
La expedición de Magallanes

José M. Andreu Zubieta

Resumen: En este trabajo, más allá del relato del viaje de Magallanes y Elcano, se trata de exponer las verdaderas motivaciones de los principales protagonistas de la gesta.

Palabras clave: Fernando de Magallanes; Juan Sebastián Elcano; Carlos I; Portugal; Tratado de Tordesillas.

Códigos JEL: N00; F60.

1. Introducción

Cuando tenemos que relatar un hecho histórico nos surgen multitud de dificultades a la hora de divulgar y explicar la Historia. Las mayores, posiblemente, serán las cuestiones metodológicas y la cantidad de información disponible para aprehender el suceso en estudio. Ahora bien, estos son problemas que sólo nos planteamos aquellos que queremos una Historia analítica y crítica; salvando estas cuestiones, para la divulgación en general nos encontramos con otras dos cuestiones no menos baladíes y que siempre acompañan a las primeras: romper los viejos mitos, con mayor o menor cantidad de verdad en ellos, y poder captar en toda su amplitud aquellos sucesos que se describen. Es la vieja pretensión de “ver con los ojos de los protagonistas”. Para el tema que hoy nos ocupa no creo que, actualmente, nadie se pueda hacer una idea cierta del tamaño de la gesta de esos dieciocho hombres que por primera vez en la Historia circunnavegaron nuestra querida Tierra allá en 1522. No es propósito de quien les escribe resumirles profusamente la travesía: cualquier resumen me parece que le restaría valor y es un relato que, en mayor o menor medida, todos conocemos. A lo largo de estas líneas vamos, más que a relatar la colosal empresa, a intentar desmontar algunos mitos (ya el título es un guiño), a dejarles algunas cuestiones para su reflexión y, sobre todo, a intentar apreciar parte de ese asombro generalizado por todo el orbe en aquel lejano año de 1522.

Cuando se nos presentan las noticias, más o menos recurrentes, sobre viajar a Marte o,

incluso, a la Luna, creo que a todos se nos despiertan las emociones de la aventura a lo desconocido, del riesgo de la empresa, de la fama por ser los primeros y la posible derrota de no ser capaces de lograrlo, entre otras. Pero, por otro lado, cuando hablamos de este tema con nuestros amigos o conocidos siempre surge alguien con la misma pregunta: ¿ir allí para qué? Veremos que en el siglo XVI el por qué tenía un sentido muy claro.

Hablando ya de la ruta de Magallanes y su *Armada del Moluco*, debemos empezar a significar que la primera circunnavegación fue “accidental”, una especie de *huida hacia adelante* sobrevenida por las adversidades de la ruta trazada por el navegante portugués. De hecho, y adelantándonos al relato, hubo dos rutas de vuelta: la occidental de Elcano y la oriental de Gómez de Espinosa, y eso sin contar con un regreso prematuro.

Pero esta accidentalidad no le resta épica ni éxito al viaje: la penicilina también se descubrió por accidente y no por ello no es un logro. La idea de recorrer medio mundo en 1519 y volver debemos verla con la misma ambición que la Unión Soviética y Estados Unidos tenían en los años 60 del pasado siglo por llegar a la Luna; en la intención de ambas empresas quizá veamos la diferencia.

2. La necesidad de una ruta occidental a “la especiería”

Cuando realizamos cualquier tarea, la que sea, desde trabajar a ir a la piscina, pensamos en la obtención de un beneficio: en estos ejemplos serían un salario y relajación; ahora bien, una

tarea con costes, del tipo que sean, sólo la realizaremos si esperamos un cierto beneficio de la misma. Aquí, en los inicios del siglo XVI, empezamos a pensar en una nueva ruta hacia las Islas de las Especias. ¿En qué situación nos encontramos para pensar esto?

