

---

# *Todo al margen de la gesta de la vuelta al mundo, pero necesario para poder darla*

*Rafael Vidal Delgado*

---

**Resumen:** En este trabajo se analiza el reparto del mundo entre España y Portugal, a finales del siglo XV, el instrumento de las capitulaciones para la ejecución de los viajes de los descubridores, los recursos militares a disposición de estos y la labor evangelizadora.

**Palabras clave:** España; Portugal; capitulaciones; armamento; evangelización.

**Códigos JEL:** N00; Z1.

---

## **1. Introducción**

Dentro de la actividad oficial de la Comisión Nacional del V Centenario de la primera vuelta al mundo de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano, figura, entre las asignadas al Foro para la Paz en el Mediterráneo, en colaboración con el Instituto Econospérides, la elaboración de una investigación jurídica, económica y financiera de principios del siglo XVI, que arroje luz sobre la expedición y sus circunstancias.

Dentro de este contexto se ha pretendido con este trabajo conocer el porqué del reparto del mundo entre Portugal y España, lo cual, mirado con ojos actuales, se consideraría imposible; sin embargo, en aquellos años el Papa se abrogaba el poder espiritual sobre todo el orbe, con efectos jurídicos, aunque su decisión solamente fuera aceptada por los países cristianos.

Otro aspecto interesante, que posibilitó el imperio planetario de la monarquía hispánica, fue el tema de las “capitulaciones”, por las cuales la Corona era la que llevaba a cabo las grandes empresas, responsabilizándose a uno de sus súbditos, e incluso extranjeros, como en el caso de Fernando de Magallanes, de su cumplimiento. Consecuencia de este sistema era que el monarca ponía a disposición de la otra parte los medios para necesarias para realizarlas, de lo que son ejemplos el “alquiler” de las carabelas colombinas o la adquisición de las naos de Magallanes.

Las naves tenían que ir armadas, lo que da pie a analizar la situación de la industria de

cañones en España, dando énfasis a la de Málaga, así como los hombres encargados de servirlos y de hacerse cargo de su conservación, de la pólvora, de los bolaños que lanzaban, así como de todas las armas de fuego de uso personal de la expedición. Los lombarderos, personas encargadas de los cometidos anteriores, realizaban estudios en las fábricas de cañones, haciéndose referencia expresa a la de Málaga, que podríamos considerar como el primer centro de enseñanza científica existente en la ciudad.

Como última parte del presente trabajo se analiza la evangelización que, aunque parezca una muestra de intransigencia religiosa, no lo era, sino que era una misión explícita de la concesión papal para la división del mundo entre Portugal y España, tal vez el objetivo principal de la Iglesia, que era hacer llegar el evangelio a todo el orbe y así convertirlo en cristiano, objetivo que no se consiguió en su totalidad, pero la semilla del Dios cristiano permanece en Filipinas, en numerosas islas del Pacífico, en América y en buena parte de África y Asia.

## **2. Antecedentes del reparto del mundo entre España y Portugal**

No se pueden entender las expansiones de Portugal por la costa africana, ni las de España<sup>1</sup> hacia las tierras de poniente, sin antes hacer mención del poder papal sobre las naciones cristianas y sus soberanos.

---

<sup>1</sup> Tendríamos que hablar de Castilla, porque la Corona de Aragón seguía manteniendo independencia patrimonial; don Fernando era rey de los dos Estados, que básicamente conforman la España actual (Navarra se unió ya en el siglo XVI).

---

El Tratado de Alcaçovas de 1479, firmado al año siguiente por Doña Isabel y Don Fernando y por Alfonso V de Portugal, es considerado como un antecedente del “reparto del mundo” del Tratado de Tordesillas de 1494, aunque su efectividad se reducía a los dos Estados; sin embargo, el de Tordesillas, tiene una dimensión mundial, debido a que se basó en las llamadas “bulas alejandrinas” del Papa Alejandro VI, por el que concedía a España y Portugal la dominación de todo el orbe no cristiano, con la obligación de cristianizar a sus habitantes.

La cuestión no era baladí, dado que cualquier otro rey o particular que quisiera establecer relaciones con los habitantes de las tierras concedidas a España y Portugal, sin consentimiento expreso de éstas, quedaba “excomulgado”<sup>2</sup>.

Alejandro VI hacía suya la doctrina sobre la primacía del poder papal frente el terrenal, planteada por Gregorio VII en su lucha contra el emperador, en la que incluso se declaraba al papa como “señor supremo del mundo”, doctrina que fue esgrimida por Urbano II para la predicación por recuperar los Santos Lugares.

Los países cristianos como Inglaterra y Francia, así como el Imperio Romano Germánico, protestaron tímidamente, debido a sus debilidades políticas internas y por la política matrimonial de los Reyes Católicos, quienes ya preconizaban la unión de su hija Juana con un hijo del emperador Maximiliano de Austria.

