

# EMPRESA DE HERNANDO DE MAGALLANES: CULMINACION DEL PROYECTO COLOMBINO. PARALELISMO ENTRE COLON Y MAGALLANES (\*)

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS  
Jefe de Investigación del Museo Naval

El descubrimiento de un paso que pusiera en comunicación los mares del Norte y del Sur, facilitando la llegada de los navíos españoles a las ricas islas de la Especiería, sin tocar los dominios del Rey de Portugal, constituyó la meta de Cristóbal Colón durante los últimos años de su vida. En ello vería la culminación de sus gloriosas empresas.

La suerte, tan propicia a Colón descubriendo un nuevo continente, donde pensó encontrar una provincia del Gran Khan, le volvió la espalda, sin lograr su deseo. En vano lo buscó en su cuarto viaje, dirigiéndose, primero a occidente, desde Puerto Escondido, en Cuba, hasta Cabo Higuera (Honduras) y de aquí al sur, bordeando las costas.

A su muerte, siguió vigente la idea colombina y se intentó por los numerosos pilotos de que disponía el Rey, véanse Alonso de Hojeda, Cristóbal Guerra, Pero Alonso Niño, Bastida, etc., los cuales ampliaron y confirmaron los descubrimientos de Colón.

En 1513, Núñez de Balboa, desde el Darién, descubriría el llamado Mar del Sur, frente al ya conocido mar del Norte u océano Atlántico. El importante hallazgo, no resolvió el asunto, al no existir un paso navegable. Se continuó pues, buscando el paso a lo largo del continente americano,

---

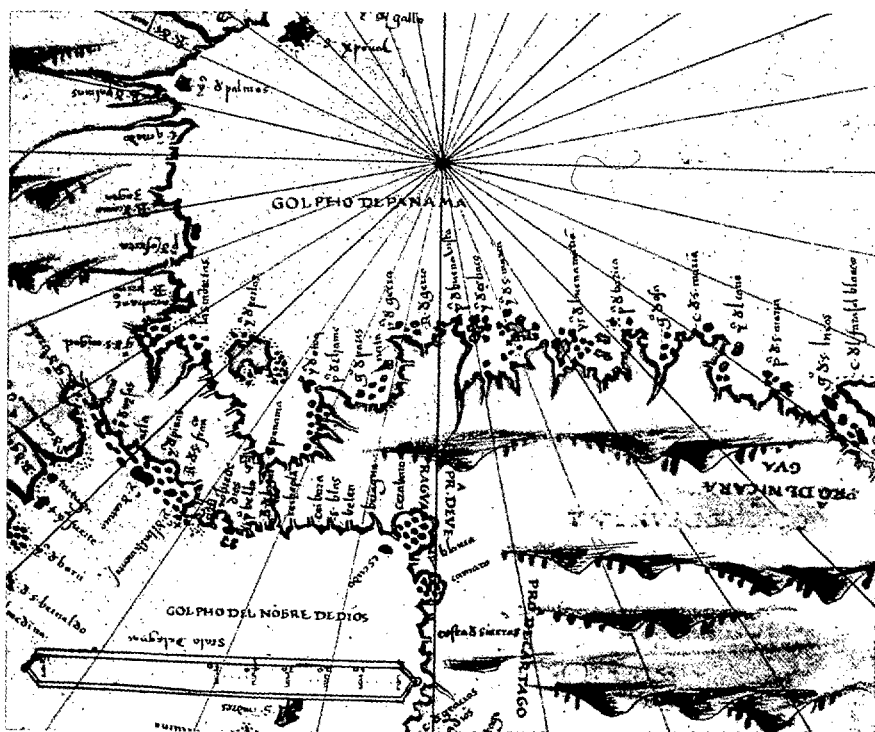
\* Conferencia pronunciada en el Congreso organizado por el Ayuntamiento de Santoña sobre: Cartografía Colombina: La Nueva imagen de la tierra. Santoña, julio, 1990.

durante varias expediciones, que fueron marcando a su vez, las costas atlánticas.

Por fin, el súbdito portugués Hernando de Magallanes, ofrecería al monarca español Carlos I, arribar a las Molucas, y ponerlas bajo dominio castellano, sin interferir en lo descubierto por Portugal, es decir por poniente. Obtuvo capitulación el portugués para dicha empresa, durante la cual avistaría el ansiado estrecho el día 21 de octubre de 1520: *En 52° limpios* —anotará el piloto Albo— *vimos una uberta bahía y tierra a la entrada, a mano derecha, una punta de arena muy larga, y el cabo que descubrimos antes de esta punta se llama el cabo de las Vírgenes (...)* y dentro de esta bahía hallamos un estrecho que tendría una legua de ancho.

Con Magallanes, el lema castellano *non plus ultra* se tornaría en *plus ultra*. Se cumplía así, el propósito colombino de llegar a tierras orientales por vía occidental, por lo que se resolvió, no sólo el obstáculo que ofrecía su navegación, sino también la propia comprobación de la esferoidad de la Tierra presentida por Colón.

Son abundantes los paralelismos que podemos apreciar entre Colón y Magallanes, tanto en su perfil personal como en sus mismos proyectos, según iremos viendo en la presentación y aprobación de la empresa magallánica.



Golfo del Darién, Mar del Sur. *Islario General* de Alonso de Santa Cruz, 1545. Ms. s/f, en Biblioteca Nacional de Madrid.

## Proyecto de Magallanes

Para Europa occidental, el importante comercio de las especias estaba monopolizado por las repúblicas de Venecia y Génova, que se servían para el tráfico con Oriente, de los puertos de Alejandría y Constantinopla. Más adelante, los comerciantes portugueses tras la conquista de Malaca, iniciaron desde 1510 los primeros contactos con las Molucas, con las que comenzaron el comercio de la especiería a través de los moros, de manera que Lisboa se convertiría en la capital europea de la Especiería.

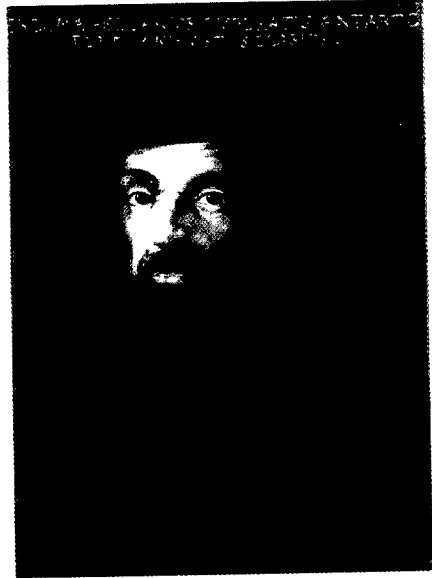
La vía de derrota oriental utilizada por los portugueses, estaba prohibida para los españoles, en virtud de las bulas pontificias de 1493 de Alejandro VI y del Tratado de Tordesillas (1494) un año más adelante. Delimitadores de la línea de expansión de los dos pueblos ibéricos, que obligaban a los navíos españoles a navegar siempre a poniente, como única ruta para llegar al Moluco.

