24 de julio zarparon de La Coruña para seguir la ruta abierta por Magallanes y Elcano. El 1 de enero de 1527 llegaron a Tidore, donde ya estaban los portugueses; así empezó lo que algunos llaman la «primera guerra colonial», en la cual los nativos estaban implicados luchando en ambos bandos y en la que no nos vamos a detener.

Otra de las iniciativas del Emperador estuvo inspirada en la tercera carta de Hernán Cortés, fechada el 15 de mayo de 1522, donde el extremeño le comunicaba que había iniciado la construcción de navíos y bergantines²³. Carlos V no había olvidado esta información, aunque tardó en hacer uso de ella, ya que hasta el 20 de junio de 1526 no firmó una real cédula –en Granada, recién casado– por la que ordenaba al conquistador que se adentrara en el Pacífico «con una armada de cinco naos a nuestras islas de Molucas y otras partes donde hay especiería que cae dentro de los límites de nuestra demarcación para les encontrar»:

«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 y de los que se carecía de noticia alguna [en el momento de firmar la real cédula no se tenían noticias de la *Trinidad* ni de Loaysa y los suyos], pero pragmático el segundo (...) 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 logística de acceso desde la 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»²⁴.

Del desacuerdo al entendimiento

Por esas fechas, en la península ibérica se estaba produciendo un giro de 180 grados en la relación de ambas cortes. Cuando Carlos hereda los reinos

(22) HUXLEY BARKHAM, Selma: «The Mentality of the men behind the sixteenth-century Spanish Voyage to Terranova», en WARKENTIN, Germaine, y PODRUCHNY, Carolyn (eds.): *Decentering the Renaissance: Canada and Europe in Multidisciplinary Perspective, 1500-1700*, Toronto, 2001.

(23) HERNÁN CORTÉS: *Cartas y documentos* (intr., Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA), México, 1963, p. 191.

(24) LUQUE TALAVÁN, Miguel: «El tratado de Zaragoza de 1529 en su contexto histórico-jurídico», en *Primus circumdediti me*, Madrid, 2018, 345-362, pp. 351-352.

españoles, su matrimonio se convierte en una cuestión diplomática de primer orden en la Europa de entonces, por la posibilidad de que sirviera para sellar una alianza con Inglaterra o Francia. De hecho, Carlos había prometido al rey inglés, Enrique VIII, desposar a su hija María. Pero los castellanos, que deseaban continuar la política de los Reyes Católicos para emparentar con la casa de Avís, tenían clara preferencia por la solución portuguesa, por la que finalmente se optó en 1525, siendo la elegida la infanta Isabel.

Por parte portuguesa también se habían iniciado negociaciones para buscar esposa al rey Juan III, que había subido al trono en 1521, a la muerte de su padre, Manuel I el Afortunado. La elegida fue Catalina de Austria, la hija menor de Juana I de Castilla y de Felipe el Hermoso, hermana por tanto de Carlos V. Catalina creció junto a su madre en su encierro de Tordesillas, donde sufrió las privaciones y los malos tratos que les infligían los marqueses de Denia, guardianes de la reina. La boda se celebró el 5 de febrero de 1525 en Salamanca.

Algo después, el 17 de octubre de ese año, se firmaron las capitulaciones matrimoniales entre Carlos e Isabel, y unos días más tarde, el 1 de noviembre, en el palacio portugués de Almeirim y por poderes, se celebró la boda, que tuvo que repetirse el 20 de enero de 1526 debido a la necesidad de dispensa pontificia –los esposos eran primos hermanos: Isabel era hija de María, y Carlos, de Juana, ambas hijas de los Reyes Católicos–. Después, Isabel se puso en camino hacia Sevilla, donde se reuniría con su esposo para celebrar la boda ya con la presencia de los dos contrayentes. El enlace tendría lugar en la catedral el 11 de marzo de 1526²⁵.