Superada la crisis tardomedieval del siglo XIV, Europa vive, a lo largo del siglo XV, una expansión demográfica, social y, por tanto, económica (Bois, 2013), sumergiéndonos en lo que Braudel (1979) llamará “economía mundo”, lo que hoy podríamos llamar una “incipiente globalización”.

Se han superado los *límites de la Edad Media*, tanto técnicos como intelectuales y, sobre todo, espaciales (Le Goff, 1988). Los contactos con Oriente, a la búsqueda de materiales tan preciados en su momento (y aún hoy) como el oro, la seda, la cerámica... y las especias. Estas últimas son el origen del gran viaje de Elcano. Hoy, cuando nos sirven comida muy picante, especiada o con sabores fuertes, pensamos que lo que nos sirven quizá no sea “muy fresco”; pues bien: en el medievo y la edad moderna no lo era casi con seguridad. El sistema más usado para conservar era la salazón, y puede imaginarse que en una economía de subsistencia la fecha de caducidad la daban el olfato o la vista; para que el olor y el gusto no fueran causa de rechazo se especiaba la comida con lo que hubiera: ajo, cebolla, clavo, pimienta, etc. Además, según el tipo de especia y su calidad, la condimentación se convertía en un símbolo de estatus.

Así, vemos que el negocio del comercio de especias, centrándonos en el motivo para la creación de esta armada en 1519, era de lo más lucrativo. Los márgenes eran astronómicos, lo que se debía a dos causas principales:

- La conocida como Ruta de la Seda era excesivamente costosa. La gran cantidad de intermediarios elevaban los precios enormemente por su número y por el riesgo que tomaban. Hemos de recordar que el levante mediterráneo está en manos otomanas y que hasta Constantinopla ha caído ante Mehmed II en 1453. Además, la última parte del viaje estaba prácticamente monopolizada por los comerciantes

venecianos, genoveses y florentinos, principalmente (todos hemos visto la opulencia de estas ciudades, debida a los beneficios de estos intercambios). Todo esto hace que, para una nueva expedición, en la relación esfuerzo-beneficio, antes citada, se eleven excesivamente los costes, haciéndolos inasumibles para muchos. Ciertamente es que el beneficio económico es elevadísimo pero el riesgo es tanto que no es siquiera planteable para la mayoría de los comerciantes de la época.

- Ante esta perspectiva, los portugueses, finalizada su Reconquista, elaboran una alternativa: una ruta marítima bordeando África. Desde comienzos del siglo XV, Enrique el Navegante ha impulsado una serie de expediciones buscando la India, a donde llegará en 1498 Vasco de Gama. Si bien es cierto que la ruta es larga y difícil, quizá no sea más dura que por tierra, aun siendo ésta más corta, pero, al comparar la capacidad de carga de las caravanas camelleras y equinas con la de las carabelas y naos, este factor va a determinar prácticamente la desaparición de la ruta tradicional. Sería de esperar que este aumento de la oferta ampliara la demanda e hiciera bajar los precios, pero, aun así, el beneficio será más que atractivo.

3. Contexto para preparar el viaje

Ya tenemos sembrada la semilla de la empresa: beneficios seguros con riesgos asumibles; y ya tenemos sembrada la aventura: no será por tierra y no podrá ser por la ruta portuguesa. Este país trata como secreto de Estado todo lo que tiene que ver con la navegación a las Molucas, ya que se juegan mucho dinero... y va a ser un portugués el que venga a Castilla a por su parte del pastel.

Fernando de Magallanes, el promotor de la expedición, “vende” a un joven Carlos I (aún no era emperador cuando parte la expedición) una nueva ruta a “la Especiería”, en términos de la época, con varios fines:

- El lucro personal, sin duda, debió pesar. Ante las puertas que se la habían cerrado en Portugal, España era su mejor opción. Consigue que le nombren Capitán General y tendrá para sí parte de las tierras descubiertas y otras prebendas.
- El beneficio de Castilla y, sobre todo, de su rey: recordemos que la conquista atlántica va a ser castellana y que Aragón no estará directamente implicado en la cuestión.
- Perjudicar a Portugal, principales competidores de los españoles en este momento, por un lado y, por otro, por el despecho de Magallanes ante su alejamiento del favor de su Corte.

