

A portrait of Tomás Mazón Serrano, a man with a beard and a black hat with a white feather, wearing a brown tunic with a white collar. The portrait is partially obscured by the title text.

Tomás Mazón Serrano

VIAJE A LA HISTORIA

EL CA NO



Tomás Mazón Serrano

Elcano, viaje a la historia

Prólogo de Braulio Vázquez Campos



© El autor y Ediciones Encuentro, S.A., Madrid, 2020

© Prólogo de Braulio Vázquez Campos

Imágenes del pliego elaboradas por Tomás Mazón Serrano, en rutaelcano.com

Imagen de cubierta: Juan Sebastián de Elcano, Museo Naval de Madrid

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra sin contar con la autorización de los titulares de la propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (arts. 270 y ss. del Código Penal). El Centro Español de Derechos Reprográficos (www.cedro.org) vela por el respeto de los citados derechos.

Colección Nuevo Ensayo, nº 73

Fotocomposición: Encuentro-Madrid

ISBN Epub: 978-84-1339-356-8

Depósito Legal: M-8924-2020

Printed in Spain

Para cualquier información sobre las obras publicadas o en programa y para propuestas de nuevas publicaciones, dirigirse a:

Redacción de Ediciones Encuentro

Conde de Aranda 20, bajo B - 28001 Madrid - Tel. 915322607

www.edicionesencuentro.com

*A May, porque somos dos en este barco, y a mis padres, por
ser mi faro.*

ÍNDICE

Prólogo

Preámbulo

Nota preliminar. Las fuentes documentales

PRIMERA PARTE. LA EXPEDICIÓN DE LA ESPECIERÍA

I. Antes de zarpar

II. La búsqueda del ansiado paso

III. Hacia el otro lado del mundo

SEGUNDA PARTE. EL VIAJE A LA HISTORIA

IV. El cumplimiento de la misión y la gran decisión

V. El drama de la nao Trinidad

VI. La gesta se consuma

TERCERA PARTE. MÁS DETALLES PARA LA ADMIRACIÓN

VII. Los conocimientos técnicos con los que dieron la vuelta al mundo

VIII. Grandes hasta el final

Epílogo personal

ANEXOS

Anexo I. Los tripulantes

Anexo II. El testimonio de Martín de Ayamonte

Anexo III. Crónica de Fernando de Oliveira, o Manuscrito de Leiden

Anexo IV. Las fuentes

Otra bibliografía

PRÓLOGO

Como Elcano y sus compañeros cuando regresaron a Sanlúcar de Barrameda, Tomás y yo llevamos tres años compartiendo viaje en el estudio de la primera vuelta al mundo. Recuerdo cómo allá por 2017 los comisarios de la exposición *El viaje más largo*, que conmemoraría el V centenario de aquel hito —Antonio Fernández Torres, Guillermo Morán Dauchez y yo mismo—, estábamos debatiendo aún el discurso narrativo de la muestra, y que alguno preguntó si habíamos visitado la página web www.rutaelcano.com. Sí, claro que la conocíamos, era impresionante cómo podías moverte sobre el mapa de Google Earth siguiendo, bordada a bordada, el trayecto de la Armada de la Especiería de Magallanes según el *Derrotero* de la nao Victoria que entregara el piloto Francisco Albo a la Casa de la Contratación. Era (es) una página magnífica, con entradas sobre los protagonistas, la cartografía, las matemáticas y las técnicas de geoposicionamiento de la época, a las que sumaba apartados de bibliografía y fuentes documentales que permitían reconstruir esta expedición y otras que la siguieron por el Pacífico... Todo ello en constante proceso de rectificación y mejora, y sin siquiera un anuncio publicitario que compensara los gastos: como supe luego, a Tomás le estaba costando su buen dinero y su tiempo la divulgación desinteresada de esta historia. Sin dudarlo, casi al unísono, decidimos que teníamos que conseguir que este sorprendente estudioso trabajara con nosotros. Lo llamamos para conocernos y lo citamos en el Archivo General de Indias.

Cuando nos reunimos en mi despacho poco tiempo después, tuve el gusto de mostrarle algunos documentos que atañían a la armada de

Magallanes. A lo largo de mi carrera profesional, he tenido ocasión de ver a cientos de investigadores en la sala de consulta de mi Archivo trabajar con alguno de los más de 45.000 legajos cuyo cuidado tenemos encomendado. Pocas veces he visto a alguien mostrar un respeto tan reverencial, y a la vez tanto entusiasmo y amor por la Historia, como a Tomás cuando pudo leer los pliegos en cuarto del *Derrotero* de la nao Victoria, copia de finales del siglo XVI del original que terminara de confeccionar el piloto Francisco Albo. Fue fácil ponerse de acuerdo con una persona de estas características que, por si fuera poco, no pedía nada a cambio de su colaboración. Su contribución ha sido fundamental para el gran éxito de nuestra exposición *El viaje más largo*, que ha acercado la historia de la primera circunnavegación, entre septiembre de 2019 y febrero de 2020, a más de 320.000 visitantes en el Archivo General de Indias, y que seguirá su periplo en el Museo San Telmo de San Sebastián entre junio y octubre de 2021.