Hubo una diferencia sustancial, en lo que respecta al reparto del mundo, entre lo que se exponía en la Bula menor *Inter Caetera*, de 4 de mayo de 1493 y el Tratado de Tordesillas, ya que mientras en la primera se fijaba el límite en cien leguas al oeste de las Azores y Cabo Verde, en el segundo se estableció en 370 leguas, correspondiendo por ello a Portugal la zona de lo que posteriormente sería Brasil.

---

<sup>2</sup> Según Bejarano (2016), “En el mismo manuscrito se indica que, bajo pena de caer en excomunión *latae sententiae*, serían castigadas todas las personas que realizaran actividades económicas o de otro tipo sin el permiso expreso de los reyes o de sus herederos y que a los monarcas españoles se les concedían los mismos ‘privilegios, gracias, libertades, inmunidades, exenciones e indultos’ que se les había entregado con anterioridad a los reyes de Portugal en el continente africano”.

Esta doctrina eclesiástica fue contestada a lo largo del siglo XVI, fortalecidos ya los poderes europeos, y fue objeto de controversias entre los juristas universitarios de la época.

La concesión del poder para “cristianizar” todo el orbe, otorgado a los reyes de España y Portugal, produce una actitud colonizadora distinta a la que posteriormente llevarían a cabo Inglaterra y Holanda, siendo en el primer caso responsabilidad exclusiva de la “corona”, mientras que en los segundos se plantea como una cuestión meramente comercial, a través de compañías o sociedades mercantiles que cuentan con el respaldo real.

Entramos con ello en la forma jurídica de las “capitulaciones”.

### 3. Las capitulaciones

La capitulación es definida por el Diccionario de la Lengua Española, en su primera acepción, como un “pacto” entre dos o más personas sobre algún negocio, comúnmente grave. Es por tanto un acto jurídico.

Habría que analizar con más detalle su génesis jurídica, pero la realidad es que, con la fórmula de las capitulaciones, compuestas por varios “capítulos”, se establece un vínculo jurídico entre el rey y, en el caso de los Reyes Católicos, entre ellos y una tercera o terceras personas.

“Es de sobra conocido que las capitulaciones entre los monarcas y los descubridores y conquistadores constituyen la base jurídica de la obra colonizadora de España en América. Estos documentos son la expresión de la voluntad real de controlar las empresas ultramarinas de los súbditos de la Corona de Castilla y de no admitir empresas espontáneas privadas que no estuvieran encauzadas en normas jurídicas. Por otro lado, son importantes como creadoras de un derecho que reglamenta las actividades descubridoras y el establecimiento de los asentamientos españoles fuera de la Península” (Pietschmann, 1987).

Pietschmann, tras analizar los “Pleitos colombinos”, los cuales se fallaron a favor del monarca, llega a afirmar que las capitulaciones

---

tienen validez jurídica cuando las dos partes cumplen lo pactado. Colón no llegó a las “Indias” sino a un nuevo continente, por lo que incumplió el pacto, manteniendo con ello el único título de “almirante de Castilla” y no el de virrey y gobernador de todas las tierras descubiertas y conquistadas.

Visto el concepto de “capitulaciones”, analicemos las de Valladolid de 1518.

### 3.1. Las Capitulaciones de 1518

Tanto en las capitulaciones de Santa Fe (*Primeramente, que vuestras altezas como Sennores que son de las dichas mares oceanas fazen dende agora al dicho don Christoual Colon*) como en las de Valladolid de 1518 (*Por quanto vos, Fernando de Magallanes, caballero natural del Reino de Portugal, y el bachiller Ruy Falero, así mismo natural del dicho Reino, queriéndonos hacer señalado servicio, os obligáis de descubrir en los términos que nos pertenecen y son nuestros en el mar océano, dentro de los límites de nuestra demarcación, islas y tierras firmes [continentales], ricas especierías y otras cosas de que seremos muy servidos y estos nuestros Reinos muy aprovechados, mandamos asentar para ello con vosotros la capitulación siguiente*), consideran los monarcas que los descubrimientos y conquistas que van a hacer los mandos de las expediciones son en “sus territorios”, concediéndoles las mercedes de monopolio, con la salvedad de las expediciones que pudieran enviarse desde el “Mar del Sur”, que no entraban en el contrato, por haber sido descubierto con anterioridad en 1513<sup>3</sup>.

Existe una diferencia jurídica importante entre las Capitulaciones de Santa Fe y las de Valladolid de 1518. En las primeras se considera a Cristóbal Colón, al margen de su nacimiento, “naturalizado” castellano, con los mismos derechos y obligaciones que los nacidos en Castilla, y por ello se le concede la “dignidad” de “almirante”, que era de carácter vitalicio y hereditario, dignidades que de ninguna manera podían otorgarse a un extranjero, de acuerdo con el Código de las Siete Partidas.

---

<sup>3</sup> Vasco Núñez de Balboa fue el descubridor del Mar del Sur al atravesar el istmo de Panamá en el cuarto viaje de Colón.