Para tal fin se van a firmar unas Capitulaciones¹, tal y como se hiciera con Colón, en Valladolid en 1518, donde se acuerda, entre otras cosas, la atribución del mando —como Capitán General de la Armada— a Magallanes de cinco barcos, el reparto de beneficios, incluyendo el quinto real, y la delimitación real del antimeridiano del tratado de Tordesillas, principalmente. En mi opinión, este es el aspecto fundamental de la expedición. No es objeto de este artículo entrar en este acuerdo pero, resumiendo mucho, hay que recordar que este tratado dividía el mundo *no cristianizado* entre España y Portugal, con la excusa papal de cristianizar todas las tierras que se van descubriendo. Se fija en él el paralelo a 370 leguas al oeste de Cabo Verde como línea divisoria occidental pero... ¿y la oriental? Evidentemente, a 180 grados, pero en 1500 esta evidencia era relativa a un punto y la expedición de Magallanes la va a fijar; y lo debe hacer según los intereses del futuro emperador: incluyendo el “Moluco” del lado castellano. Aquí tenemos la verdadera finalidad del viaje: se sabía de la esfericidad de La Tierra, pero se desconocían sus dimensiones. Por ello hay que fijar esa medida y legitimar tanto la propiedad del Nuevo Continente descubierto por Colón como del resto de tierras aún desconocidas por cristianizar o ya conocidas y en el área castellana, y eso debe incluir a las Islas de las Especias.

¹ Hemos seguido la transliteración de las mismas de Cristóbal Bernal (2014).

La ruta de circunnavegación de África a las especierías por los portugueses es conocida, está cartografiada y se dispone de ciertos asentamientos para su explotación a modo de colonias y de puntos de reabastecimiento; la ruta occidental no existe y hay que crearla. Va a ser necesario demostrar el paso a través de América y la llegada al mismo punto, pero desde el levante. Es por ello que se aprestan cuatro naos, el barco más moderno y apto del momento para las expediciones, ya que conjuga maniobrabilidad y capacidad de carga, y una carabela, de menor desplazamiento y calado para las tareas de exploración.

No puedo menos que citar sus nombres: la Trinidad, nave capitana, la Concepción, con Elcano de contramaestre, la San Antonio, la mayor de todas, la Victoria y la Santiago, la destinada a explorar, con vituallas para dos años para los 247 hombres a bordo². De ellos, destacaremos a los mencionados Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano (o de Elcano), al *veedor* Juan de Cartagena, representante real en la armada, a Francisco Albo, que nos dejó su derrotero, y a Antonio de Pigaffeta, veneciano y cronista oficial que escribió de primera mano durante el periplo su *Relación del primer viaje alrededor del mundo*.

4. La ruta a las Molucas

Por la limitada extensión de este artículo no voy a relatar pormenorizadamente la ruta seguida ni sus vicisitudes, de las que existen multitud de obras y fuentes de las que se refieren algunas al final del texto. Eso sí, la ya citada de Pigafetta *Primo viaggio in torno al Globo Terraqueo*, parece ineludible como fuente primaria si queremos, prácticamente, sentirnos como los protagonistas. Pero sí querría intentar mostrar la épica de la misma en estas líneas.

La salida desde Sevilla se realiza el 10 de agosto de 1519 y se hace escala en Sanlúcar de Barrameda y en las Canarias, con rumbo sur por la ruta portuguesa, se cruza el Atlántico hasta Brasil y se explora la costa americana hasta encontrar el paso sur del continente por el estrecho de Magallanes, que se producirá en octubre de 1520.

² Cálculos de Tomás Mazón Serrano accesibles en el siguiente enlace: www.rutaelcano.com/tripulacion.