Y ahora tenemos este libro, que está llamado a ser un clásico sobre la cuestión, escrito por un «simple» ingeniero técnico de obras públicas e historiador aficionado, como él se definió humildemente en cierta ocasión. También es aficionado a la astronomía, como otro insigne divulgador de la primera vuelta al mundo, el profesor D. José Luis Comellas. Este carácter de *outsider*, lejos de suponer un inconveniente, es, en mi opinión, algo que puede llegar a ser —y en este caso, sin duda lo es— un gran soplo de aire fresco. Aquellos que se acercan a aprender los rudimentos de una disciplina con el bagaje de unos estudios y una experiencia profesional radicalmente distintos tienen la ventaja de estar libres de los prejuicios, vicios y fronteras mentales de los profesionales del ramo (me viene ahora a la memoria esa joya que es *Ciencia secreta*, de María Portuondo, otra ingeniera metida a historiadora). Tal circunstancia es especialmente valiosa en una ciencia —y la Historia lo es, o algunos aspiramos a que lo sea—, que consiste, en esencia, en un método de verificación de hipótesis para, si no alcanzar la verdad, al menos irnos alejando de las mentiras. Mi opinión profesional, en mi

doble vertiente como historiador y archivero, es muy simple: hay que estar siempre dispuesto a aprender, de quien sea que haya estudiado un tema con rigor, y especialmente si aporta una perspectiva nueva.

Mientras escribo estas palabras, tengo entre mis manos las páginas que Tomás está a punto de entregar a la imprenta. A pesar de que presumo de conocerle bastante bien, no deja de sorprenderme su vasto conocimiento de la documentación y la cronística del Viaje (sí, merece que se escriba con mayúscula). Reconozco los ecos de las discusiones de hipótesis que Tomás ha mantenido con distintos especialistas, y que le han llevado, tras acurada labor, a pulir sus ideas sobre qué aconteció en cada una de las vicisitudes de la circunnavegación. Admiro cómo ha sabido descubrir en documentos archiconocidos lo que a otros les había pasado inadvertido —¡ah, esa carta de López de Recalde! ¡Y qué me dicen del testimonio de Martín de Ayamonte!—, compruebo que, llevado por su amor a la verdad, no le importa desdecirse de algunas de sus propias hipótesis, expuestas en su web con idéntica pasión que ahora. Concluyo, en fin, que el lector podrá disfrutar de la mejor síntesis escrita hasta la fecha sobre la primera vuelta al mundo.

Pero no es solo que este libro esté bien documentado y sea muy sólido desde el punto de vista científico. Es que además su autor, con gran pulso literario, nos embarca con aquellos marinos y nos hace lamentar sus errores, dolernos de sus padecimientos, alegrarnos de sus buenos sucesos y enorgullecernos de sus éxitos como si fueran propios. No es logro baladí hacernos saltar por encima de los siglos para mirarnos en el espejo de aquellos hombres. Será muy difícil que al pasar la última página el lector no vea con afecto, como a viejos amigos, no ya a Elcano y Magallanes, sino a todos los aventureros que los acompañaron: el astrónomo Andrés de San Martín, el piloto Francisco Albo, el maestro Juan Bautista, el paje Vasquito Gallego, el marinero Ginés de Mafra, el capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, el grumete Antón Moreno... Y milagro será que, como acontece con los buenos libros de aventuras que nos aficionaron a la lectura en la niñez, a poco

de arribar exhaustos al puerto de destino, no anhelemos volver a enrolarnos en la Armada de la Especiería y revivir la empresa.

No me cabe duda de que Tomás, a quien estos años de balanceo por las olas de alta mar desequilibran en la quietud de tierra firme, se pondrá a la cabeza de nuevas expediciones a otras tierras y mares aún inexplorados, que merecen ser contadas... y vividas. Y yo, amigo, si me lo permites, subiré a bordo contigo.

Braulio Vázquez Campos
Archivero en el Archivo General de Indias e historiador
Sevilla, 28 de febrero de 2020

PREÁMBULO

Saberá tu Alta Magestad lo que en más avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo.

Carta de Juan Sebastián de Elcano dirigida al rey Carlos I,
escrita a su llegada a Sanlúcar de Barrameda,
el 6 de septiembre de 1522

Les pido que vuelvan a leer la cita de arriba, que lo hagan despacio y que reflexionen sobre ella, porque es la piedra angular de esta historia maravillosa que nos disponemos a contar: contiene la auténtica motivación del capitán Juan Sebastián de Elcano, aquello de lo que más orgulloso se sentía, tras haber concluido el viaje más épico llevado nunca a término.

En el momento de escribir estas palabras, justo al regresar a Sanlúcar de Barrameda, Elcano sabía que acababa de ganar la eternidad. Era plenamente consciente de haber escrito una página de la Historia, un nuevo hito para la humanidad que sería recordado por todas las generaciones futuras. Exactamente eso fue lo que movió a Elcano y a sus hombres a hacer lo que hicieron, y del modo en que lo hicieron.