Los dobles desposorios entre ambas familias reales sirvieron para facilitar la consecución de un acuerdo sobre las islas en disputa, disputa que venía arrastrándose desde tanto tiempo atrás. Las tensiones se fueron relajando. Las relaciones entre las dos cortes mejoraron. Pero, para solventar el contencioso, sería necesario abrir una mesa de diálogo. Antes, Diego Ribero²⁶, cartógrafo portugués que desde 1518 estaba al servicio de la corona española, había preparado un mapamundi sobre el que trabajar; su obra más importante fue el Padrón Real de 1529, que se considera el primer mapamundi científico, realizado sobre la base de las observaciones que se habían ido reuniendo, procedentes de las expediciones de Magallanes y Elcano y de Esteban Gómez. No están la Antártida ni Australia, pero sí las Malvinas y la costa este de Norteamérica, así como la línea del Tratado de Tordesillas, colocando las Molucas a 172,9 grados de ella; eso suponía por parte española la cesión de 7,5 grados. Así pues, la manipulación era posible, dada la im-

(25) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: «Una coyuntura internacional a propósito de un cuadro: 1526», en CALLADO ESTELA, Emilio (ed.): *El advenimiento de la Casa de Austria a los reinos hispánicos*, Madrid, 2021, 207-230.

(26) LATORRE, Germán: *Diego Ribero, cosmógrafo y cartógrafo de la Casa de Contratación de Sevilla*, Sevilla, 1919, y VIGNERAS, Louis-André: «The Cartographer Diego Ribeiro», *Imago Mundi*, núm. 16 (1962), 76-83.

sibilidad de medir exactamente la longitud, y creíble por su aparente imparcialidad, habida cuenta de la exactitud con que estaban representados algunos accidentes geográficos.

Zaragoza, 1529: el tratado

Reunidas las comisiones, la discusión tuvo varios centros de interés. Aunque las conversaciones discurrieron distendidamente, no faltaron complicaciones, hasta el punto de que estuvieron interrumpidas entre diciembre de 1528 y febrero de 1529. En función de lo reflejado en el mapa y del resultado de la reunión, Carlos V acabaría cediendo los territorios en disputa.

Este resultado se ha tratado de explicar con argumentos diversos, pero poniendo especial énfasis en la complejidad de la política internacional carolina en aquellos años. El Emperador mantenía guerras simultáneas con Francia y en Italia²⁷, a lo que se debe añadir el ataque turco a Hungría y una asfixiante falta de dinero, que ya se hacía notar en los primeros años de la década de 1520 y que, entre otras medidas, obligó a reducir los efectivos de las Guardas de Castilla prácticamente a la mitad²⁸.

Tales agobios económicos, junto al deseo de no entrar en conflicto con Portugal y de poder dedicarse a una política europea cada vez más compleja, eran por sí solos incentivos suficientes para poner fin a una disputa que se había prolongado en exceso; y ello, unido a las dudas acerca de a quién pertenecían realmente las Molucas, por la imposibilidad técnica de precisar el trazado del meridiano en la zona en disputa, prácticamente impuso el acuerdo para resolver, como se refleja en el articulado del tratado, «la duda sobre la propiedad y posesión y derecho o casi posesión, navegación y comercio del Maluco y otras islas y mares, lo cual cada uno de los dichos señores Emperador y Rey de Castilla, e Rey de Portugal, dicen pertenecerles»²⁹.

La primera redacción del tratado, con fecha de 17 de abril de 1529, no fue ratificada por Carlos V, quien se negó a la inclusión del artículo 12, el cual especificaba que el Emperador tenía que consultar la legalidad del acto con las Cortes castellanas, que debían aprobarlo. Carlos se negó por razones políticas y jurídicas, pues el rey tenía capacidad para derogar las leyes de Cortes;

(27) CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio: «El empeño de las Molucas y los tratados de Zaragoza. Cambios, modificaciones y coincidencias entre el no ratificado y el ratificados», en *El Tratado de Tordesillas y su época II*, 1091-1132.

(28) MARTÍNEZ RUIZ, E., y PI CORRALES, Magdalena de Pazzis: *Las Guardas de Castilla. Primer ejército permanente español*, Madrid, 2012, e ÍDEM e ÍDEM: «Un ambiente para una reforma militar. La Ordenanza de 1525 y la definición del modelo de ejército del interior peninsular», *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 21 (1999), 191-218.