Imaginemos hoy que vamos por una carretera buscando un pueblo al que hemos ido de veraneo por primera vez y andamos perdidos, aquí en nuestro país. Estamos en una noche oscura y sin alumbrado eléctrico. A poco que no sepamos si vamos bien ya se escucha a alguien decir “¿Dónde estaremos? ¡Anda, vuelve y pregunta, y esperemos a mañana que lo encontramos mejor con más luz!”. Llevamos móvil, luz, un coche, etcétera, y, aun así, nos ponemos nerviosos. Ahora sitúese el lector en 1520, en una “terra ignota” donde la Estrella Polar no nos guía, con fuegos de San Telmo, sin cartas náuticas y sin poder saber nuestra posición exacta: sólo era conocida la latitud mediante cuadrante y astrolabio, y la longitud se aproximaba en función de la distancia recorrida y rumbo (hay que recordar que las mediciones se ven afectadas por las corrientes, entre otros factores). A esto sumemos que no se han podido reabastecer en la costa de la Tierra de Fuego, al no existir puertos para ello y por la hostilidad de los patagones. La sensación de desamparo, de nervios y las ganas de volver no pueden ser hoy medidas, y van a provocar situaciones de gran tensión.

En primer lugar, qué duda cabe, se van a iniciar protestas y muestras de descontento tanto por la ruta elegida, más larga y difícil, como por las decisiones tomadas a la hora de las recaladas, por ejemplo, o en la forma de Magallanes de transmitir las órdenes: recordemos que estamos en una tierra tan extraña que hasta el cielo es diferente con sus *fuegos de San Telmo*³, o descubriéndose las nebulosas de Magallanes.

Si a esto sumamos la pérdida de la Santiago, la rebelión está servida y como consecuencia de su resolución van a producirse el abandono en Tierra de Fuego de Juan de Cartagena, *veedor* de Carlos V y cabecilla de la misma, en primera instancia, y el retorno a España, poco tiempo después, de la San Antonio, con la excusa de haberse perdido. Cuando se habla de los supervivientes de la expedición debemos contar con estos que no la terminaron, pero que sí partieron.

Resultas de todo esto es que la expedición se termina tranquilizando al sofocarse el motín y

³ Descarga de electricidad estática en las puntas de los palos de las naves.

al descubrirse el paso sur, el hoy conocido como estrecho de Magallanes, llegando al Pacífico hacia el 18 de noviembre de 1520. Ahora esperan más de tres meses por la proa sin tocar puerto y lo que eso significa: agua podrida, el bizcocho hecho polvo y en mal estado, mascar y comer, incluso, el cuero de los aparejos, la aparición del escorbuto entre la tripulación⁴... No podemos ni imaginarnos hoy ninguno de nosotros en una situación así. Pero todo termina al llegar a la isla de Guam, llamada por ellos *de los Ladrones* ya que al recibir a los locales para reavituallarse éstos se llevaban aquello que les parecía atractivo o curioso. Uno no puede más que sonreír al leer cómo Pigafetta cuenta las aventuras de los expedicionarios en aquellas tierras. Con estas nuevas fuerzas y mejor ánimo continúa la travesía hasta Filipinas, donde se va a producir un nuevo hito del viaje: la muerte de Magallanes.

La llegada a Filipinas supone ver la luz al final del túnel, ya que llevaban un traductor de las Molucas, el esclavo Enrique, que se entiende, más o menos, con los locales⁵. Ahora pueden tratar con los reyezuelos de las islas, gente acostumbrada al comercio con chinos, árabes y portugueses, y es por estos tratos por lo que terminan muriendo Fernando de Magallanes y parte de la tripulación, al entrometerse en una pugna entre Cebú y Mactán: Magallanes trata, por motivos discutibles, de hacer triunfar al rey de Cebú y ataca Mactán. La superioridad técnica del armamento español no pudo con la superioridad numérica de los nativos, cayendo muerto el 27 de abril de 1521. El resto de supervivientes, después incluso de ser traicionados por el rey de Cebú, salen huyendo hacia el sur y abandonan la Concepción: al ser pocos hombres para tres naves queman una y siguen viaje en las restantes llegando a Brunéi, más al oeste de las Molucas.