Nadie les había pedido que dieran la vuelta al mundo. El objetivo de la expedición capitaneada por Fernando de Magallanes nunca había sido otro que el de alcanzar las islas de la Especiería, también llamadas entonces Maluco o Moluco, —hoy islas Molucas, en Indonesia—. Intentar completar la vuelta al mundo fue algo improvisado, una idea que surgió durante el viaje entre los expedicionarios supervivientes tras la muerte de Magallanes, quienes consiguieron encontrar las Molucas y, desde el otro lado del mundo, tomaron la decisión consciente de elegir el camino de vuelta que les iba a permitir circunnavegar por primera vez el globo, sabedores de que así entrarían en la Historia.

Con ello se arriesgaron a volver atravesando el hemisferio que, según

el Tratado de Tordesillas, correspondía a Portugal, el reino rival que pugnaba por hacerse con el comercio de las lucrativas especias y que había dispuesto localizar y capturar a la armada de Magallanes. Esto llevó a Elcano a realizar el viaje de vuelta siempre lejos de la costa para tener menos probabilidades de ser detectado, lo cual otorga a su logro un valor añadido enorme, y un grado de épica y de sufrimiento más allá de todo límite.

Con este libro pretendo acercar al lector, profano o experto, a la verdadera historia de este viaje, desgranando la información que sobre él encontramos en los archivos históricos y en las relaciones que dieron sus propios protagonistas. Con ello, no solo vamos a ser capaces de comprender la magnitud colosal de este viaje y el esfuerzo que supuso, sino que, además, el modo de actuar de aquellos hombres nos llevará a admirarlos por su valía, su valentía, y su enorme sentido del deber y el honor.

Empezamos nuestro viaje a esta historia.

NOTA PRELIMINAR. LAS FUENTES DOCUMENTALES

Antes de comenzar, resulta conveniente tratar acerca de las fuentes que nos van a permitir conocer nuestro viaje.

Lo primero que puede resultarnos asombroso es saber que, pese a que han pasado ya quinientos años, se conservan cientos de documentos relacionados con la expedición. En su mayoría se trata de manuscritos originales —o copias coetáneas— que se conservan principalmente en el Archivo General de Indias de Sevilla y, en menor medida, en el *Arquivo Nacional da Torre do Tombo* (Lisboa), aunque también hay algunos otros documentos muy relevantes en otros archivos.

Entre este inmenso legado encontramos información muy diversa, que principalmente fue generada o recopilada en su día por los oficiales de la Casa de Contratación de Indias de Sevilla, un organismo creado algunos años antes por los Reyes Católicos con el fin de gestionar la logística necesaria para las expediciones al Nuevo Mundo. Esta tarea la ejercían de forma muy eficaz, si nos atenemos a su manera de trabajar en lo relacionado con esta expedición.

La Casa de Contratación registraba con especial celo todo aquello que supusiera un coste, de manera que, gracias a ello, hoy podemos conocer hasta el más insignificante detalle de qué fue lo que se embarcó en las naos, el sueldo estipulado para cada tripulante, de dónde procedía cada uno o el nombre de sus familiares más allegados, además de los pagos que se les fueron realizando tras la vuelta y un sinfín de otros pormenores. La Casa de Contratación también recibía y guardaba los escritos con las disposiciones reales o *reales cédulas*, en las que vamos a

poder conocer el parecer de Carlos I acerca de todo tipo de cuestiones relacionadas con la organización de la expedición.

El grueso de estos documentos nos va a servir para averiguar cómo se gestó la expedición y qué pasó tras su regreso, pero ¿qué hay acerca de lo que sucedió durante el viaje? En este caso, los archivos guardan diferentes testimonios que se tomaron ante escribano, que era la manera acostumbrada por entonces de dar fe pública a un documento. Así, por ejemplo, tras el regreso de Elcano, tanto él mismo como el piloto Francisco Albo y el barbero —quien ejercía como enfermero— Hernando de Bustamante contestaron a diferentes preguntas que les formuló el alcalde De Leguizamo, y en ellas relataban su versión de diferentes hechos, tales como la muerte de Magallanes o la disputa que este mantuvo con el capitán Juan de Cartagena. Algunos de estos documentos incluso nos cuentan el viaje casi completo, como la declaración que hizo el grumete Martín de Ayamonte, huido en la isla de Timor, al narrar a los portugueses que más tarde lo encontraron cómo había llegado hasta allí.

Hay muchos otros testimonios parciales de los tripulantes, como el que fue tomado a varios responsables de la expedición antes de partir, declarando las dificultades que hubo para reclutar gente, o los escritos de los oficiales de la Casa de Contratación dando noticias al rey de lo que venían contando los llegados a bordo de la nao San Antonio tras su regreso prematuro desde el estrecho de Magallanes. Contamos también con el testimonio que mandó tomar Magallanes tras el motín del Puerto de San Julián, o el conocido como *Libro de las Paces*, en que se asentaron los acuerdos amistosos firmados con los reyes locales de diferentes islas asiáticas por las que pasaron.

Además de ello, tenemos una copia coetánea del *Derrotero de Francisco Albo*, el piloto griego, aunque de origen probablemente genovés¹, que compiló en un largo texto las posiciones observadas diariamente, lo que nos permite conocer dónde estuvieron cada día, en general con un grado de precisión excelente. Resultan también de una

gran relevancia las relaciones de fallecidos, en las que se anotaba el día y causa de la baja de cada tripulante. Contamos con dos de estas relaciones: la que vino en la nao Victoria con un listado completo, y otra específica de las bajas que se produjeron entre los tripulantes que quedaron en la nao Trinidad para intentar volver desde las Molucas hasta España por el Pacífico.