Gran preocupación debió provocar al reino lusitano el descubrimiento del mar del Sur por Balboa, pues aquello significaba que no muy a largo plazo, los españoles podían acceder a la Especiería desde el Poniente. A ello, se debería la expedición portuguesa en 1514 de Nuño Manuel y Cristóbal de Haro, mandada por el piloto Juan de Lisboa, para explorar la costa atlántica sudamericana, desde el Brasil hasta el Río de la Plata, buscando un paso interoceánico. Expedición de la que se duda realmente se llevara a cabo y en cualquier caso fracasada.

*El reparto igualitario del mar océano*, así llamado por el profesor Manzano, propugnado por el Tratado de Tordesillas, en el que se ofrecía al rey de Castilla las tierras que se encontraran a poniente de la línea, marcada de polo a polo a 370 leguas de Cabo Verde, dejaba al rey portugués la banda oriental de dicha línea.

La prolongación natural de la línea marcada desde Cabo Verde a la que llamamos al antimeridiano, fue para los portugueses el recurso por el que se aseguraban el dominio de la Especiería, considerada de esta manera fuera del antimeridiano.

No era muy firme esta creencia, pues pronto surgen las dudas en sentido



Retrato de Hernando de Magallanes. Oleo en la Biblioteca Colombina, Sevilla.

contrario entre portugueses y españoles, de forma que el antimeridiano o *segunda línea* de demarcación, como la llamaría Magallanes, daba derecho sobre aquellas islas a los españoles, considerando que se encontraban en espacio reservado a la Corona española. Si la prolongación natural de la línea de Tordesillas daba la pertenencia del Moluco a España, su acceso había de materializarse a través del continente americano y su imposibilidad convertía la navegación por Buena Esperanza, ruta portuguesa, en un derecho de los españoles para arribar a las Molucas. En este sentido, el rey Fernando dictará en 1512 (30 de Septiembre), una R.C. por la que pensaba establecer acuerdos con el rey de Portugal *en lo que toca a aquella navegación*.

La tergiversación del sentido de las bulas *Inter Caetera* y *Dudum Siquidem* y del Tratado de *Tordesillas*, que no aludían a línea demarcataria en otro hemisferio, es manifiesta, también suponía el olvido de la *Dudum Squidem*, dado que estas tierras estaban ya, de alguna manera, ocupadas por los portugueses, toda vez que esta bula *reconocía el derecho derivado de la prioridad de ocupación*.

La imposición en aquellos tiempos de la doctrina del antimeridiano, que suponía, como ya hemos apuntado, la inclusión del Maluco dentro de dominio español, fue, como nos dice el profesor Ramos, la clave del Plan de Magallanes, además del fundamento de su negociación en la Corte española.

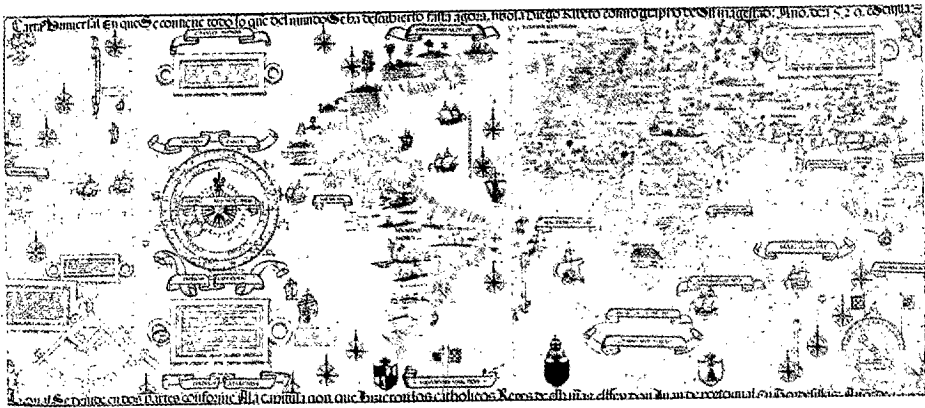
Las circunstancias en las que se dirigieron Colón y Magallanes a la Corte española son similares, ambos lo hicieron secretamente. Mientras que en el caso de Colón los motivos no están claros, en el de Magallanes se debían a *cierta queja que del Rey* (de Portugal) tenía, según nos dice Las Casas.

En justificación a esta queja, recordaremos, con pocas palabras, los servicios prestados por Magallanes a su monarca D. Manuel, durante los cuales gestará su propio proyecto de descubrimiento. Había partido Magallanes de Lisboa hacia la India en la flota del primer Virrey Francisco Almeida, el 25 de marzo de 1505. Participaría en la conquista de Malaca. En 1510 (Alfonso de) Alburquerque envió tres bajeles a descubrir las Molucas, al mando de Antonio de Abreu, Francisco Serrano y Hernando de Magallanes, tomando cada uno distinta dirección, sin llegar a lograr la conquista; entonces Magallanes se persuadiría de que las islas dichas se hallaban más allá del antimeridiano.

En la isla Ternate se quedaría más de 9 años Serrano, quien no dejará de mantener informado a su amigo Magallanes acerca de las riquezas de la isla y los favores que allí recibía de su rey.

Vuelto Magallanes a Europa, prestaría servicios en Azamor, ciudad marítima de Berbería. Estará de regreso en Portugal en 1512, pues consta que en 12 de junio de aquel año, era *mozo fidalgo* de la Casa Real.

Es posible, que solicitara a su rey dirigir una expedición a las Molucas, basándose en su larga experiencia por los mares orientales, desde Mozambique a la isla Banda, juntamente con la petición del aumento de su *moradía* mensual por los servicios prestados. Ambos asuntos le fueron denegados. A decir de



Carta de Diego Ribero, 1529. Señala al meridiano de Tordesillas y su prolongación natural o antimeridiano, representados con las banderas portuguesa y española en cada hemisferio.

Gaspar Correia la entrevista con el rey en 1515 o principios de 1516, se terminó pidiendo el nauta portugués, autorización para solicitar *el servicio de otro que le hiciera más merced, a lo que el monarca accedió friamente*. Esta actuación, nos parece más convincente que la idea tan extendida de un acto público de desnaturalización, que se dice hiciera Magallanes antes de salir de Portugal, un acto así, ante notario, no tiene valor legal alguno, ni tampoco antecedentes, y menos sentido podría tener al no ir seguido de inmediato destierro.

