



SABINO LAUCIRICA

MAGALLANES frente a ELCANO

(El Juicio de la Historia)

MAGALLANES FRENTE A ELCANO

SABINO LAUCIRICA

MAGALLANES frente a ELCANO

(El Juicio de la historia)

ACCI ediciones (Asociación cultural y científica iberoamericana) apoya la protección del copyright.

El copyright estimula la creatividad, defiende la diversidad en el ámbito de las ideas y el conocimiento, promueve la libre expresión y favorece una cultura viva. Gracias por comprar una edición autorizada de este libro y por respetar las leyes del copyright al no reproducir, escanear ni distribuir ninguna parte de esta obra por ningún medio sin permiso.

© Obra: MAGALLANES FRENTE A ELCANO

Primera edición: Octubre, 2024

© Autor: Sabino Laucirica Villalabeitia

ISBN: 978-84-10041-32-5

Maquetación y Diseño: Jesús Navarro Bravo

© Editado por ACCI ediciones // www.accediciones.com

Gestión, promoción y distribución: Grupo Editor Vision Net S.L.

C./ San Ildefonso 17, local, 28012 Madrid. España.

Tlf: 0034 913117696 // Email: pedidos@visionnet-libros.com

Disponible en librerías físicas y online.

Las opiniones expresadas en este trabajo son exclusivas del autor. No reflejan necesariamente las opiniones del editor, que queda eximido de cualquier responsabilidad derivada de las mismas.

Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.es o por teléfono 917021970) si necesita fotocopiar, escanear o utilizar algún fragmento de esta obra. Gracias por comprar una edición autorizada de esta obra y por respetar las leyes del copyright.

El comienzo de este trabajo de investigación, convertido en libro, nació de una reflexión personal ¿Cuál es el motivo por el que Juan Sebastián de Elcano no ha encontrado el sitio que le corresponde en la historia? Después de analizar detenidamente el resultado de la expedición de Magallanes he podido sacar algunas conclusiones.

Aquel fue un viaje con dos partes encontradas desde su comienzo, la parte portuguesa y el mando de la flota en manos de un aventurero cortesano portugués, Fernao de Magalhaes y la parte castellana encabezada por un noble Juan de Cartagena, ambos inexpertos marinos, aquel fue un viaje a la gloria de nobles y cortesanos, de aventureros y prófugos de la justicia, un viaje al que año y medio después de su partida se le pierde la pista en el laberinto de canales de la Patagonia, un viaje de motines y deserciones, un viaje de castigos y ejecuciones, un viaje del que tres años después e inesperadamente emboca en la barra de Sanlúcar de Barrameda una nao desvencijada, haciendo agua permanentemente y tripulada por dieciocho famélicos supervivientes y tres indígenas mandados por un personaje que había pasado inadvertido hasta entonces, un joven de 36 años llamado Juan Sebastián del Cano, vasco y reclamado por la justicia, un joven que en su primera carta desde el mismo buque le tutea al emperador, le dice que ya han llegado y le pide favores para sí y los que le acompañan.

La arrogancia de este joven no pasa desapercibida por la corte, no es merecedor de gloria, es un simple aventurero con cuentas pendientes con la justicia, que ni siquiera se atreve a confirmar que las Molucas han caído del lado castellano. No le darán nunca su sitio en la gloria, tan sólo el perdón real, ni un sólo ducado de los prometidos, ni la Orden de Santiago, destinada a la nobleza.

A partir de aquí su hazaña navegará entre la penumbra y la incompreensión de las autoridades políticas y culturales de este país. Yo, como capitán y vasco, me identifico con él y quiero en la manera de mis posibilidades enmendar este agravio.

El Autor.

PORTADA

La portada es una creación del diseñador gráfico Jesús Navarro, que recoge perfectamente el espíritu del libro y el sentir del autor.

De entre las brumas del mar embravecido surgen las figuras fantasmales de los dos protagonistas de esta historia, Magallanes y Elcano.

La fotografía de estos personajes es obra de la fotógrafa alavesa Andrea Yrazu y fue tomada a bordo de la nao Victoria, replica de la que hace 500 años concluyó un viaje proyectado a los confines de la Tierra.

Según palabras del científico marino, Juan Pérez de Rubín (Instituto Español de Oceanografía):

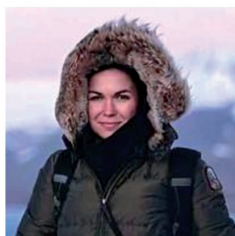
“En ella destacan ambas figuras, la de Elcano mirando de frente, al posible lector que le observa y es por ese detalle que se crea un lazo de complicidad entre ambos. Además su mirada es penetrante e inquieta, no ha perdido para nada su orgullo e hidalguía, mientras la mirada de Magallanes está perdida en el horizonte, en ese destino inalcanzado que no fue capaz de encontrar.

Todos estos detalles se perderían si en la portada los dos personajes estuvieran mirándose a la cara como da a entender su título”.

También parece que Elcano estuviera mirando con recelo a Magallanes y es que aunque es posible que nunca se hablasen entre ellos, Elcano fue condenado a muerte en el motín de San Julián y sólo la necesidad de contar con sus conocimientos y la oposición de las tripulaciones impidieron su ejecución.

La sola visión de la portada da una idea acertada de lo que el lector encontrará en las páginas de este trabajo de investigación histórica.