Por si todo esto no fuera suficiente, algunos de los supervivientes al viaje escribieron largos textos en los que narraron las diferentes vicisitudes por las que pasaron, aunque en ningún caso han perdurado sus textos originales, sino copias realizadas tiempo después. La más conocida y extensa de estas relaciones es la de Antonio de Pigafetta, un italiano originario de Vicenza, ciudad próxima a Venecia, que se encontraba en Castilla acompañando al nuncio del papa en la corte y, al tener noticia de que se estaba preparando la expedición, pidió permiso al rey para embarcar. Como resulta patente en su texto, Pigafetta terminó estrechando amistad con Fernando de Magallanes, de quien se convirtió en un ferviente admirador. Pese a que gracias a Pigafetta conocemos detalles que no encontraremos en ninguna otra fuente, se aprecia cierto sesgo en su relación, al no mencionar siquiera a Elcano o a Gonzalo Gómez de Espinosa, los dos hombres más relevantes de la expedición desde la muerte de Magallanes, y omitir algunos hechos de gran calado en la historia del viaje.

Ginés de Mafra embarcó como marinero en la nao Trinidad, y en ella se mantuvo durante toda la expedición, así que no volvió a España con Elcano, sino que sufrió cinco años de penalidades hasta que consiguió pisar de nuevo Palos, donde residía. Tras el fallido intento de volver por el Pacífico, los supervivientes de la Trinidad regresaron a las Molucas y allí fueron apresados por los portugueses que habían acudido a la caza de los de Magallanes. Después de años preso en diferentes lugares de Asia, Ginés de Mafra terminó siendo liberado en Lisboa y, tiempo después, entregó su relato a un compañero suyo anónimo, que terminó escribiendo lo que le contó. Este texto es una de las principales fuentes

sobre el viaje tanto por su extensión como por su grado de veracidad, y se conoce como la *Relación de Ginés de Mafra*.

Dos de sus compañeros a bordo de la Trinidad fueron los genoveses León Pancado, o Pancaldo, y Juan Bautista de Punzorol. En su caso, huyeron como polizones en una nao portuguesa desde la India hacia Lisboa, pero fueron descubiertos y apresados en Mozambique, donde este último falleció. Cualquiera de los dos pudo ser el autor del conocido como *Roteiro de un piloto genovés*, aunque es más probable que lo fuera León Pancaldo, puesto que sobrevivió, volviendo a colarse como polizón en un navío portugués que regresaba a Lisboa. Desde Mozambique ambos escribieron dos cartas con información muy valiosa dirigidas a Carlos I y a un personaje desconocido, que se conservan en Lisboa.

Otra carta similar y profundamente conmovedora la escribió el capitán de la nao Trinidad, Gonzalo Gómez de Espinosa, desde su prisión en Cochín (India), narrando el periplo y las penurias sufridas, que se completa con las declaraciones que dieron ante escribano a su vuelta tanto él como León Pancaldo, Ginés de Mafra y Juan Rodríguez «El Sordo».

De la mano de Juan Sebastián de Elcano contamos con una copia coetánea y figurada (imitando la firma original) de la maravillosa carta en que daba noticia de su llegada a Sanlúcar de Barrameda al rey. Según él mismo declaró, tras su regreso dejó varios documentos en poder de Juan de Sámano, secretario del Consejo de Indias, que no se han conservado.

La última relación de mano de uno de los tripulantes es una breve narración que publicó Giovanni Baptista Ramusio en italiano en 1554, bajo el nombre *Relación² de un portugués compañero de Duarte Barbosa, que fue en la nao Victoria en el año de 1519*. Puesto que su autor decía ser un «portugués» superviviente, y no hay registro de que ninguno de los portugueses que se enrolaron completara el viaje, se especula con que pueda ser obra del grumete Vasco Gómez Gallego,

quien había embarcado diciendo ser de Bayona (Pontevedra), aunque después se tuvo por portugués.

Por último, no podemos olvidarnos de las crónicas sobre la expedición. Algunas de ellas son muy importantes porque las escribieron personas que tuvieron contacto con Elcano a su regreso. Así, tenemos la de Maximiliano Transilvano, la de Gonzalo Fernández de Oviedo y la de Pedro Mártir de Anglería, sin olvidarnos de la de Bartolomé de las Casas, que estuvo presente en Valladolid cuando Magallanes acudió a la corte a ofrecer su proyecto a Carlos I.

Más tarde, Francisco López de Gómara y Bartolomé Argensola también aportaron interesantes crónicas, pero sin duda la más prolija, que además resulta ser muy fiable por su concordancia con otras fuentes, es la de Antonio de Herrera y Tordesillas, incluida en su obra conocida como *Décadas, o Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*, publicada en el año 1601.

También hubo cronistas portugueses que trataron la historia de la expedición. Se trata de João de Barros, Fernão Lopes de Castanheda, Gaspar Correa y Fernão de Oliveira. Son todas muy interesantes porque, en general, se sabe que tuvieron acceso a documentación original o incluso pudieron en algún caso tratar directamente con algún superviviente, con la excepción quizás de la de Gaspar Correa que resulta en ocasiones poco certera. La de Fernando (Fernão) de Oliveira, a veces llamada *Manuscrito de Leiden*, la publicaremos en un anexo al final del libro por ser muy poco conocida y de alto valor historiográfico.