Llegados al objetivo la expedición se recompone: Elcano es nombrado comandante⁶

⁴ Recordemos que es una carencia de vitamina C que provoca, entre otras cosas, hinchazón y sangrado de las encías; la oficialidad no estuvo tan afectada al recibir de ración extra carne de membrillo.

⁵ Como anécdota, podemos considerar a Enrique como el primero en dar la vuelta al mundo aunque sólo sea en latitud y no en un sólo viaje.

⁶ En nuestra Armada quien manda un buque es comandante, independientemente de su empleo militar. Suele traducirse

de la Victoria, y Gómez de Espinosa de la Trinidad, y ambos deciden poner rumbo a las *islas de la Especiería*. Con la llegada a las islas se ha cumplido el objetivo del emperador, que podrá “demostrar” que las islas están en la zona castellana, y cargan los barcos con especias, de clavo principalmente, tanto que casi se pierden las naves por sobrecarga en un primer intento de zarpar de vuelta. Y aquí vamos a tratar la gran incógnita: ¿por dónde volvemos?

5. Tornaviaje

Le presento, lector, dos posibilidades de vuelta a España, e intente elegir sin pensar en lo que ya conoce:

- La ruta más segura es por donde ha venido: no hay portugueses que les puedan incomodar y América está más cerca que Europa. El inconveniente es que desandar lo andado es muy largo, quizá demasiado: ahora el mundo es más grande de lo que se creía al salir.
- La ruta occidental es también muy larga y peligrosa, con los portugueses que pueden apresarle si le ven o, como alternativa, yendo por una ruta nueva más al sur, algo que nadie ha hecho tampoco antes y tan larga como la otra.

Gómez de Espinosa saldrá con rumbo a Oriente y ni los vientos ni las corrientes le acompañaron. Perderá a gran parte de su tripulación y su nave, y va a caer preso de los portugueses. Será devuelto a España en 1527.

Juan Sebastián de Elcano era un marino guipuzcoano experimentado que, tras un incidente con una venta de barcos “poco clara”, se embarca como contramaestre de la Concepción. Posiblemente, estuvo involucrado en el motín de Juan de Cartagena y terminó liderando la expedición por su gran experiencia en la mar y por su decisión. Como comandante de la Victoria inicia la vuelta a casa con rumbo suroeste, buscando el sur del Índico para alejarse de la ruta portuguesa. El viaje va a ser más largo

mal, sobre todo en el cine, su equivalente inglés “captain”, fuente de un error terminológico muy común.

de lo esperado, ya que la corriente en contra va a llevar a engaño en el cálculo de la velocidad y la posición, pero se termina doblando el cabo de *Las Tormentas* (Buena Esperanza), llegando a las islas de Cabo Verde en julio de 1522.

Tras casi cinco meses de larga travesía y de penurias y con la nao casi desarbolada se vieron impelidos a atracar como fuera con la falsa excusa de haber sufrido un temporal volviendo de América. Pero la dicha duró poco y son descubiertos por los portugueses, saliendo, para despistar, con rumbo sur y tornando luego al oeste para ganar tierra española, en Sanlúcar de Barrameda, el 6 de septiembre de 1522.

Posteriormente, y para terminar donde empezaron, fueron remolcados a Sevilla, desembarcando dos días más tarde los 18 escuálidos supervivientes, con cerca de treinta toneladas de clavo. La gesta estaba completa y la admiración de todo el mundo ganada.

6. Conclusiones

La finalización, más o menos voluntaria, de la primera circunnavegación de la Tierra va a arrojar unas consecuencias que van a condicionar la política española y europea, en un principio, pero que van a ser determinantes globalmente, a partir de entonces.