Capitán
Sabino Laucirica



Nota: Las imágenes de la portada y contraportada, así como varias de las ilustraciones de este libro en su interior, fueron realizadas por la fotógrafa Andrea Yrazu a bordo de la réplica de la nao Victoria y durante el rodaje de la película Baskavigin.

Una producción de Old Port Films.

EL VERDADERO APELLIDO DE JUAN SEBASTIÁN



Si hacemos caso a su firma plasmada en numerosos documentos su verdadero apellido sería *del cano* o *del Cano*.

En todas las crónicas del viaje y documentos oficiales escritos en el siglo XVI y referentes al viaje, de los que al menos una veintena de ellos están en el Archivo de Indias, aparece el apellido *del cano* con la letra inicial en minúscula.

Es por lo tanto imaginable que el origen de ese apellido tuviera un sentido patronímico. Los patronímicos son los que se derivan del nombre o apodo del padre o antecesor y si el que nos ocupa es de este género se habría originado de una palabra castellana y obedecería a la condición o circunstancia especial de algún antepasado que fuera cano, es decir, que tuviera canas, pues no cabe otra acepción y de ahí que no fuera resaltado con la inicial en mayúscula, al ser un adjetivo calificativo y no tener un origen solariego.

En 1873 la Academia de Historia mantiene que el apellido es *del Cano*, sin embargo la Sociedad Geográfica de Madrid a petición de la Diputación de Gipuzkoa solicita que en lo sucesivo sea *de Elcano*, tal como se le conoce en el territorio de Gipuzkoa y en su pueblo de Getaria.

Finalmente ambas entidades se ponen de acuerdo en que a partir de entonces el nombre será *Juan Sebastián de Elcano*.

En este trabajo mantendremos el rigor histórico y nos referiremos a él con el nombre aceptado por consenso entre todos los historiadores:

Juan Sebastián de Elcano.

Este trabajo de investigación histórica, pretende ser un análisis pormenorizado del viaje proyectado e iniciado por Fernando de Magallanes y finalizado por Juan Sebastián de Elcano hace quinientos años. Es el estudio crítico de una gesta, concluida al límite de lo imposible, vista bajo el prisma de la personalidad de sus principales protagonistas. He pretendido que sea también un análisis psicológico de los comportamientos de cada uno de ellos, lo que nos dará una idea clara del por qué ocurrieron las cosas como ocurrieron. He querido desmontar verdades incuestionadas y que han servido para hacernos una idea equivocada de alguno de sus protagonistas.

Los principales hechos son analizados de manera pormenorizada metiéndonos en la mente y en las motivaciones de quienes los protagonizaron. Además numerosos documentos son expuestos a la luz de los lectores, cartas, actas, testamentos.... Soy de la opinión de que la simple lectura de los testamentos de aquellas gentes nos da una idea clara de sus personalidades, de sus inquietudes, de sus amores, de sus odios, de sus nostalgias y hasta de sus anhelos.

Aquel viaje no fue uno más, fue uno de los más importantes de los llevados a cabo por la humanidad a lo largo de su historia.

Entendí que necesitaba ser estudiado bajo el prisma personal de sus protagonistas para poder comprenderlo en toda la extensión de su grandeza, porque la historia ha tratado de muy diferente manera a los dos principales protagonistas. Le ha considerado a Magallanes como un ilustrado, hijo de familia de nobles y a Elcano como un inculto aventurero. Siendo verdad la primera de las apreciaciones, Elcano no era en absoluto un iletrado, por su testamento y por sus escritos de una caligrafía impecable vemos en él a un hombre culto y elegante, que deja en herencia sus jubones, sus dieciséis camisas, sus capas de tafetán y sombreros de plumas, sus anteojos lo que nos da a entender que a sus cuarenta años tenía una vista cansada, sus libros

en latín y sus cuerdas de manicordio, todo ello nos muestra a un personaje ilustrado e íntegro, pero a los enemigos de la Corona Española les convino asociar al Emperador del Sacro Imperio, agradeciendo el éxito de tan magna empresa a un aventurero analfabeto.

Después del descubrimiento del nuevo mundo se planteó el gran reto de establecer un lazo de unión entre las tierras de oriente y occidente a través del paso por el cono sur americano. A los enemigos de la corona española les convino retratar a un Magallanes, lleno de brillo y de nobleza, pero fracasado y a un emperador en manos de un aventurero arrogante.

Por desgracia el emperador participó de ese engaño, ya que nunca reconoció la gran valía de Juan Sebastián, quizás porque era un hombre rudo de maneras, que le iba a reclamar los 500 ducados que aún le debían sus antepasados o quizás porque en su primera carta utilizaba el tuteo para comunicarse con él, una característica de la hidalguía de vasco, que sin duda impregnaba la personalidad de Elcano.

La Leyenda Negra ya golpeaba en favor del descrédito de la corona española y las crónicas del viaje, especialmente la de Antonio Pigafetta, que despreciaba a Elcano y la de Maximiliano Transilvano, ya recorrían Europa traducidas a todos los idiomas. Les fue fácil a los historiadores, muchas veces al servicio de las monarquías reinantes, retratar a un Magallanes adornado de virtudes y fracasado y a un Elcano aventurero y analfabeto. Hoy tenemos la ocasión de reparar esta injusticia.