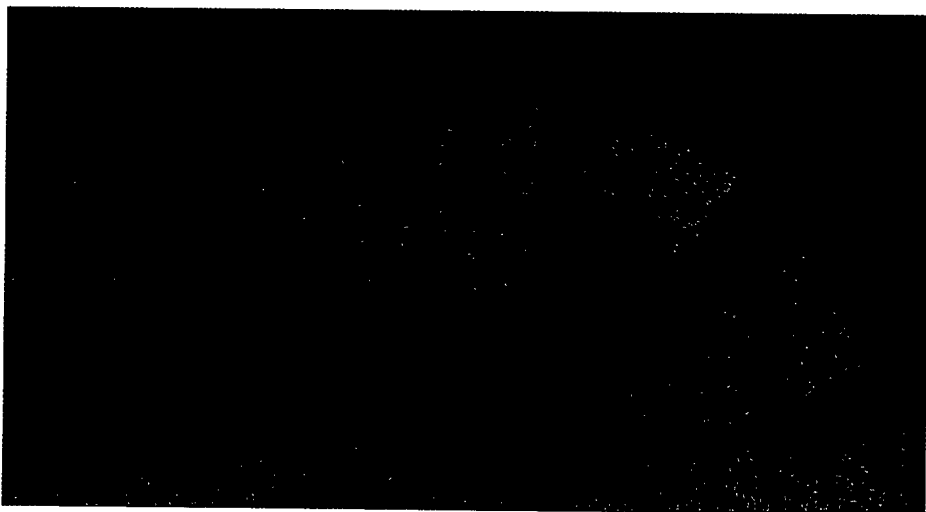
La prohibición por R.C. del Rey D. Manuel de no aceptar servicios en países extranjeros a *pilotos, maestros y marinos portugueses so pena de perder sus bienes* y destierro por cuatro años a la isla de Santa Elena, no parecía afectar directamente a Magallanes, que no ostentaba ninguno de aquellos títulos. Sin embargo, era bien conocida su pericia de marino y parece que esta fue la razón por la que salió prudentemente de Lisboa, hasta detenerse en Oporto.

Cerca de medio año permaneció en Oporto Magallanes, dando forma definitiva a su proyecto. En su espera, había recibido carta de su compañero Serrano que tantas noticias le daba del mundo de las Molucas a las que desplazaba bastante de su posición real, haciéndolas más asequibles por la ruta occi-

dental que oriental. Aquello, unido a las consultas con astrónomos y cosmógrafos compatriotas, a través de los cuales tuvo acceso a la colección de documentos cartográficos de la Contaduría Real, acrecentó en Magallanes, la idea de que la Especiería a 600 leguas de Malaca, caía dentro del dominio español. Por ello, era necesario descubrir el paso por poniente, que tanto se había ya buscado anteriormente.

Para dar fuerza a su teoría, Magallanes se valió de un globo terráqueo con el que exponer la derrota a seguir, reservándose, sin embargo, la situación del estrecho, para que así nadie se sirviese de su datos. La seguridad que tenía Magallanes acerca de la existencia del estrecho nos la ofrece el *Diario* de Antonio Pigafetta con estas frases: *Toda la tripulación creía firmemente que el Estrecho tenía salida al Oeste y que no sería prudente buscarla, sin tener los grandes conocimientos del Capitán General, el cual tan hábil como valiente, sabía que era preciso pasar por un estrecho muy escondido, pero que había visto presentado en un mapa hecho por el excelente cosmógrafo Martín de Bohemia y que el rey de Portugal guardaba en su tesorería.*

Pero las palabras del italiano Pigafetta, personaje incondicional de Magallanes, que viajó como *sobresaliente* (curioso) en la nao capitana, no ca-



Globo de Schöener, 1515. Sección del hemisferio austral

recen de imaginación, a la vista del citado globo terráqueo de Behaim. Idea por otra parte adoptada por muchos escritores, basándose en los textos de Pigafetta, sin crítica ni examen, aduciendo la representación, muy al mediodía, de un paso a través de América del Sur en el globo que Martín Behaim publicara en Lisboa en 1492.

En dicho globo, al que no dudamos que tuviera acceso Magallanes, no aparece lógicamente, ya que aún no se conocía, el continente americano, sino que al otro lado del Atántico están dibujadas una serie de islas de Extremo Oriente, ya conocidas: Java, Sumatra, Cipango... entre las que carece de sentido hablar de un estrecho, donde no hay dibujadas ni continente ni otras tierras meridionales (ni tan siquiera el casquete polar, tierra incógnita que frecuentemente se dibujaba). En cualquier caso y por decirlo simplemente, por no haber obstáculo continental alguno, no era preciso ninguna clase de estrecho.

Por el contrario, en el globo que hizo Schöener en 1515, se señala un estrecho en un lugar muy aproximado al verdadero, quizá por similitud con el continente africano. De esta representación cartográfica, pudo tener conocimiento Magallanes (actualmente una en Francfort y otra en Weimar) y quizá en ello estribaría esa seguridad de Magallanes que la misma autoría de la empresa le impidiera dibujarlo en su propio globo.

Por otro lado, la representación cartográfica de Behaim parece que fue muy similar, se ha llegado a decir que copiada, de la carta de Toscanelli de la que hoy sólo podemos apreciar una interpretación de 1892 por Krestner; aunque este último está marcado con latitudes y asombrosamente también con longitudes. Esto nos recuerda la influencia que Toscanelli tuvo en el proyecto del Descubrimiento de Colón y el secreto con el que éste aportó tanta seguridad a su idea. Aquellas circunstancias parecen repetirse ahora con Magallanes, que se cuidó muy bien de ocultar la situación del estrecho, que le parecía tan seguro y por otro lado la similitud sobre la idea de que su certeza le venía de Behaim, así como a Colón también se le adjudica la pertenencia incluso de una copia de la carta de Toscanelli, sin prueba que lo autorice, como apunta Barreiro Meiro.



Retrato de Juan Sebastián Elcano. Oleo en la Biblioteca Colombina. Sevilla

Un problema absolutamente general entre los estudiosos de la época, preocupa también a Magallanes, tal era la determinación de longitudes, cuestión primordial en la navegación y la fijación de posiciones. El problema sólo se vería resuelto mucho después con Tobías Mayer, en el siglo XVIII mediante la publicación de *Efemérides ó Tablas de las distancias Lunares* (citado por Alonso de Santa Cruz en el Libro de Longitudes), pero hasta entonces el tema quedaba resuelto por la navegación de *estima* y *rumbo*, con unos márgenes de error considerables. Su resolución afectaba directamente al proyecto magallánico, primero a la hora de fijar su ruta exacta a medida que la desarrollaba, y también para determinar definitivamente la posición de las Molucas y argumentar de forma evidente, el que el archipiélago se encontraba dentro de la navegación española.

En la búsqueda a la solución del problema, encontró Magallanes al prestigioso astrónomo, y compatriota suyo, Rui Faleiro. Su colaboración sería indispensable para el desarrollo de su proyecto. Era Faleiro bachiller en Artes por la Universidad de Lisboa y autor de un *Tratado* sobre determinación de longitudes geográficas. En él exponía tres métodos distintos para conocer *la distancia y diferencia que se anduviere del Oeste al Este*. Uno de ellos basado, al parecer, en las alteraciones de la desviación magnética consideradas erróneamente constantes y en función de la longitud geográfica.