(29) RUMEU DE ARMAS, A.: *El Tratado de Tordesillas*, p. 298. Esta obra recoge la transcripción íntegra del tratado de 1529 (pp. 298-308).

además, tal requisito suponía dudar de la autoridad real y entrañaba un riesgo excesivo, pues una eventual negativa de las Cortes daría al traste con lo acordado en la negociación, con el consiguiente alargamiento del conflicto. El soberano consultó al Consejo de Castilla, el cual le aseguró que se podía prescindir del acuerdo de las Cortes.

El texto primero, pues, fue rechazado; pero, recompuesto el artículo conflictivo, un nuevo escrito fue ratificado el 22 de abril de 1529³⁰. El tratado no se presentaría a las Cortes; para legalizarlo lo firmarían el Emperador y sus representantes, equiparándose así a una real pragmática, lo que en la práctica le confería la misma legalidad e importancia que si lo hubieran aprobado las Cortes. Para que lo representaran, Carlos V dio un poder, firmado en Zaragoza el 15 de abril de 1529, a Mercurino Gattinara; fray García de Loaysa, obispo de Osma y confesor real; y el comendador mayor de la Orden de Calatrava, fray García de Padilla. El emperador Carlos ratificaría el acuerdo en Lérida, camino de Barcelona. Por su parte, Juan III hizo lo propio con su consejero y embajador António de Azevedo Coutinho, mediante poder firmado en Lisboa en 18 de octubre de 1528.

Juan III ofreció primero 250.000 ducados, oferta que Carlos V rechazó. El Emperador contraofertó 500.000, cantidad que luego rebajó a 400.000, para acabar aceptando la contraoferta portuguesa de 350.000³¹. Este resultado contradecía las promesas de Carlos V a las solicitudes hechas por las Cortes:

«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. Y específicamente en las Cortes celebradas en Valladolid en 1528, se había pedido al César el sostenimiento de la especiería (...) a la que respondió garantizando su mantenimiento»³².

En las conversaciones, un asunto especialmente espinoso, por sus implicaciones jurídicas y la resistencia portuguesa, fue el de la retroventa, derecho en cuyo reconocimiento Carlos V tenía especial empeño y que finalmente obtendría, por más que nunca lo llegaría a ejercer.

El Tratado de Zaragoza, por un lado, venía a continuar una práctica medieval: la de los repartos territoriales, que se habían desarrollado entre las Coronas de Castilla, Aragón y Portugal y que se han señalado como precedentes de los que se realizarían en los siglos XV y XVI³³. Por otro lado, no

(30) 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, 2014, 25-44.

(31) Para las diferencias de los dos textos y demás pormenores, véanse CABRERO FERNÁNDEZ, L.: «El empeño de las Molucas...», y CUESTA DOMINGO, M.: «La fijación de la línea de Tordesillas...».

(32) LUQUE TALAVÁN, M.: «El Tratado de Zaragoza de 1529...», p. 356.

(33) VALDEÓN BARUQUE, Julio: «Las particiones medievales en los tratados de los reinos hispánicos. Un posible precedente de Tordesillas», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección I*, Valladolid, 1973, 21-32.

zanjó la cuestión, pues ante la imposibilidad de definir con precisión la longitud, nada más firmar el tratado, Castilla se replanteó su exploración del Pacífico, y las expediciones que mantuvieron la presencia española en este océano ya no saldrían de España, sino desde Nueva España y el Perú, centrandose la atención en la búsqueda de la ruta que permitiera navegar de oeste a este (es decir, regresar desde Asia a América) y en el archipiélago de San Lázaro, cuyo interés como productor de especias resultó una frustración, dada su insuficiente producción. Además, la Casa de la Especiería de La Coruña fue desmantelada.