CAPÍTULO 1: EL PROYECTO

El viaje a los confines del mundo por una ruta desconocida sería para muchos un viaje sin retorno. Hoy no nos podemos imaginar los motivos que les movieron a hacerlo.

PRÓLOGO



Fotografía cortesía de la Fundación Nao Victoria

Este trabajo, es un análisis imparcial de la mayor gesta viajera llevada a cabo por la humanidad desde el descubrimiento del Nuevo Mundo hasta la llegada del hombre a la Luna.

Haremos un análisis pormenorizado de cada uno de los personajes protagonistas tratando de desmontar afirmaciones establecidas a lo largo del tiempo y que han llegado a hacerse verdades incuestionables. Una de ellas y la que más daño ha hecho a esta empresa exclusivamente castellana, es la que afirma que Fernando de Magallanes era un gran navegante. Palabras como *“experimentado navegante”* o como *“poseedor de una gran pericia náutica y gran conocedor del mundo de la navegación”* dichas por estudiosos del tema pueden dar y han dejado para la

historia, una imagen que hoy día parece incuestionable, la de que Magallanes era un gran navegante, cuando realmente no era así.

Magallanes fue un conquistador de tierras, no un experto marino. En el 1505 y con 25 años acompaña a Francisco de Almeida quien, con la armada portuguesa compuesta por 20 buques, va afianzar las posesiones portuguesas a lo largo del continente africano y a conquistar la India. Su nombre no aparece en las crónicas de este viaje. Una vez establecido allí se dedica a crueles y sangrientas conquistas, ganándose el favor de sus superiores. No hay un episodio reseñable de navegación protagonizado por él durante este tiempo, pero estas afirmaciones de experimentado navegante repetidas en el tiempo han creado un halo, que no se corresponde con la realidad y que además le da un brillo artificial que ha hecho ensombrecer a la figura del gran artífice de la gesta, Juan Sebastián de Elcano y también a la españolidad de la empresa, circunstancia que aprovechan los portugueses para llevarse la gloria y el reconocimiento universal, ante una incomprensible inacción de las autoridades e historiadores españoles.

La otra afirmación cuestionable es el acierto del derrotero trazado por Magallanes y lo afinado del viaje hasta su muerte. Afirmación carente de soporte histórico a nada que se analicen las vicisitudes del viaje y los datos objetivos sobre la ruta llevada. La expedición sale el 10 de agosto de 1519 del muelle de las Mulas de Sevilla. Se dirige a Sanlúcar de Barrameda para completar el armamento y de allí sale el 20 de Setiembre. Hacen la primera escala en Tenerife para aprovisionarse de agua, fruta y carne, después continuarán costeano África y evitado tocar las islas de Cabo Verde de dominio portugués.

Cuando llegan a la altura de Sierra Leona, que marca el lado norte del Golfo de Guinea, pone rumbo SSW (sur sudoeste) para cruzar el Atlántico y llegan a Recife ya la bahía de Río de Janeiro, en el nuevo continente, el 13 de diciembre de 1519. Sigue la navegación costera hacia el sur y al llegar al Río de la Plata,

Magallanes cree haber encontrado el paso del sur y se adentra en él, hasta que comprueba que tiene dos orillas y por lo tanto que no es más que la desembocadura de un gran río. Este es el primer gran error de Magallanes, pues este río ya había sido descubierto y cartografiado por el navegante Juan Díaz de Solís en 1516. En este río pasaron 22 días hasta llegar a Uruguay.



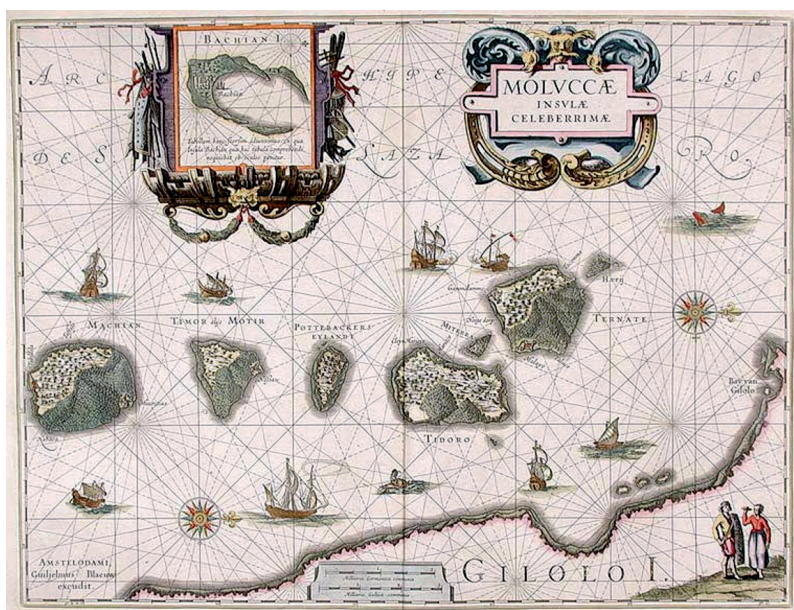
Estrecho de Magallanes Mapa Jodocus Hondius 1606

Otro error fatal es la estancia de cinco meses en la bahía de San Julián. *En este puerto, el cual pusimos el nombre de San Julián, gastamos cinco meses, durante los cuales no nos acontecieron más accidentes que aquellos de que vengo de hablar.* (A. de Pigafetta). Estuvieron hasta el 24 de agosto de 1520 el motivo esgrimido por Magallanes, evitar el invierno austral, pero por el contrario había pasado ya un año desde su partida de España y los alimentos comenzaban a escasear. Allí se produjo la rebelión y el ajusticiamiento de los capitanes españoles sublevados.