También Rui Faleiro, se encontraba quejoso con el monarca portugués y asociado con Magallanes, resolvieron los dos guardar en secreto riguroso su proyecto y marchar a la Corte española.

Otro punto, incluso decisivo a la hora de aprobar el proyecto, se aseguró Magallanes en la persona del mercader de Burgos y Amberes, Cristóbal de Haro, a la sazón al servicio del rey portugués. Los negocios de Haro le mantenían informado de noticias concretas de India y Oriente, lo que permitió la rápida aceptación de su colaboración. Su firma, aseguraba así, el apoyo económico si fuera necesario.

Tanto a Colón como a Magallanes, les unía un objetivo común: llegar al Extremo Oriente y fundamentalmente a las islas de la Especiería, cuyo producto está bien especificado en el tercer capítulo de las Capitulaciones de Santa Fe. Allí, se dice que pertenecerá a Colón *la decena de todas e cualesquiere mercaderías, siquiere sean, perlas, piedras preciosas, oro, plata, especiería...*

A la Corte española se dirigieron Colón y Magallanes por motivos similares: el primero lo haría en virtud de los derechos derivados del Tratado de Alcaçobas, que otorgaba a Castilla el derecho de navegar la ruta que Colón proponía y años más tarde Magallanes, considerando a la Molucas dentro del dominio español, vino a la Corte con la esperanza de hallar la ayuda de Carlos I necesaria para su empresa, como tiempo atrás la alcanzara Colón de los Reyes Católicos. Por otra parte, los dos permanecieron toda su vida como extranjeros, sin pedir ni obtener carta de naturaleza española, aunque siempre se



consideraron leales vasallos del rey castellano. En el caso de Magallanes, pese a la lealtad al rey español, demostró una clara desconfianza hacia los españoles o extranjeros, como contrapartida a la estrecha ligazón que mantuvo siempre con sus compatriotas.

## Magallanes en Sevilla

A partir del 20 de septiembre de 1516 encontramos a Magallanes en la capital andaluza, en compañía de su paje Cristóbal Rebelo y de su esclavo de Malaca, Enrique, su más fiel y leal servidor. Le recibiría Duarte Barbosa, portugués, a quien conoció Magallanes durante sus servicios en la India, y que ahora ocupaba el cargo de teniente de alcaide de los Reales Alcázares.

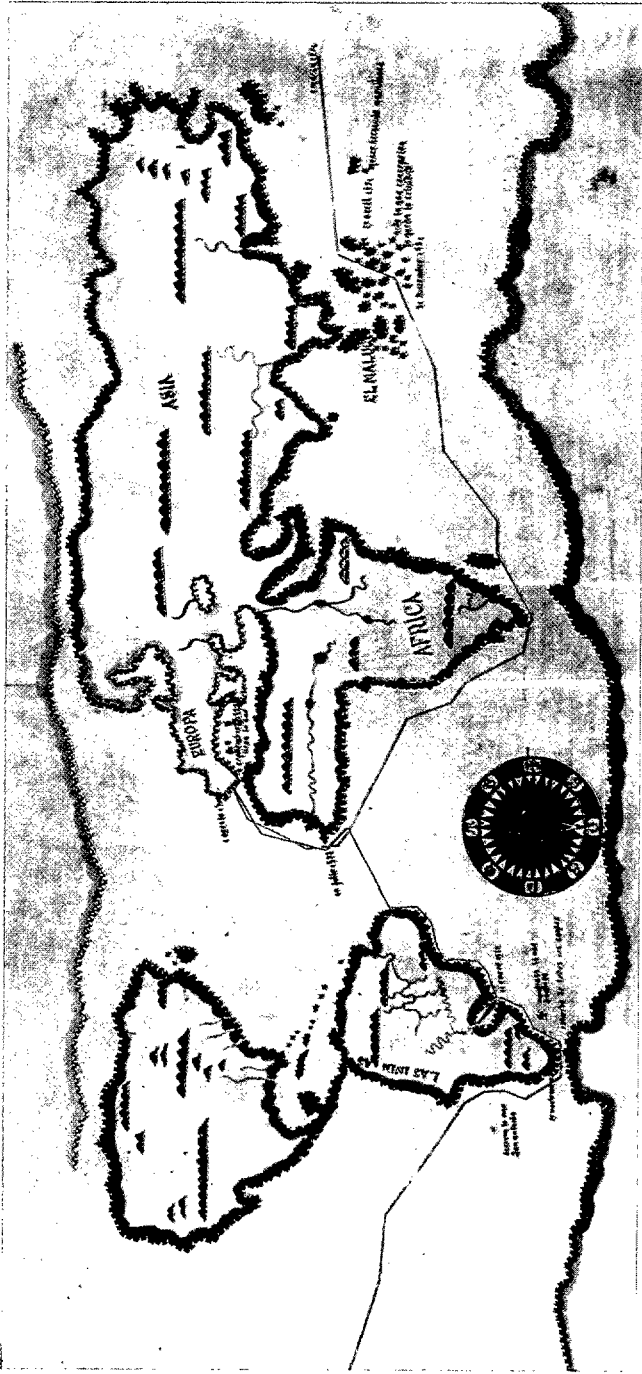
Barbosa, que sería el primero en conocer con detalle el proyecto de Magallanes, pronto se convirtió en su suegro por la boda de su hija Beatriz Barbosa y Caldera. Fruto de ese matrimonio, fue un hijo llamado Rodrigo, a quien Magallanes dejó al partir para no volverlo a ver más, a la edad de seis meses.

Hasta que se produjo la llegada a Sevilla de Rui Faleiro, su socio, Magallanes se ocupó de entrar en contacto con los oficiales de la Casa de Contratación: el doctor Sancho Matienzo, tesorero; Pedro de Isasaga, contador y Juan de Aranda, factor y antiguo comerciante. Pronto comprendió que aquéllos no tenían poder de decisión y que las capitulaciones dependían exclusivamente del monarca. Además, poca atención le podían prestar éstos debido a las vaguedades expuestas por Magallanes, que así se expresaba a causa del concierto secreto acordado con Faleiro en Portugal. No obstante, el factor Aranda pudo conseguir los detalles del proyecto secreto y advirtiendo las ganancias que de ello se pudiera derivar, pidió urgentemente informes a los mercaderes portugueses Diego Cobarrubias y Diego de Haro. Los informes favorables llegan rápidamente y Juan de Aranda dirige un mensaje al nuevo Canciller de Carlos I, Juan de Sauvage, notificándole la importancia que la empresa pueda tener para España.

Ya en el mes de diciembre (1516) llegó Rui Faleiro a Sevilla, acompañado de su mujer y de su hermano y colaborador Francisco Faleiro.