También al final del libro relacionaremos todas las fuentes de forma exhaustiva con el fin de que resulte de utilidad para quien se interese por profundizar en ellas.

regreso, y registro de los pagos sucesivos en que se le abonó el importe resultante. Elcano terminó percibiendo 613.250 maravedís, una auténtica fortuna. Ministerio de Cultura y Deporte. A.G.I., Contaduría, 425, N.1, R.1.

Gracias a toda esta información, no solo seremos capaces de reconstruir lo que ocurrió durante los tres años que duró la expedición con un grado de certeza bastante elevado, sino que además nos daremos cuenta de la clase de gente que llevó a cabo esta gesta, de un modo que nos llevará a admirarlos no solo por lo que hicieron, sino también por cómo lo hicieron. Quedarán siempre puntos abiertos a la discusión, asuntos que no terminen de poder comprenderse quizá en toda su dimensión y, sin duda, hechos que nunca quedaron escritos, pero la información que tenemos es mucha y suficiente para que, quinientos años después, podamos embarcarnos con ellos en aquel viaje que, como ellos sabían, les iba a servir para entrar en la Historia.



PRIMERA PARTE. LA EXPEDICIÓN DE LA ESPECIERÍA

I. ANTES DE ZARPAR

La carrera por la Especiería

Quizás hoy nos resulte difícil alcanzar a comprender que unas simples especias como la pimienta, la canela, el clavo o la nuez moscada fueran codiciadas de tal manera en tiempos pasados que llegaron a constituir un motor para la humanidad, ya desde la Antigüedad. Las especias se cultivaban solamente en Asia, y algunas de ellas únicamente en unas islas remotas y envueltas en un halo de leyenda, llamadas *de la Especiería*.

Las especias se caracterizaron siempre por ser escasas y caras. Ya Plinio el Viejo se sorprendía de que la gente pagara en Roma altas sumas por la pimienta: «Está su precio en seis libras, y cosa admirable es que haya agradado tanto su uso, porque [...] solo agrada por su picante sabor, y por éste se va a buscar hasta Indias»³. Algunas especias servían para condimentar alimentos, algo muy importante cuando se carecía de medios de conservación adecuados porque mitigaban el mal sabor; otras eran empleadas como perfume o con fines medicinales.

Durante la Edad Media su comercio había sido llevado a cabo por mercaderes árabes, que las compraban en origen y las transportaban hasta Oriente Medio, donde las vendían a venecianos y genoveses, quienes se ocupaban de su distribución por Europa. Sin embargo, tras la caída de Constantinopla en 1453, el emergente Imperio otomano obstaculizó estas rutas comerciales, lo que provocó un aumento espectacular del precio de la *espeçiería* dada su aún mayor escasez.

Los emergentes reinos de la península ibérica

Mientras, en el extremo opuesto del Mediterráneo, los reinos cristianos de la península ibérica habían forjado un carácter muy especial y un espíritu de continua necesidad de expansión arraigado desde el mismo momento de su nacimiento. La Reconquista había convertido en algo acostumbrado la expansión hacia nuevos territorios que después había que repoblar e integrar.

La Reconquista terminó para Portugal antes que para Castilla. Aquel reino dio entonces continuidad a su impulso expansionista a través del mar, de la *Mar Océana*. Fueron pioneros en el desarrollo de sistemas y medios de navegación que permitieron a sus marinos llegar cada vez más lejos: los remos desaparecieron de los navíos, que pasaron a impulsarse solo por unas velas más desarrolladas; las naves permitieron cada vez mayor capacidad de carga y resistencia a los temporales oceánicos gracias a una mayor altura de bordo; se desarrollaron la astronomía, la cosmografía y las matemáticas, ciencias necesarias para saber orientarse y navegar en mar abierto.

Lo que inicialmente había sido un deseo de incorporar territorios a sus dominios a lo largo de la costa atlántica africana, devino durante la segunda mitad del siglo XV en una voluntad y una determinación férrea por hallar el modo de bordear África para alcanzar Asia y abrir una nueva ruta comercial marítima que les permitiera hacerse con el comercio de la especiería. Siguiendo este empeño, Bartolomé Días consiguió en 1488 el hito fundamental de doblar el que llamó *cabo de las Tormentas*, en la actual Sudáfrica, aunque a su rey Juan II no gustó el nombre y prefirió pasar a llamarlo tal como hoy lo conocemos: el cabo de Buena Esperanza.

Por entonces un tal Cristóbal Colón trataba de convencer a los Reyes Católicos de que él sería capaz de llegar a la Especiería navegando hacia poniente. No consiguió ser atendido hasta que se completó la conquista del último bastión musulmán en la península ibérica, con la toma de Granada el 2 de enero de 1492. No es por ello casualidad que ese mismo año se consumara un hecho que iba a cambiar el mundo. Apoyado

especialmente por la reina Isabel I de Castilla, Colón se lanzó a navegar lo desconocido hasta topar con unas tierras que se interpusieron en su camino, y aunque quiso creer haber llegado a Asia, Colón descubrió el Nuevo Mundo.