Magallanes nunca comprendió que el mando era prácticamente compartido con Juan de Cartagena, enviado por el emperador y revestido de su autoridad.

Le ocultó a éste la verdadera ruta a seguir para no hacerle partícipe de sus planes y de su autoridad. Quiso acabar con todos los sublevados, que eran más de cuarenta, pero según palabras de Ginés de Mafra. *“esta crueldad no la consintió la demás gente armada”*.

El tercer y definitivo gran error de Magallanes fue olvidarse del objetivo del viaje, que era alcanzar las Molucas. Magallanes conocía el paralelo de las Molucas, que es el mismo ecuador o paralelo 0 y lo sabía por el mapa de Francisco Serrao de 1512. ¿Por qué siguió navegando rumbo norte al llegar al ecuador? ¿Por qué se queda en las Filipinas en una latitud de 14° norte y no continúa el viaje? ¿Por qué se dedica a cristianizar y someter a los indígenas como si fueran sus propios súbditos? ¿Sería porque en la Capitulaciones de Valladolid se le otorgaba sólo un 5% del beneficio del viaje y sin embargo todo el gobierno de las tierras conquistadas? ¿Actuó como un verdadero gobernador olvidándose del objetivo del viaje? Mi respuesta es que sí, se dedicó a las conquistas, a las cristianizaciones y hasta a realizar supuestos milagros en las recién descubiertas islas de Filipinas, tratando de subyugar y cristianizar a los caciques locales, haciéndoles súbditos de la corona de Castilla y de su emperador Carlos y ese fue un grave error de cálculo fruto de su soberbia. Les bautizó a algunos con su nombre y con el de sus personas más allegadas como Juana, Isabel o Catalina. Era el 27 de abril de 1521 cuando el cacique Lapu Lapu, harto de sometimientos, tiende una emboscada a Magallanes en las playas de la isla de Mactán y termina con su vida. Habían pasado casi dos años desde su salida. Se terminó el caminar errático, cruel y obstinado de Fernando de Magallanes. Juan Sebastián de Elcano tomará el mando de la nao **Victoria** el 17 de setiembre de ese año y Gonzalo Gómez de Espinosa tomará el de la **Trinidad**.



Mapa de Las Molucas del año 1630 Autor Willen Janssoon

En este punto empezará la expedición con criterio riguroso, alcanzar las Molucas, cargar las dos naos que se mantienen en buenas condiciones de navegación y regresar a España, aunque con dos criterios encontrados Gómez de Espinosa mantiene su idea de regresar por la ruta por la que han llegado y Elcano, se empeña y lo consigue, haciendo una navegación oceánica, utilizando la ruta africana, pero sin tocar puertos de dominio portugués, como ordena el Tratado de Tordesillas, para finalmente rendir viaje en Sevilla, el puerto de donde habían partido tres años antes, extenuados y al borde del desfallecimiento.

Parece enigmático hoy en día leer las palabras de Elcano ***“Magallanes nunca quiso dar aquella derrota [hacia las Molucas] porque este testigo siendo piloto en su nao lo vio.”***

No hay lugar a dudas, Juan Sebastián de Elcano fue el héroe y el artífice del final feliz del viaje más importante proyectado por la humanidad. Su presencia fue providencial. Después de cargar

la **Victoria** con 24 toneladas de especias, inicia su regreso y en un interminable viaje, después de bordear el cabo de Buena Esperanza sin tocar tierra de dominio portugués, pone rumbo norte al encuentro con las islas de Cabo Verde y más tarde y tras una breve y agitada escala en estas islas, rinde viaje en Sanlúcar de Barrameda y posteriormente Sevilla a donde llegarán 18 famélicos tripulantes y tres indígenas, achicando agua de la nao y al borde de la inanición y la muerte. Sólo hay un reproche que hacerle a Juan Sebastián de Elcano en cuanto a su pericia náutica, no conseguir embocar en el Estrecho y seguir navegando al norte.

El día 13 de agosto del año 1522 alcanzan la latitud 37,4 norte, están en el paralelo del Cabo San Vicente, el que marca el límite norte del Golfo de Cádiz y la nao continúa navegando hacia el norte, quizás arrastrada por vientos y corrientes contrarias.

No es hasta el primer día de setiembre que la nao emboca al estrecho, poniendo rumbo Este. ***“El primer día del mes de setiembre, tomé el Sol en 57° 2/3, tenía de declinación 4° 54’, vino a ser la altura 37° 14’. La derrota fue al Este 4ª del Sudeste y la nao me hizo el camino al Estesudeste. Estoy del Cabo San Vicente 81 leguas y este día mandé ir al Este, y el día fue lunes”*** (Derrotero de Francisco Albo).

Juan Sebastián nunca desfalleció, pudo haber entrado en las Azores para acabar con la penuria de su gente, pudo haber entrado en Lisboa, entregarse a las autoridades portuguesas y venderles su secreto, la circunnavegación a la Tierra, pudo haberse rendido y terminar con sus calamidades y hambrunas, pero Elcano era un hombre de honor, tenía que llegar al puerto de donde había partido y lo hubiera pagado, de ser necesario, hasta con su propia vida. Esta fue la única decisión que impuso Elcano por encima del resto de sus compañeros. La entrada sería en Sanlúcar de Barrameda, el puerto desde el que habían salido al mar.