A pesar de la contrariedad que le supuso a Faleiro la indiscreción de Magallanes con Aranda, las aguas volvieron a su cauce y sin esperar la contestación del Canciller al factor Aranda, salen de Sevilla el 20 de enero de 1517, con destino a Valladolid. Iban en el acompañamiento de la duquesa de Arcos, que iba a reunirse con su esposo en la Corte, que con otros nobles había recibido al nuevo rey.

Mientras los portugueses se dirigirán por el camino de la Plata (Mérida-Salamanca), Aranda lo hará por Toledo. En la ruta, este último recibirá la contestación del Canciller, quien se mostraba dispuesto a una inmediata entrevista con Magallanes y Faleiro.



Derrota de Magallanes - Elcano. Dibujo de Julio Guillén y Tato en el Museo Naval de Madrid.

Mediante el mensaje correspondiente, Aranda se reunirá con los dos portugueses promotores en Puente Duero (cerca de Medina del Campo). Allí Aranda les requerirá el quinto de las ganancias, siempre que los gastos de la expedición se hicieran con cargo a la Corona. A esto se oponía terminantemente Faleiro y Magallanes llegará a ofrecerle un octavo; por fin y sin acuerdo aparente se separan, partiendo Aranda a Valladolid directamente.

Tres días después, tras una corta estancia en Simancas, Magallanes y Faleiro serán recibidos en la ciudad vallisoletana por Aranda. Entonces llegarán al compromiso, ante notario, de entregar al factor el octavo de los beneficios, acuerdo éste que al trascender públicamente anularía el Real Consejo de Indias, por su poder fiscal sobre los empleados de la Casa de Contratación.

### Presentación del proyecto a Carlos I

De la afortunada entrevista de Magallanes y Faleiro con el Canciller Sauvage, nos da cuenta Las Casas como testigo que fue de ella: *Se ofrecieron a mostrar que las islas del Maluco y las demás de que los portugueses llevan a Portugal la especiería, caían o estaban dentro de la demarcación o participación que se había comenzado, aunque no acabado entre los Reyes de Castilla Católicos y el Rey don Juan de Portugal... y que descubrirían camino para ir a ellas fuera del que llevaban los portugueses y éste sería por cierto estrecho de mar que sabían. Y traía Magallanes un globo bien pintado en que toda la tierra estaba y allí señalado el camino que había de llevar, salvo que el Estrecho dejó de industria, en blanco, porque alguno no se lo saltase.*

A continuación, siguió la entrevista con el vicepresidente del Consejo de Indias, Rodríguez Fonseca, que se erigiría en defensor fundamental de los coautores. A esta entrevista le sucedieron otras con el Presidente del Consejo, Adriano de Utrech y el mayordomo del Rey Guillermo de Croy, señor de Chievres, quien se ocupó de facilitarles la audiencia con Carlos I.

Poco hacía que se encontraba el rey D. Carlos en España, a donde había arribado el 12 de septiembre de 1516 en Tazones, cerca de Villaviciosa. Casi al mismo tiempo había llegado Magallanes a Sevilla. El 18 de noviembre estaría D. Carlos en Valladolid.

La llegada de los portugueses a Valladolid había coincidido con las fiestas que siguieron a la clausura de las Cortes. El día 11 de diciembre último, Fr. Reginaldo Montesinos y Bartolomé de las Casas había propuesto al Consejo la defensa de los indios del Caribe. En aquel tiempo la mayoría de los asuntos y *más los tocantes a Indias* —apunta Las Casas—, estaban suspensos, por la llegada del nuevo monarca y de que éste había cometido el gobierno de estos reinos a los flamencos.

Ante tales circunstancias acordaron reunirse todos los indianos que en la Corte se hallaban y suplicar al rey que atendiera sus asuntos pendientes, para

poderse volver a sus casas. Muchos eran entonces los que allí se encontraban, como el segundo Almirante Diego Colón, que desde 1515 permanecía en España para la reivindicación de los privilegios de su padre; también Pánfilo Narváez, Gil González Dávila, Gonzalo de Guzmán, etc., y el propio Las Casas testigo y narrador de los hechos.

El mundo colombino parecía pues a la espera de nuevos empujes. La idea de Magallanes y Faleiro no carecía además de antecedentes en España. Recordemos las Juntas de navegantes de Toro y Burgos, donde se había pensado en una expedición a la Especiería e incluso el rey Fernando había llegado a firmar en 1512 capitulación con Juan Díaz de Solís para ir al Moluco por la derrota del Cabo de Buena Esperanza. El fin había sido tomar posesión del archipiélago, considerando su posición dentro de los dominios de Castilla, pero a causa de ciertas consideraciones familiares entre los monarcas, el proyecto no se llevaría a cabo.

Así pues, cuando Magallanes y Faleiro, a los que acompañó Cristóbal de Haro, fueron recibidos por el monarca, venían precedidos no sólo de la favorable aceptación de su plan por los servidores de Carlos I, sino también, de un ambiente totalmente preparado para acoger la empresa.

No obstante, en la entrevista real los consejeros se mostraron contrarios a la posibilidad de que existiera un estrecho o paso entre los dos océanos. De su opinión disuasoria nos da idea el secretario del rey, Maximiliano Transilvano, en la *Relación* que envió al obispo Salpurgense de Cartagena, según la información que recibiera de los mismos supervivientes del viaje de Magallanes-Elcano.

A juzgar por lo que dice Transilvano, los consejeros aducían que la ingeniosa naturaleza había dejado cerradas y separadas las partes orientales de las occidentales y que ninguna manera había de pasar ni navegar de unas a otras partes. También entonces, se estudió la alternativa de Magallanes de ir a la Especiería si no se hallaba el Estrecho, por la ruta del Cabo de Buena Esperanza, cuestión ésta que quedó sin determinar, por la violación que pudiera suponer al tratado de Tordesillas. Insistieron ante el rey, Magallanes y Haro, que se ofreció a armar la flota expedicionaria a sus expensas y de sus amigos, ante lo cual el monarca resolvió que se hiciera a cargo de la Real hacienda, a la vista de los beneficios que pudiera aportar y en cualquier caso por la gloria de España.

El relato de las negociaciones de Magallanes y Faleiro en la Corte, que nos ofrece Transilvano, nos vuelve a recordar la actuación que tuvo Colón, treinta años atrás, en la Corte de los Reyes Católicos y las deliberaciones ante la Junta Examinadora de Salamanca. También entonces, Colón se reservó el secreto que le aseguraba su empresa y asimismo la junta examinadora, en aquel caso no los del Consejo sino los técnicos, dieron un dictamen negativo.

También en ambas presentaciones, el ofrecimiento financiero, en el primer caso de Santángel y en el que nos ocupa del mercader Cristóbal de Haro, pare-

ce que dieron el empuje definitivo a la aprobación real de las empresas respectivas.