¿Se imaginan que hoy España y Portugal se «repartieran» el mundo, la mitad para cada uno, sin contar con los demás? Esto fue exactamente lo que ocurrió entonces con la firma del Tratado de Tordesillas en 1494. Con Portugal pretendiendo asegurarse el dominio de la costa africana, y el reino de Castilla el de las nuevas islas descubiertas por Colón —y quién sabía entonces si se trataban del extremo oriental de Asia— este acuerdo, con el que se reordenaban los ya establecidos con anterioridad, nos da una idea perfecta de la mentalidad sin límites de esta gente, que ni más ni menos se repartió el mundo, con «todo lo que hasta aquí se tenga hallado y descubierto, y de aquí adelante se hallare y descubriere [...], así islas como tierra firme».

El Tratado de Tordesillas es una de las claves en la historia de la expedición de la primera vuelta al mundo, ya que establecía una línea de repartición o demarcación en mitad del océano Atlántico, un meridiano de polo a polo, que dividiría el mundo en dos mitades y serviría de frontera entre el hemisferio oriental, que quedaba para Portugal, y el occidental, que sería para Castilla.

Bajo este marco, los esfuerzos de cada reino se centraron en continuar la exploración de sus respectivos hemisferios. Así, los españoles recorrieron el Caribe, descubrieron la tierra firme continental americana y, en 1513, Vasco Núñez de Balboa, tras cruzar a pie el istmo de Panamá, descubrió un océano a espaldas de América al que llamó *Mar del Sur*. Hubo otras expediciones que avanzaron cada vez más hacia el sur en busca de un paso que les permitiera dirigirse hacia Asia, hasta la Especiería. El último avance logrado fue alcanzar el actual Río de la Plata, en Argentina, donde el piloto de la Casa de Contratación Juan Díaz de Solís encontró la muerte a manos de los nativos en 1516.

Portugal alcanza la Especiería

Por su parte, los portugueses continuaron avanzando hacia Asia y la Especiería por su lado del mundo hasta lograr alcanzarla. En 1499, Vasco de Gama llegó a India, pero no solo eso, sino que, en 1511, Diogo Lopes Sequeira se estableció todavía más hacia el oriente, en Malaca —en la actual Malasia—, en una expedición en la que encontramos a alguien de excepcional valía, y que ya daba muestras de ello: un joven Fernão de Magalhães.

A finales de ese mismo año, desde Malaca partió una nueva expedición más hacia el oriente, bajo el mando de António de Abreu, en la que viajaba otra persona importante en nuestra historia, amigo y quizás pariente de Magallanes, llamado Francisco Serrão. Tras recorrer el cordón de islas principales que constituyen Indonesia (Sumatra, Java, Bali...), esta expedición alcanzó las islas ubicadas más al sur del archipiélago de las Molucas, las de Ambón y Banda. Lograron así encontrar algunas de las míticas islas de la Especiería, aunque no se establecieron en ellas y decidieron regresar a Malaca. Pero durante la vuelta ocurrió algo relevante: Francisco Serrano quedó en una isla⁴ junto con 9 o 10 hombres, mientras los demás se marcharon. Terminó en la de Ternate, y desde allí escribió una carta a Fernando de Magallanes en la que le avisaba de que acudiera allí si quería hacerse rico. Nos lo cuenta así Gómara:

Mostraba [se refiere a Magallanes] una carta de Francisco Serrano, portugués, amigo o pariente suyo, escrita en los Malucos, en la cual le rogaba que se fuese allá si quería ser presto rico, y le avisaba cómo se había ido de la India a Java, donde se casara, y después a las Malucas por el trato de las especias.