Los años vividos en la mar me han hecho comprender que los barcos no fabrican demócratas, porque a bordo existe una comu-

nidad jerarquizada que debe mantenerse y que existen unas normas dictadas que deben cumplirse, pero lo que sin duda forman son hombres libres.

Juan Sebastián lo entendió así, entendió las dificultades y las penurias por las que pasaban él y los demás tripulantes, les debía de dar voz, les debía escuchar, estaban arrojando cadáveres de sus compañeros al mar diariamente, el panorama debía ser desolador, pero él era la máxima autoridad y la debía ejercer si no quería que aquel buque se convirtiera en un escenario completamente ingobernable.

Su decisión fue impuesta: entrarían en Sanlúcar de Barrameda de donde había salido, no debían de desfallecer y rendirse entrando en Lisboa o en las Azores, resistirían. Y resistieron.

MOTIVACIONES Y JUSTIFICACIÓN DE LA EMPRESA

En la proyección y realización del viaje se dieron una conjunción de personajes y circunstancias, que de no haber existido no hubiera llegado a feliz término tan delicada empresa. Existe la creencia generalizada de que la empresa encargada por Carlos I a Fernando de Magallanes fue que diera la vuelta al mundo para comprobar que este no era plano y eso es un error, ya se sabía desde siglos atrás que era esférico, aunque se desconocía sus dimensiones. El encargo concreto fue saber si las islas de las especias (las Molucas) habían caído del lado portugués o del español en el Tratado de Tordesillas. Este tratado fue firmado en esta ciudad de Valladolid el 7 de junio de 1494 y repartía el mundo recién descubierto por portugueses, siguiendo la costa africana hasta el océano Índico y por castellanos, cruzando el Atlántico. Lo firmaron los representantes de los Reyes Católicos y los de Juan II rey de Portugal.

El lado de Oriente quedó en el olvido para España, serían años después, en 1518, cuando el joven emperador Carlos acepta la propuesta de financiar el viaje que le propone Magallanes, buen conocedor de las riquezas de las Molucas y de su percepción de que estas islas habían caído del lado castellano.

Sobre las Molucas poco se sabía, salvo que se encontraban a la altura del ecuador, más allá de la India en dirección este, y que era el lugar donde se producía la pimienta, canela, jengibre, clavo, nuez moscada, etc, es decir las especias, que se utilizaban para ocultar el mal sabor de los alimentos, que no eran frescos en la Edad Media. Alcanzaban precios astronómicos en Europa y

su comercio tradicional era a través de Oriente Medio, realizado por los árabes, que las traían desde su origen por tierra y después por buques navegando por el Mediterráneo hasta las naciones de Europa.

El comercio marítimo se realizaba principalmente por mercaderes venecianos, pero su camino estaba siendo bloqueado por el emergente imperio turco. Cada vez era más difícil y más costoso conseguirlas. Estas riquezas estaban al alcance de la mano de los portugueses, que se habían establecido en la India y muy lejos de las de los castellanos, pero ¿y si estuvieran en la demarcación de estos y estaban siendo usurpadas por los portugueses? Magallanes conocía su situación por el plano que le había enviado su amigo Francisco Serrano. Era el momento de ir a comprobarlo. Además el emperador estaba empeñado en encontrar el paso del sur del continente americano, dos importantes motivos para poner en marcha la expedición.



Llegados a este punto conviene dedicar un momento al **Atlas Miller** como elemento anecdótico, pero muy a tener en cuenta.

El Atlas Miller lo forman un conjunto de mapas manuscritos realizados en Portugal hacia 1519 y conservados actualmente en la Biblioteca Nacional de Francia. Se hizo por orden del rey Manuel I de Portugal por el cosmógrafo Lopo Homem, si bien se cree que también intervinieron en la realización del atlas los cartógrafos Pedro Reinel y su hijo Jorge Reinel. El Atlas Miller fue realizado en Portugal para disuadir a Carlos I de lo inútil de su viaje, ya que la tierra estaba comunicada en su parte inferior y el Océano Atlántico no era más que un gran lago.

El Atlas Miller, tal como actualmente se conserva, está formado por seis hojas de pergamino. Cuatro de ellas —de unos 41,5 cm de alto por 59 cm de ancho— muestran mapas de diversas regiones del mundo, pero sobre todo, y ese era su objetivo, muestran un océano Atlántico e Índico unidos y cerrados en su parte sur por una franja de tierra, que pronto se demostrará que era inexistente. Esta creencia se mantuvo hasta 1616 en que el barco holandés Hoom navegó por primera vez por el borde sur del cabo de Hornos y se descubrió el gran engaño portugués, un engaño intencionado.