Proyectos ambos con una meta común: Colón se proponía no descubrir nuevas tierras realmente, sino llegar por el Poniente a las tierras del Gran Khan, ya descritas por Marco Polo y finalmente arribar a la Especiería, meta ésta, en definitiva, de Hernando de Magallanes.

## Capitulaciones en Valladolid

Con rapidez asombrosa se firman las capitulaciones en Valladolid, el 22 de marzo de 1518, que suponen una vuelta a los conceptos y aspiraciones del Descubridor de América. Magallanes y Faleiro intentaron no sólo un deseo de lucrarse al máximo, sino casi una repetición de las mismas pretensiones colombinas. En efecto, el memorial de 14 capítulos que presentaron (concluido el 23 de febrero) al Rey, parecía realmente haber sido compuesto a la vista del modelo de Santa Fe, con sus prevenciones y peticiones anexas. Al memorial se contestará casi puntualmente en las capitulaciones, sin apenas cortapisas. Se muestran imprecisos al ofrecerse a descubrir en el mar océano, sin determinar más que las ya conocidas islas y tierras firmes, (por el contrario Magallanes en el *memorial* que enviara al rey en 1519 desde Sanlúcar, antes de partir, indicará posiciones casi todas asombrosamente exactas, como veremos después). Mayor es el paralelismo con las capitulaciones santaferinas, en cuanto a las condiciones: se establece una limitación dentro de *nuestro límites de demarcación* no entrando dentro de los límites de Portugal, sobre lo que se hace especial hincapié. Se está aludiendo así al recurso de la *segunda línea* o antimeridiano, como base de la Capitulación. Además, Magallanes y Faleiro, pretenden la semi-exclusiva para el futuro de la navegación sobre el estrecho y tierras que descubran, en un plazo de diez años, condición que trasciende la capitulación de Santa Fe.

En un segundo capítulo pidieron, junto con las ventajas económicas —estas serían la vigésima parte de todo ingreso, quitadas las costas—, el poder político como en el caso colombino: es decir con título de Almirantes y la gobernación de dichas tierras para ellos y su herederos de *juro*. A esta condición, adujo Fonseca los inconvenientes que del título de Almirante provocaron los privilegios del Almirante Colón. De manera que se les otorgan los beneficios económicos solicitados, pero respecto al poder político, se les dieron los títulos de Adelantados y Gobernadores de las islas y tierras por ellos descubiertas; aunque también para sus hijos y herederos, siendo naturales de estos reinos y casados en ellos.

Al capítulo tercero, se les concede que pueden llevar cada año a aquellas islas y tierras por ellos descubiertas, hasta un total de 1.000 ducados de primer costo en mercancías y venderlas, con su importe y adquirir lo que quieran, pagando entonces el veinte de derechos.

Al capítulo cuarto se les otorga, que si pasaran de 6 las islas descubiertas, de ellas, las mejores se adjudicaran a la Corona y del resto podrían elegir dos y de éstas llevar el quince de todo el provecho e intereses de venta, sacados las costas. En el memorial sin embargo habían pedido de las dos islas, el *señorío con todo lo que al presente y adelante rentasen*.

Por último, de lo que se lograra en la expedición, se les otorgaba el quinto del beneficio obtenido, por razón de que era la Corona quien se hacía cargo de la Armada. La Armada estaría compuesta de 5 navíos: 2 naos de 130 toneladas, dos naos de 90 toneladas y una carabela de 60 toneladas. Irían abastecidas para dos años y con una tripulación de 234 hombres.

Además, el Rey nombraría factor, tesorero, contador y escribanos, que dieran razón de todo.

En la misma fecha de 22 de marzo de 1518, fueron nombrados Magallanes y Faleiro Capitanes de la Armada, siéndoles concedidos 50.000 maravedíes de sueldo, (haciéndoles gracia después de 8.000 más cada mes, mientras sirviesen en la Armada que se preparaba y otros 30.000 de ayuda de costa).

Con la firma de las capitulaciones de Valladolid se abría la gran empresa circunetráquea, de la misma manera que la capitulación de Santa Fe dio paso a trasatlántica de Colón.

Cuando Magallanes convence al futuro Emperador, por el que su imperio iría abrazando el mundo entero, parece cumplirse el lema de la Casa de Habsburgo: *Austriae Est Imperare Orbi Universo* (Austria debe gobernar al mundo entero). La predestinación que debiera referirse al mundo conocido desde tiempos antiguos, sin embargo, con la culminación del viaje magallánico por Elcano y la entrega al Emperador de tratados de obediencia de los señores y reyes de Oriente, se vio enormemente superada por el dominio español. La idea original de Colón de atraer al Gran Khan y situarlo dentro del mundo de influencia hispánica, no era pues del todo extravagante.

## **Preparativos de la armada magallánica**

Llegaba a su fin la permanencia de Carlos I en Valladolid, cuando quedaba despachado, en su parte principal, el asunto de la expedición de Magallanes.

El Rey debía ser reconocido en Aragón y Magallanes juntamente con Faleiro, siguieron a la Corte hasta Zaragoza, con objeto de activar las providencias necesarias con las que facilitar el apresto de la armada. No eran pocas las dificultades que se iban presentando, ya fuera por falta de caudales o por impedimentos de los empleados de la administración y también por las intrigas y reclamaciones de la Corte de Portugal, que no contenta con la acogida en la Corte a Magallanes, no cesaría de intentar apartar de la empresa a éste y Faleiro, a través de su embajador Alvaro da Costa. Primeramente, el dignatario portugués, avisaría a Magallanes del perjuicio que suponía a su honra, co-

mo portugués, y además la hostilidad que se podía crear en las relaciones de los monarcas, al tiempo que se negociaba el casamiento de D. Manuel con la infanta española.

Ante las evasivas de Magallanes, el embajador intervino ante los ministros españoles sobre el agravio que representaba para su país la empresa patrocinada por Castilla. Las dudas que aquello afligiera al rey D. Carlos, quedaron subsanadas por la labor del obispo Fonseca, principal apoyo de la empresa. La misma sería confirmada oficialmente al rey portugués, en la carta que el monarca español le dirigió el 28 de febrero de 1519, en ella, le daba cuenta de su mandamiento a los Capitanes de guardar la demarcación y no tocar en tierras y mares que esta demarcación dejaba a la Corona portuguesa. A pesar de ello, el monarca portugués no cesará en su empeño, a través de las intrigas del factor Sebastián Alvarez, en Sevilla.

Camino de Zaragoza, ya en Aranda de Duero, recibiría el Rey Carlos I ciertas quejas de los oficiales de la Casa de Contratación, por no haberseles consultado en las negociaciones y acuerdos referentes a la expedición. Ni tan siquiera se contó con el Piloto Mayor, autoridad, si no en la decisión, sí en el consejo de las expediciones de descubrimiento. Y más aún tratándose del proyecto en cuya búsqueda había fenecido el último piloto mayor de la Casa, Díaz de Solís.