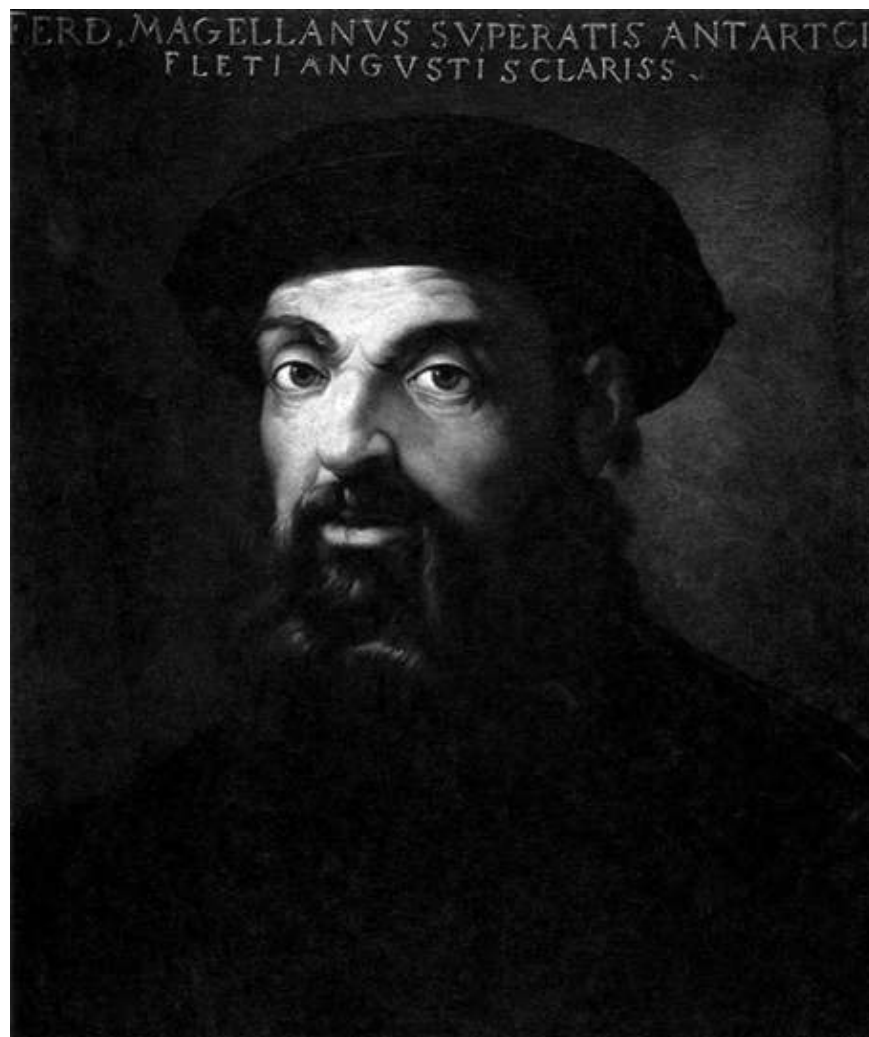
Además, en esta carta Francisco Serrano ponía en conocimiento de Magallanes la ubicación de las islas Molucas, las verdaderas islas de la Especiería. Magallanes guardó bien la carta de su amigo.

La audaz propuesta de Magallanes

Tras su regreso a Portugal en 1513, Fernando de Magallanes participó en una campaña militar en Azamor, en el actual Marruecos, donde fue herido en una pierna. Como consecuencia de ello quedó con una visible cojera de por vida. Algunos de los suyos le acusaron falsamente de haber vendido ganado del rey allí, algo por lo que, o bien fue absuelto, o bien quienes le acusaban retiraron los cargos.

Sabemos que obtuvo entonces el rechazo de su rey Manuel I a una subida de pensión que había solicitado. Para él supuso un agravio y un deshonor que no pudo asumir. La crónica de Gaspar de Correa nos cuenta, además, que Magallanes le pidió permiso para marchar a servir a otro rey con quien pudiera ser más afortunado, obteniendo como respuesta «que hiciera lo que quisiera, y cuando quiso besar la mano de su rey, éste no se dignó a dársela». No sabemos fehacientemente si esto último fue cierto o no, pero en cualquier caso, herido en su orgullo, deshonrado, y con un rey que cometió el grave error de dejar marchar a alguien con tanto empuje y tantos conocimientos sobre los últimos descubrimientos portugueses, Magallanes decidió pasar a España en octubre de 1517.

Hay dos cuestiones relativas a él que se han difundido de tal manera que han acabado por asumirse como ciertas por la historiografía, aunque en ninguna de las documentaciones primarias o crónicas relacionadas se mencionan. Una de ellas es que ofreció al rey de Portugal dirigir una armada hasta la Especiería por la vía de occidente. Simplemente, no es cierto. Quien sí lo había hecho fue Colón, no Magallanes. La segunda de estas cuestiones es su edad: aunque veremos en casi todas partes que nació en 1480, no hay base documental cierta para afirmarlo².



Retrato de Fernando de Magallanes. Copia anónima realizada en 1579 de un retrato anterior hoy perdido. *Kunsthistorisches Museum* de Viena.

El caso es que Magallanes pasó a Sevilla para ofrecer, esta vez sí, la idea de organizar una expedición hasta la Especiería navegando hacia el oeste. Enseguida se le unió el bachiller Rui Faleiro, un reputado cosmógrafo también portugués, experto en navegación y hombre de ciencia, que quizás encajaría en el arquetipo de científico extravagante⁶, y del que Bartolomé de las Casas refirió que «tenía un demonio familiar». Sin duda Faleiro —o Falero— tuvo que ser un personaje muy interesante.

Sevilla por entonces era una ciudad boyante, en plena expansión desde el siglo XIV, que se vio muy reforzada desde que los Reyes Católicos

fundaran en ella la Casa de Contratación de Indias, donde se organizaban las expediciones hacia el Nuevo Mundo. A ella acudía desde todas partes gente emprendedora y se acumulaba y transmitía el conocimiento adquirido en cada viaje. A su frente estaba desde su fundación el obispo de Burgos, Juan Rodríguez Fonseca. La Casa de Contratación desarrollaba la logística y la ciencia necesaria para llevar a cabo las expediciones. Esto convirtió a Sevilla en un foco de atracción para Magallanes, que además sabía que encontraría allí a otros portugueses que podrían ayudarlo. Uno de ellos fue Diogo Barbosa, alcaide de las Atarazanas y los Reales Alcázares⁷, con cuya hija Beatriz terminó contrayendo matrimonio y tuvo un hijo, llamado Rodrigo, además de estar esperando el nacimiento del segundo cuando partió.