Esta era la situación anterior al gran viaje transoceánico proyectado por Magallanes y estos son los principales protagonistas del mismo:



Juan Rodríguez de Fonseca. (El Obispo Fonseca)

Nacido en Toro (Zamora) en 1451 de una de las familias más influyentes del reino, que unió el poder feudal de su familia al eclesiástico. Obispo primero de Badajoz, Córdoba, Palencia y después de Burgos en el año 1514. Consejero de los Reyes Católicos

en asuntos de estado, en la colonización y sobre todo en el trato a los indígenas del Nuevo Mundo junto a Fray Bartolomé de las Casas, prolonga su influencia tras la llegada del joven emperador procedente de la ciudad de Flesinga (Países Bajos), que con tan sólo 17 años, sin apenas saber el castellano y acompañado de una flota de 40 barcos y un séquito de asesores flamencos, llega al puerto asturiano de Tazones e inicia su camino hacia Valladolid, para primero visitar en Tordesillas a su madre Juana I de Castilla, después a su hermano Fernando, posible pretendiente al trono y conocer sus intenciones y más tarde establecer la sede de la corona en Valladolid, cerca de su madre y del centro de influencia política del reino.

El emperador ve en el obispo Fonseca, recién nombrado Vicepresidente del Consejo de Indias, un consejero conocedor de todo lo que acontece en este desconocido país al que ha llegado y también de los territorios recién descubiertos, además de ser un rico e influyente aliado. Le escucha detenidamente lo que le tiene que decir sobre Magallanes: ***“Majestad, es poseedor de unos datos de vital importancia, conoce unas islas ricas en especias y tiene un proyecto para llegar a ellas por una ruta fuera del alcance de la influencia portuguesa, la ruta que bordeará por la parte sur el continente recién descubierto hasta llegar, incluso antes que por la ruta de África, hasta estas tierras que el explorador portugués dice que han caído del lado de Castilla en el Tratado de Tordesillas”.***

Carlos I después de escuchar a Magallanes en audiencia privada, le admitirá su proyecto y firmará con él las capitulaciones o contrato de acuerdos.

Entre las concesiones otorgadas estarán la propiedad de la quinta parte de las ganancias de ese viaje y el gobierno general de todo lo conquistado. Además le otorgará el mando supremo de la expedición y el mando del buque insignia **Trinidad**. Este será uno de los grandes errores. Un desconocido explorador portugués al mando

absoluto de una armada castellana. Pronto el obispo Fonseca escucha los reproches de la nobleza castellana a los que les parecen excesivas las concesiones y quiere contrarrestar su efecto nombrando a los cuatro capitanes de las otras cuatro naos expedicionarias entre experimentados marinos castellanos y especialmente depositando la confianza del emperador en su sobrino Juan de Cartagena, al mando de nao **San Antonio**. También pone como Alguacil General a su paisano Gonzalo Gómez de Espinosa. El emperador sólo había puesto una condición, no tocar tierra de dominio portugués, no quería conflicto alguno con su cuñado el monarca de Portugal. La empresa costaría 8,5 millones de maravedíes de la época, una auténtica fortuna. La suerte estaba echada.

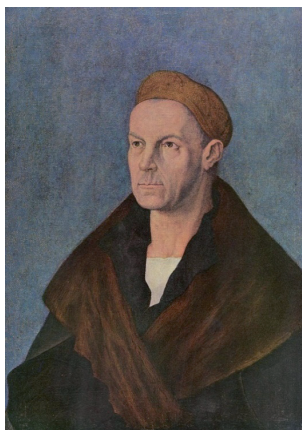


Carlos I Emperador del Sacro Imperio Romano.

Carlos I llega a España con tan sólo 17 años, sin conocer ni el idioma ni la tierra en la que va a reinar y va acompañado de sus fieles consejeros flamencos, Adriano de Utrech, su máximo asesor, de Juan Sauvage como responsable de los asuntos del descubrimiento y el grupo lo completan Jean de Carondelet, Marcurio de Gattinara y Maximiliano Van Zevenbergen, todos desconocedores en profundidad del descubrimiento y sólo preocupados en la expansión del reino, el enriquecimiento del joven monarca y la supremacía hereditaria sobre su hermano Fernando, el favorito de su padre y que ha sido educado en las tierras castellanas.

La expedición real de cuarenta barcos, que partió de Flesinga (Países Bajos), llega al puerto de Tazones (Asturias) el 19 de setiembre de 1517. Días después comienza el viaje terrestre. La primera etapa del viaje fue Tordesillas, donde visitó brevemente

el día 4 de noviembre de 1517 a su madre la reina Juana allí recluida. En este encuentro su consejero Guillermo de Croy obtuvo de la reina el acta por la que reconocía a su hijo Carlos como su heredero y quien gobernaría en su nombre, por lo que de este modo se daba la apariencia de legitimidad a la toma del poder por Carlos. Ya instalado en Valladolid, recibió la noticia del fallecimiento, en Roa (Burgos), del cardenal Cisneros, regente en aquel momento y que se dirigía a su encuentro. Esta circunstancia le deja completamente allanado el gobierno de Castilla.



Cristóbal de Haro - Burgos (?) – Burgos 1541.