Con tales perspectivas, no tardaron en surgir los problemas con Portugal, y uno de los primeros choques se produjo con el viaje a Filipinas de Ruy López de Villalobos³⁴, que provocó el 20 de julio de 1543 la protesta del gobernador portugués de la fortaleza de San Juan de Ternate, Jorge de Castro, quien alegó que Mindanao estaba dentro de la zona portuguesa, según el tratado zaragozano. Pero Villalobos replicó que no era así, de manera que la discrepancia suscitó la cuestión de a quién pertenecía el archipiélago, renombrado islas Filipinas en honor del príncipe heredero del Emperador³⁵.

Ante la posibilidad de un nuevo conflicto, era urgente descubrir la ruta del tornaviaje, lo que se consiguió a raíz de la expedición de Miguel de Legazpi para la conquista de Filipinas³⁶. En esa expedición iba Andrés de Urdaneta, quien salió de Cebú mediando 1565 y, ascendiendo hasta los 42° N, captó vientos y corrientes favorables hacia el este que lo llevaron a la costa americana a los cuatro meses de zarpar, en los inicios de octubre del año citado.

Desde Nueva España, Urdaneta fue a la Península para informar a Felipe II, y su informe fue muy claro: aunque el archipiélago de las Filipinas aún no se conocía bien, él no albergaba la menor duda de que, como las Molucas, pertenecía a Portugal. El rey, queriendo cerciorarse de que el descubridor del Tornaviaje estaba en lo cierto, recurrió al dictamen de los expertos:

«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 Cebú” 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

(34) Para esta expedición y las que se desarrollaron entonces en el Pacífico, MARTÍNEZ RUIZ, E.: «La navegación por el Pacífico; de la nao *Trinidad* al tornaviaje de Urdaneta y sus consecuencias», en *V Centenario de la Expedición Magallanes-Elcano (III). La navegación por el Atlántico, el Pacífico y el Índico. LXIV Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, 2022, 65-87.

(35) DÍAZ-TRECHUELO, M.^a Lourdes: «Filipinas y el Tratado de Tordesillas», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección I*, pp. 232ss.

(36) PINO ABAD, M.: «El Tratado de Zaragoza de 22 de abril...», y HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario: «Los convenios de Zaragoza», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección I*, pp. 81ss.

buscó el modo de interpretar en beneficio de Castilla los términos en que estaba redactado el convenio de 1529»³⁷.

Portugal no desistió, aunque España ya había comenzado la ocupación efectiva de las Filipinas, persuadida del derecho que le asistía a hacerlo. Y así, en septiembre de 1568 Gonzalo de Pereyra, gobernador de las Molucas, arribó con una escuadra portuguesa a Cebú, lo que fue el origen de un bloqueo luso que se prolongó hasta fines de ese año y que los españoles pudieron superar merced a la ayuda que recibieron del rajá de la isla.

Por supuesto, la conquista y exploración de las Filipinas por parte española no se detuvo, pues el articulado zaragozano era interpretado de una manera muy laxa, aprovechando el desconocimiento aún existente sobre la zona disputada. Tal desconocimiento fue puesto de relieve por Francisco de Sande, capitán general de Filipinas, quien el 7 de junio de 1576 escribía sobre la posibilidad de conquistar China, territorio que, según él, estaba «dentro de la demarcación castellana fijada en Tordesillas», como también lo estaban «Borneo y las islas de los Lequíos y Japones, y llega hasta Malaca»³⁸.

Cuatro años después de esta misiva, en 1580, Felipe II se convertía en rey de Portugal, con lo que la cuestión entró en otra fase, toda vez que las relaciones entre ambas partes se hicieron más estrechas; y, aunque aquel espacio siguió siendo portugués de derecho, su dependencia y defensa correspondió a la capitánía general de las islas Filipinas, desde donde se enviaron algunas expediciones para defender las posesiones portuguesas de las agresiones de los holandeses y de los poderes autóctonos.

(37) CABRERO FERNÁNDEZ: «El empeño de las Molucas...», p. 15.

(38) OLLÉ, Manel: *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelona, 2002.



	GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE DEFENSA	SUBSECRETARÍA DE DEFENSA SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
			SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