La primera consecuencia es la revisión de los tratados entre Portugal y España. Se va a enviar una segunda expedición en 1525, la conocida como De Loaysa, mayor que la primera y en la que Elcano va a encontrar la muerte. Aparte de este hecho trágico, los elevados costes de las flotas y el excesivo tiempo hacen inviable esta ruta tal cual. Se decide, resumiendo mucho, reconocer la soberanía portuguesa de las Molucas a cambio de la soberanía española de Filipinas, y se instaurará en adelante el Galeón de Manila para comunicar las Indias Orientales con España vía América.

Una segunda consecuencia, derivada de la anterior, sería el desarrollo de la colonización americana, de donde se obtiene un beneficio en metales preciosos inmediato, amén de las nuevas riquezas en otros productos. A todo esto hay que sumarle la política matrimonial de los Austrias, que hace plausible, como así fue, una futura

unión *de facto* con el país vecino más pronto que tarde, con lo que el imperio global y las riquezas que de él vinieran hacen innecesarias nuevas aventuras. Así, el imperio español va a ser durante dos siglos el claro protagonista de la escena política europea.

Una tercera afirmación que no quiero dejar de citar es la primacía de nuestra flota en el siglo XVI, compartida con los portugueses, que la convirtió en el principal rival del resto de potencias europeas: cuando nuestros marinos ya habían dado dos vueltas al mundo, no es hasta 1577 cuando Drake, con nuevas técnicas y tecnologías, da la primera de una flota inglesa. Creo que sólo esto es merecedor de que la hazaña no caiga en el olvido y de orgullo, pero aún más si tenemos en cuenta que parte de los supervivientes van a volver a embarcar, como el propio Elcano, *Primus Circumdedisti Me*⁷, a nuevas aventuras y descubrimientos, como la búsqueda de un paso al Pacífico por el norte de América. En fin, cabe destacar, por todo esto, que el buque escuela de nuestra Armada, auténtica embajada flotante de España, se llama Juan Sebastián Elcano y es el buque donde nuestras tradiciones marineras tienen el mayor calado.

Del resultado económico de la expedición podemos afirmar que fue un éxito, ya que tanto la Corona, que se reservaba el *quinto real*, como el resto de los “socios capitalistas” recuperaron su inversión y recibieron un buen beneficio: se calcula en torno a los 25.000 ducados el resultado de la venta de las especias. La tripulación y sus familias pudieron vivir con desahogo de ahí en adelante, y todo esto con los cerca de 600 quintales de especia, menguadas al secarse, que se embarcaron.

Otros tiempos, otras gentes, otros motivos, pero el ansia humana por conocer y descubrir no puede frenarse y nos gusta que luego nos cuenten esas gestas. En estos tiempos de satélites la Tierra no entraña casi secretos; el espacio, la última frontera, parece hoy depositario del espíritu de la Expedición de Magallanes: siempre habrá algún curioso que, llevado por ese mismo espíritu, abandone nuestro planeta hacia lo desconocido... y siempre habrá quien nos lo cuente.

Referencias bibliográficas

- Bernal, C. (2014). : “Capitulaciones de Valladolid”, La huella archivada del viaje y sus protagonistas, Sevilla 2019-2022, Documentos para el quinto centenario de la primera vuelta al mundo.
- Bois, G. (2013): “La gran depresión medieval: siglos XIV-XV: El precedente de una crisis sistémica”, Historia Biblioteca Nueva – Universidad de Valencia.
- Braudel, F. (1979): “Civilisation matérielle, Économie et Capitalisme. XVe-XVIIIe Siècle”, Vol. 3: Le Temps du Monde, Armand Colin, Paris.
- Le Goff, J. (1988): “La Baja Edad Media”, Siglo XXI Editores, Madrid.

⁷ Inscrito en el escudo de armas que Carlos V concede a Juan Sebastián Elcano por su proeza.