Personaje muy importante e influyente en su época. Factor de la Casa de Contratación de la Coruña y regidor de Burgos. Posiblemente de origen judío, se dedicaba al préstamo y a la organización de expediciones de descubrimiento, obteniendo sustanciosos réditos de las mismas. Se cree que no actuaba sólo sino que representaba los intereses de banqueros alemanes y holandeses. Al igual que Magallanes se sentía agraviado por el rey Manuel I de Portugal por diferentes impagos y además era buen conocedor del plan de Magallanes por las noticias que había recibido de su paisano Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación de Sevilla. Por lo tanto tenemos juntas a dos personalidades ambiciosas y resentidas contra Portugal y ambos unirán sus fuerzas para ir al encuentro del joven e inexperto monarca castellano y tratar de convencerle de que las Molucas habían caído del lado de Castilla en el Tratado de Tordesillas y de que era posible encontrar un paso navegando hacia el oeste, salvando el nuevo continente y sin importunar al monarca portugués. Carlos I se mostró receptivo, interesado, esperanzado,

aunque algo dubitativo, el coste era elevado, pero sabía que el destino final de las especias sería mayoritariamente los Países Bajos y en definitiva el reino de donde venía. Ante sus dudas y reticencias Cristóbal de Haro se ofreció a costear totalmente la empresa, finalmente Carlos I aceptó el proyecto, pero no la financiación en solitario de Cristóbal de Haro, le otorgó la financiación de la quinta parte, el resto iría a cargo de la Corona.

Algunos acuerdos de las Capitulaciones se redactaron en la ciudad burgalesa de Aranda, a donde llega el Emperador en Abril de 1518 y donde es visitado por el obispo Fonseca y por Cristóbal de Haro. Magallanes llega hasta la corte de Valladolid acompañado del burgalés Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación de Sevilla. Este es el motivo de la escuchada reivindicación de los burgaleses situando a Burgos como el comienzo del viaje de circunnavegación y están en lo cierto.



Foto cortesía de Andrea Yrazu y Old Port Fims

El coste de la expedición que se va a armar en Sevilla será de 8.5 millones de maravedíes, unos 4 millones de euros al cambio y constará de 250 hombres y cinco naos aprovisionadas de pertrechos y alimentos para dos años, que es la fecha estimada de duración del viaje.

Conocemos el malestar expresado por los nobles castellanos, partícipes en la empresa por quedar ésta bajo el mando supremo

de un portugués, que iría a bordo de la nao capitana **Trinidad** con el piloto portugués Esteban Gómez.

El Obispo Fonseca trató además de reducir el número de portugueses integrantes en la expedición, encargándole el cometido de reclutador a su fiel Gaspar Gómez de Quesada. Le otorga el título Veedor Real, una especie de notario, a su sobrino o quizás hijo ilegítimo, Juan de Cartagena, desconocedor de la ciencia náutica, pero buen gobernante y conocedor de las leyes. Irá al mando de la nao **San Antonio**.

Magallanes contrarresta la estrategia diseñada por Fonseca poniendo como piloto y navegante de su propio buque, la **Trinidad**, a su amigo Estevao Gómes (Esteban Gómez) y también le acompañará su primo Álvaro de Mesquita.

El resto de las naos irán al mando de capitanes castellanos. Gaspar de Quesada en la nao **Concepción**, con Juan Sebastián de Elcano como maestre, Luis de Mendoza en la **Victoria** y Juan Serrano en la **Santiago**.

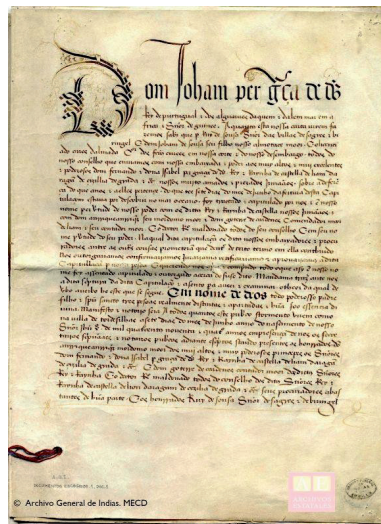
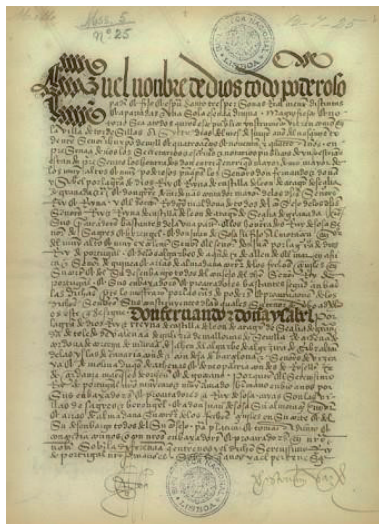
Era de esperar que este juego de estrategias quedara fuera de control en el momento en que Magallanes tomara el mando supremo al hacerse a la mar y comenzó con el hecho de no comunicar al resto de capitanes la ruta elegida y ordenar que todas las naos siguieran a la capitana bajo su mando.

Cuesta entender que Magallanes se negase a obedecer las órdenes reales, pero así sucedió. Esta soberbia, que ya la había puesto en práctica a lo largo de su vida, dio lugar al motín de los mandos castellanos en la bahía de San Julián (Argentina) y a su aniquilación con especial crueldad en los capitanes Gaspar de Quesada y Juan de Cartagena, representante del emperador en persona y sobrino del Obispo.

Puede que esa sea la causa de la deriva del viaje y su prolongada estancia en Filipinas.

Es posible que llegados a este punto no se atreviera a regresar. Esto son especulaciones, lo que sí sabemos es que el sueldo adeu-

dado a Magallanes sólo fue pagado a su viuda hasta abril de 1521 en que regresa la **San Antonio** a España y el Emperador se entera de lo ocurrido hasta entonces. Ni un sólo día más. A partir de aquí la indiferencia imperial hacia su viuda Beatriz de Barbosa. Todo ello parece sospechoso y merece ser meditado.