Para darles satisfacción, D. Carlos despachará a los dos portugueses, con el fin de presentar a los técnicos y directivos de la Casa las provisiones y además activar los preparativos de la armada.

La salida de la armada quedó fijada para agosto de aquel año de 1518. Antes de partir para Sevilla, el Rey condecorará a Hernando de Magallanes y Rui Faleiro, haciéndoles Caballeros de la Orden de Santiago y les confirmará los títulos y condiciones establecidas en las Capitulaciones.

Desconocemos las propuestas que a petición del Rey hiciera la Casa de Contratación, pero lo cierto es que de forma inmediata, se produjo la incorporación a la armada de tres de su más antiguos y expertos pilotos: Andrés de San Martín, Juan Rodríguez Serrano y Juan Rodríguez Mafra. El tiempo demostraría su eficaz colaboración con el Capitán General.

Los oficiales de la Casa y sobre todo su jefe el Doctor Matienzo, una vez resueltas las diferencias, prestaron una entusiasta colaboración en el apresto de la armada compuesta por los cinco navíos que acopió en Cádiz el factor Juan de Aranda. Procedían los buques de los astilleros de Vizcaya y Guipúzcoa, famosos en aquellos tiempos en el arte de construir todo tipo de embarcaciones.

Magallanes y Faleiro mantuvieron periódicamente informados al Rey y a Fonseca, acerca de las dificultades financieras, aportando los caudales necesarios de su propio bolsillo el tesorero Alonso Gutiérrez, Cristóbal de Haro y otros mercaderes de la ciudad hispalense, en ciertas ocasiones.

Desde Barcelona, dictará el Rey las células que complementarán el cuadro

de los mandos de la Armada; nombrando: capitán del tercer buque a Juan de Cartagena, a su vez veedor de la armada; tesorero, a Luis Mendoza; capitán del cuarto buque, a Gaspar de Quesada y contador de la armada a Antonio de Coca.

La labor de Cartagena como veedor no era nada extraordinaria, sus funciones conllevaban la comunicación secreta con el Rey de los movimientos de los mandos. Sus instrucciones de carácter marcadamente fiscal, propias del cargo de veedor, las recibió de manos de Fonseca.

Sin embargo, las distinciones que ello representaba lo hicieron aparecer como el *tercero de los portugueses* y, en opinión de los oficiales de la Casa, en el mismo plano que Magallanes y Faleiro. Durante los preparativos, Cartagena se erigió en cabeza para elevar ciertas protestas al Capitán General. Estas consistían en la falta de nombramiento del capitán del quinto navío, el no estar informados sobre el itinerario a seguir que claramente había ordenado el Rey y, por último, sobre el elevado número de portugueses enrolados.

Acerca del primer punto, el cargo recaerá en Rodríguez Serrano, al segundo punto Magallanes responderá con evasivas y en cuanto al tercero se limitó, por resolución real, su número a 5, no obstante Magallanes duplicará su número, lo que unido a la dificultad de reconocer la identidad de los alistados hace pensar que los portugueses duplicarían al menos esta cifra.

No cesaron las intrigas de parte de la Corte lusitana y al parecer aquéllas provocarían las diferencias habidas entre Magallanes y Faleiro.

Sorprendentemente para Magallanes, el Capitán Faleiro fue separado de la armada por R.C. de 26 de julio de 1519, alegando motivos de salud. En el mando del segundo navío sería sustituido por Cartagena, en calidad de *conjunta persona* del Capitán General. No obstante, no parecía que este nombramiento le equiparara a Magallanes, puesto que en la jura de banderas, previa a la salida, Juan de Cartagena juró obediencia plena al Capitán General, sin distinción de sus cargos. No lo entendió así Cartagena, que pretendería sustituir en todo a Faleiro, como participante mismo de la capitulación, lo cual provocaría problemas a Magallanes a lo largo del viaje.

Con relación a la *baja* de Faleiro, manifestó Magallanes que la aceptaría siempre que le entregara a los oficiales de la Casa y a él "*La altura de la longitud de Este a Oeste con todos los seguimientos que cumplen a ella*". Ni Rui Faleiro ni su hermano Francisco, fueron en la Armada, pero Magallanes pudo recibir de manos de los oficiales de la Casa *El gran regimiento de treinta capítulos para que por tres semanas pudiesen conocer la distancia y diferencia del Este al Oeste*.

### **Composición; pertrechos y mandos de la armada**

Transcurrió un año y por fin en agosto de 1519 quedaron listos los navíos.



Componían la flota cinco naves:

La nao Trinidad de 110 toneles, arbolada la insignia del Capitán General y si no era la mayor era la más vistosa y de más elevadas superestructuras. Al mando el Capitán General, como piloto el portugués Esteban Gómez, de contra maestre Francisco Albo y maestre Juan Bautista de Poncervera (también conocido como Juan Bautista Genovés).

La nao San Antonio de 120 toneles, iba al mando de Juan de Cartagena, como piloto Andrés de San Martín (cosmógrafo y piloto de la Casa de Contratación), también iría un piloto adjunto por ser la nave de mayor porte, el también piloto de la Casa Juan Rodríguez de Mafra, como maestre Juan Elorriaga y contra maestre Diego Hernández.

La nao Concepción de 90 toneles, la mandarían Gaspar Quesada, como maestre Juan Sebastián Elcano y contra maestre Juan de Acurio.

El mando de la nao Victoria, de 85 toneles, se dio a Luis Mendoza, como piloto iría Vasco Gómez Gallego (portugués), el maestre Antonio Salomán (italiano) y contra maestre Miguel de Rodas (natural de aquella isla).

Por último la carabela Santiago, de 75 toneles, destinada a tareas de exploración, estaría al mando del también piloto Juan Rodríguez Serrano, (portugués), maestre Baltasar Genovés (italiano) y como contra maestre Bartolomé Prior (francés).

A la vista de los mandos podemos apreciar la importante presencia de los portugueses, que en ningún navío dejaban de tener al menos una representación, como capitán, o piloto o maestre, incluso casi monopolizando el poder en el caso de la Trinidad.

Además, cada nave llevaba su correspondiente escribano y como representantes de la Corona irían un veedor, un tesorero y un contador. También llevarían asistencia médica y espiritual.

Respecto al número de tripulantes, no se ponen de acuerdo los narradores del viaje, aceptándose como número más aproximado el de 265, contando pilotos y capitanes.

La lista oficial da un número exacto de 230, cinco menos de los que decían las capitulaciones.

Entre los españoles, la mayoría eran vascos y andaluces y entre los demás había genoveses, alemanes, flamencos, franceses y por supuesto portugueses.

En cuanto a instrumentos de navegación contaban con 25 cartas náuticas confeccionadas durante los preparativos de Sevilla, en cuyos trabajos tuvieron parte Magallanes, los dos Faleiro, los Reynel (padre e hijo), Nuño García Toreno y Diego Ribero (pariente de Faleiro y discípulo de Reynel).