Por aquel entonces se vivía en Castilla un período de transición bajo la regencia del cardenal Cisneros, tras la muerte de Fernando el Católico el año anterior. El joven rey Carlos I de Habsburgo había llegado desde Flandes a Asturias solo un mes antes de que Magallanes pasara a Sevilla, pero no fue hasta febrero de 1518 cuando las Cortes de Castilla le juraron como rey junto a su madre Juana.

Magallanes y Faleiro encontraron eco enseguida. El proyecto que presentaron al rey fue el de llegar hasta las islas de la Especiería —cuya ubicación les era conocida por las cartas de Francisco Serrano que Magallanes portó como aval, en las que se afirmaba que se encontraban dentro de la demarcación castellana— pero navegando hacia el oeste, sin invadir la demarcación portuguesa, y buscando un paso en Sudamérica que les permitiera alcanzar el Mar del Sur⁸.

Carlos I comprendió de inmediato el valor de la propuesta y, solo un mes después, el 22 de marzo de 1518, otorgó las *Capitulaciones de Valladolid*⁹, es decir, el contrato en el que se concedía a Magallanes y Faleiro la capitanía de la expedición que habían propuesto. Esta sería sufragada por la Corona y estaría compuesta por cinco navíos, recalcando que se navegaría sin invadir el hemisferio portugués del Tratado de Tordesillas, algo fundamental para el rey. Por si quedaba

alguna duda, Carlos I emitió en mayo de 1519 una larguísima *Instrucción*¹⁰ por escrito con 74 cláusulas o directrices de todo tipo que debían respetarse durante el viaje y en la primera de ellas volvía a insistir en ello:

La principal cosa que vos mandamos y encargamos es que en ninguna manera no consintáis que se toque, ni descubra tierra, ni otra ninguna cosa dentro de los límites del serenísimo Rey de Portugal, mi muy caro y muy amado tío y hermano, ni en su perjuicio, porque mi voluntad es que lo capitulado y asentado entre la Corona Real de Castilla y la de Portugal se guarde y cumpla muy enteramente, así como está capitulado.

A tenor de esto, quiero aclarar una cuestión relacionada con el capitán Fernando de Magallanes sobre la que hay mucha confusión, y es que él nunca habló de dar la vuelta al mundo. Magallanes murió antes de que se decidiera el camino de vuelta que llevaría a conseguir esta hazaña, lo que correspondió a Juan Sebastián de Elcano y a los demás expedicionarios supervivientes en las islas Molucas. Con ello no pretendemos restar mérito a un hombre admirable cuyo concurso en esta historia es fundamental, pero la suya fue la Armada de la Especiería, que debía localizar las Molucas y volver por el mismo camino. En cambio, es en los hombres supervivientes de esa armada tras la muerte de Magallanes en quienes recae el mérito de asumir la vuelta al mundo como un objetivo nuevo, y de llevarla a término con éxito pese a la dificultad extrema que implicaba la necesidad de alejarse permanentemente de la costa, donde había más riesgo de que fueran localizados por los portugueses, quienes estaban determinados a impedir su éxito.

Quizá sea este un matiz controvertido, pues rebate cientos de publicaciones, actos, conferencias y opiniones que atribuyen a Magallanes el mérito de la primera vuelta al mundo. Esta afirmación en parte es cierta, pero solo en parte, puesto que comandó la expedición

antes de completar el viaje de ida, y sin saber que, posteriormente, esta terminaría siendo la primera en circunnavegar el globo.

Tras conocer que Magallanes y Faleiro habían acordado con Carlos I empezar a organizar su expedición, Manuel I puso a trabajar a su embajador en Castilla, Álvaro da Costa, quien trató de evitarlo de varias maneras: ofreciéndoles «mercedes» para que volvieran a Portugal, quejándose e intentando convencer a Carlos I de que eran gente de poco crédito y, por último, quizá incluso tratando de acabar con ellos¹¹.

La campaña de descrédito lanzada por este embajador contra Magallanes y Faleiro, «hombres de poca substancia»¹², quizá terminó haciendo mella en Carlos I, ya que ordenó a Magallanes reducir la cifra de portugueses a bordo. Sin embargo, hizo que les nombraran comendadores de la Orden de Santiago —lo que equivalía a convertirlos en nobles— probablemente para proteger su integridad.

Rui Faleiro empezó a mostrar síntomas de una enfermedad mental, y el rey terminó apartándolo de la capitanía que le tenía concedida. Carlos I cuidó siempre de Faleiro en su enfermedad, le protegió y le mantuvo a su cargo, probablemente hasta el fin de sus días, nombrándolo piloto de Su Alteza en la Casa de Contratación. Son múltiples las fuentes que se conservan con las reales cédulas en que lo ordenaba y los registros de los pagos consecuentes al propio Faleiro y a su hermano Francisco.

Los preparativos de la expedición

Siguiendo las órdenes del rey, que demostró estar pendiente de que se dispusiera todo lo necesario, la Casa de Contratación puso en marcha los preparativos de la expedición con una diligencia asombrosa. Resulta impresionante la cantidad de documentos archivados que nos dan idea del detalle con que todo fue resolviéndose. Personas como Juan Rodríguez Fonseca, Sancho de Matienzo, o el factor Cristóbal de Haro, que terminó participando como armador y organizador de la armada,