TRATADO DE TORDESILLAS MERIDIANO OCCIDENTAL, EL ORIENTAL ES AUN DESCONOCIDO

El tratado fue firmado en dos documentos independientes por Juan I de Portugal y por los Reyes Católicos. El documento portugués se custodia en el Archivo de Indias y el castellano en la Biblioteca Nacional de Lisboa.

EL TRATADO DE TORDESILLAS



La Casa del Tratado - Ciudad de Tordesillas (Valladolid)

El Tratado de Tordesillas fue acordado en Tordesillas (Valladolid) por los representantes de los Reyes Católicos y de Juan II de Portugal el día 7 de Junio de 1494. Contó con la bendición del Papa Alejandro VI (nacido en Játiva y bautizado como Roderic Llancol y de Borja y conocido también como Papa Borgia) que intentó terminar con las guerras entre las dos grandes potencias navales del momento Portugal y Castilla. Con él estas dos potencias navales Portugal, que con Bartolomé Diaz había doblado el Cabo de Buena Esperanza en 1488 iniciando el camino hacia la

India y Castilla, que pensaba que había llegado al mismo lugar a través de la ruta atlántica, se repartían el mundo recién descubierto o por lo menos pretendían no entrar en un conflicto bélico por la posesión del mismo, pero la falta de la delimitación cartográfica, al ser incapaces de determinar el meridiano exacto de limitación en el lado oriental, dio lugar a muchas controversias de las que nuestros navegantes fueron protagonistas. .

Es interesante analizar una parte del texto firmado para entender estas controversias: “... *que se haga y asigne por el dicho mar océano una raya o línea derecha de polo a polo, del polo Ártico al polo Antártico, que es de norte a sur, la cual raya o línea e señal se haya de dar e dé derecha, como dicho es, a trescientas setenta leguas de las islas de Cabo Verde para la parte de poniente, por grados o por otra manera, como mejor y más presto se pueda dar, de manera que no será más.*

Y que todo lo que hasta aquí tenga hallado y descubierto y de aquí adelante se hallase y descubriere por el dicho señor rey de Portugal y por sus navíos, así islas como tierra firme, desde la dicha raya arriba, dada en la forma susodicha, yendo por la dicha parte de levante, dentro de la dicha raya a la dicha raya, que esto sea y quede y pertenezca al dicho señor rey de Portugal y a sus sucesores para siempre jamás.

El Tratado de Tordesillas fue una continua fuente de discusión entre ambos reinos por la pertenecía de las nuevas tierras. Al no estar concretada la línea del meridiano, desconocida hasta entonces y marcar solamente una distancia de 370 leguas desde las islas de Cabo Verde, la demarcación era del todo inconcreta.

1º/ No concreta a qué isla del archipiélago de Cabo Verde se refiere.

2º/ Las distancias en grados tomadas sobre dos paralelos diferentes son diferentes y sólo son iguales en la misma latitud. La determinación de la longitud era la única manera de poder fijar distancias en el mar y la única forma, muy imprecisa de determinarla, era por medio del espacio recorrido en un tiempo determinado, método inexacto, pero que fue el que se usó para redactar el tratado.

“... para que la dicha línea o raya de la dicha partición se haya de dar y dé derecha e a lo más cierta que se pudiere por las dichas trescientas setenta leguas de las dichas islas de Cabo Verde a la parte de poniente, como dicho es, es asentado con los dichos procuradores de ambas las dichas partes, que dentro de diez meses primeros siguientes, contados desde el día de la fecha de esta capitulación, los dichos señores constituyentes hayan de enviar dos o cuatro carabelas, una o dos de cada parte, o más o menos, según se acordare por las dichas partes que sean necesarias, las cuales para el dicho tiempo sean juntas en la isla de Gran Canaria”.

Los cuales dichos navíos, todos juntamente continúen su camino a las dichas islas de Cabo Verde, y de ahí tomarán su rota derecha al poniente hasta las dichas trescientas setenta leguas, medidas como las dichas personas acordaren que se deben medir, sin perjuicio de las dichas partes, y allí donde se acabare, se haga el punto y señal que convenga por grados de sur o de norte, o por singladuras de leguas, o como mejor se pudiere concordar ...”.

La intención en el momento del tratado, para solventar las diferencias que pudiera haber, fue la de enviar una expedición naval conjunta con la asistencia de cartógrafos y geógrafos que concretasen la línea meridiana divisoria. Esta expedición nunca se llevó a cabo, sólo el Tratado de Zaragoza de 1529 dejó zanjados dichos límites, que por otra parte tampoco nunca fueron respetados.

Por el viaje proyectado por Magallanes, bordeando la parte sur del continente americano, existe el error de pensar que el Tratado de Tordesillas no permitía navegar a los buques castellanos por la ruta portuguesa y no es cierto, no permitía establecer asentamientos permanentes en los territorios portugueses otorgados por el Tratado, ni hacer escalas a sus buques en los asentamientos portugueses, de tal manera que les facilitase el tránsito por esa zona, pero la navegación era libre.

Carlos I vendió los derechos para navegar y comerciar con las islas de las Especias por 350.000 ducados.

Las Molucas quedarían bajo dominio luso hasta comienzos del siglo XVII.