También llevaban 6 cuadrantes de madera y 15 más de metal; 6 astrolabios de metal y 1 de madera; 25 agujas de marear; 6 pares de compases y *otros más* con estuche.

Iban los buques armados con artillería pesada y ligera y abastecidos por dos años.

El coste de la Armada se calcula en 8.334.600 maravedís. Habiéndose autorizado a Cristóbal de Haro a invertir hasta 2.000 ducados en las mercaderías para contratación y rescates que la armada había de hacer, consistentes en abalorios de varias clases, con los que se obtuvieron grandes beneficios en los intercambios con los indígenas, tanto de abastecimientos como de especias.

### Viaje Memorial de Magallanes al Rey

Los conocimientos náuticos de Magallanes quedan sobradamente expuestos en el *memorial* que elevó al Rey en Sanlúcar de Barrameda, cuando se disponía a partir. Se trata de un derrotero donde se precisan los datos de latitud y longitud de los puntos básicos de la ruta a seguir. Determina la línea de demarcación occidental, los cabos de San Agustín, y Santa María (en Brasil), Malaca, 5 islas del Maluco y la línea de demarcación oriental o antimeridiano, a la que Magallanes llama segunda línea de demarcación. También fija la situación del cabo de Buena Esperanza, siguiendo la fijación de alturas en la derrota a las Molucas. Quizá esto último, fuera debido a que no descartaba el viaje por ese rumbo, en caso de resultar fracasada la exploración de la costa sur del continente americano.

Es asombrosa la exactitud con que determina dichas posiciones, en una época en que era imposible obtener la longitud geográfica exacta. Solamente presenta errores en los que refieren al cabo de San Agustín (lo cual no afectaría a sus planes) y a la línea de demarcación oriental, que la sitúa a 171 1/2° de la occidental y no a los 180° lógicos, en que quedaría la tierra dividida en dos hemisferios.

Por la exactitud de las otras posiciones marcadas y porque este último error permitía demostrar que las Molucas entraban dentro del dominio español, clave del proyecto magallánico, nos parece que se trata de un dato intencionadamente erróneo, para la propia confirmación de sus planes.

Con respecto a la situación del estrecho prometido, Magallanes no indicará nada en el memorial. Tampoco lo llevaba marcado en las cartas. Su secreto lo ocultó a sus colaboradores como hiciera Colón 27 años antes. Sobre este punto el factor portugués Sebastián Alvarez escribía, desde Sevilla, al monarca portugués: *Desde Cabo Frío hasta las islas del Maluco por esta navegación no hay ningunas tierras asentadas en las cartas que llevan.*

La finalidad por la que Magallanes envía entonces un memorial al Rey, tan distinto y determinante del que le ofreciera juntamente con Faleiro en Valladolid, lo expone el mismo Magallanes en las primeras líneas, diciendo así: *porque podría ser que el rey de Portugal quisiese en algún tiempo decir que las islas del Maluco están dentro de su demarcación y podría mandar enviar las derrotas de las costas y acortar los golfos de la mar sin que nadie se lo entendiese, así como yo lo entiendo y como se podía hacer, quise por servi-*

*cio de vuestra Alteza dejarle declarado las alturas y cabos principales y las alturas que están así de latitud como de longitud y con esto será Vuestra Alteza, para si sucediendo lo dicho yo fuese fallecido, tenga sabido la verdad.*

Poco después y ya en aguas malayas, le darían muerte los indígenas de Mactán el 17 de abril de 1521.

En lo referente a longitudes, cuando Magallanes llega a las Filipinas, completó aunque no en ruta continua, la circunnavegación de la tierra. Pues estas islas se encuentran aproximadamente a la misma longitud (alrededor de 125° E) que las islas que, casi mil millas más al sur, había explorado con su amigo Serrano durante sus años pasados en Oriente.

Juan Sebastián Elcano (natural de Guetaria) que asumió el mando de la expedición (21 septiembre de 1521), compuesta entonces por un solo navío, la *Victoria*, será quien reciba la gloria, de ser el primero que dio la vuelta al mundo, tras su recalada en Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522, con tan sólo 17 supervivientes.

De esta forma se confirmó la esferoidad de la tierra, presentida por Colón, cuando aún se condenaba esta teoría como herética.

## Crónicas del viaje

Para conocer toda la trayectoria de la realización de la empresa magallánica, nos aportan numerosas noticias cronistas hispanos y de Indias. Entre ellos destacamos Pedro Martír de Anglería a quien el Emperador encargó una *Relación*, para enviar al Papa Adriano VI en base a los relatos que tomó de los supervivientes de la *Victoria*; también nos aportan datos Fr. Bartolomé de las Casas, Fernández de Oviedo y Antonio de Herrera; de menor valor son las ofrecidas por López de Gómara.

No podemos olvidar los cronistas portugueses, como Fernando de Castañeda, Gaspar Correia y sobre todo Juan de Barros, que sin embargo encierran cierta parcialidad, centrando la empresa alrededor de Magallanes, pasando por alto a su continuador Elcano y minusvalorando la ciencia náutica de Magallanes.

Además, la gran hazaña cuenta con varias relaciones contemporáneas de inestimable valor, algunas escritas por miembros de la expedición y otras por coetáneos suyos. Entre las primeras destacan las del italiano Antonio Pigafetta, que nos ofrece, desde el principio al final de la expedición, todo tipo de informaciones. La relación de Pigafetta, casi periodística podemos decir, aunque carece de un valor riguroso para la navegación, sin embargo resulta imprescindible a la hora de reconstruir día a día las circunstancias en que se desarrollará el viaje. El dio además a conocer, a todos los países, la hazaña magallánica.

El Diario del piloto de la *Victoria*, Francisco Albo, es fuente importante

para la navegación, constituyendo en realidad un derrotero que incluye, casi exclusivamente, datos de la altura del sol, declinación magnética, latitud y rumbos; inició su *Diario* el piloto Albo en aguas del Cabo San Agustín (Brasil).

También es importante la completa *Relación* que, en forma de epístola, realizara el secretario de Carlos V, Maximiliano Transilvano, en base a los informes de Elcano y enfocada a ensalzar la gran empresa patrocinada por la Corona española y su descubrimiento de las Molucas como dominio español.

De la circunnavegación de la tierra ha quedado la numerosa documentación en el Archivo General de Indias de Sevilla y en el Archivo Nacional de la Torre del Tombo en Lisboa. Publicada una gran parte en la *Colección de Viajes de Martín Fernández de Navarrete*, en la *Colección de Documentos referentes a las Islas Filipinas* (publicada por la Compañía General de Tabacos de Filipinas) también, en la *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile* de Toribio Medina y la titulada *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo*.

Además contamos con un sinnúmero de historias impresas de la empresa magallánica.