Sin embargo, ya en el primer párrafo de las Capitulaciones de Valladolid, se trata a Magallanes y Faleiro como “caballero y bachiller portugués”, cuestión que fue origen de múltiples desórdenes, tanto en Sevilla (incidente de las banderas), como con sus capitanes españoles, no ocurriendo nada de eso con Cristóbal Colón.

No está clara la razón por la que Don Carlos no naturalizara español a los dos aventureros, teniéndose en cuenta que ellos lo deseaban. Parece ser que Carlos I naturalizó a Guillermo de Croy, sobrino de su consejero del mismo nombre, para poder designarlo cardenal primado de Toledo, dignidad que solo podían ocupar españoles o naturalizados.

Este hecho y el acompañamiento de flamencos que traía Carlos I, hicieron pensar que las grandes dignidades del reino iban a serles otorgadas; por ello, las Cortes castellanas presionaron al monarca, el cual tenía necesidad de dinero para su postulación como emperador de Alemania, con la obligación que no naturalizaría a ningún extranjero sin aprobación previa de ellas.

Las capitulaciones eran un acto jurídico, eran como un “convenio marco”, en donde se recogía la filosofía, la finalidad y los objetivos, pero no entraba normalmente en el terreno organizativo. Sin embargo, la particularidad de las de 1518 es que entran en detalles, como el número de barcos, el de tonelajes de cada uno, incluso el número de tripulantes, cuestiones que debían haber sido objeto de un desarrollo posterior, dado que, tras la firma de las capitulaciones, existe una prolija documentación de instrucciones reales, reales cédulas, cartas, etc.

“Y porque lo susodicho mejor lo podáis hacer, y haya en ello el recaudo que conviene, digo que yo vos mandaré armar cinco navíos, los dos de ciento y treinta toneladas cada uno, otros dos de a noventa, y otro de sesenta toneles, abastecidos de gente, mantenimientos y artillería, conviene a saber que vayan los dichos navíos abastecidos por dos años, y que vayan en ellos doscientas y treinta y cuatro personas para el gobierno de ellos, entre maestros, marineros, grumetes y toda la otra gente necesaria, conforme al memorial

que está hecho para ello, y así lo mandaremos poner luego en obra a los nuestros oficiales que residen en la ciudad de Sevilla, en la Casa de la Contratación de las Indias”<sup>4</sup>.

Meses después, el secretario real remite a los oficiales de la Casa de Contratación la composición de los buques, que, siendo en número similar a la de las Capitulaciones, tiene sensibles diferencias en lo que respecta al tonelaje: dos de ciento veinte toneles, otros dos de ochenta toneles y el otro de sesenta, relacionándose posteriormente, de forma exhaustiva, el armamento, los materiales y la comida que se debe llevar.

Al final, las embarcaciones que parten a la aventura son: la “Trinidad” de 110 toneles y una tripulación de 62 hombres; la “San Antonio” de 120 toneles y 57 hombres; la “Concepción” de 90 toneles y 44 hombres; la “Victoria”, de 85 toneles y 45 hombres; y por último la “Santiago”, de 75 toneles y 31 hombres. Es decir, excepto en el número de navíos, no tienen nada que ver con los tonelajes<sup>5</sup>, y tampoco con el número de tripulantes, 234 en las capitulaciones, 239 al partir de Sanlúcar de Barrameda y algunos más que se embarcaron en Canarias

En las Capitulaciones, los monarcas españoles se comprometían a poner a disposición del mando de la expedición una flota. En el caso de Magallanes, llegarán a fijar el número y el tonelaje, que era, tal como se ha visto, excesivo, pero muestra la voluntad de que es una “expedición real”. Con Colón los Reyes Católicos “alquilaron” por un tiempo determinado una nao y dos carabelas, cuyos dueños eran Juan de la Cosa de la “Santa María”, Gómez Rascón y Cristóbal Quintero de la “Pinta”, y, por último, Juan Niño de la “Niña”, formando todos ellos parte de las tripulaciones.

Las cinco embarcaciones de la expedición magallánica fueron adquiridas por el tesoro real. En algún documento se expresa que una de ellas fue aportada por Cristóbal de Haro. Puede que sea cierto, pero Cristóbal de Haro era banquero-

<sup>4</sup> Tomado de Bernal (2014).

<sup>5</sup> La tonelada equivalía al “tonel” vizcaíno, pero no era una tonelada en el sentido actual. *Grosso modo*, una nao de 100 toneladas vizcaínas podía equiparse a una de 150 toneladas actuales.

comerciante y lo hizo como préstamo a la Corona y mediante un contrato, en donde figuraban los beneficios que obtendría del resultado del viaje.

Hablando de buques, veamos la situación de la construcción naval en España.

## 4. Carabelas, naos y galeones

### 4.1. La construcción naval



Tras el segundo viaje de Colón, iniciado el 25 de septiembre de 1493, con 17 embarcaciones, la cual puede considerarse la primera expedición de colonización, regresó a España (Cádiz) el 11 de junio de 1496, y se vio la necesidad de incrementar el tonelaje de los buques oceánicos, para lo cual los Reyes Católicos promulgaron la Pragmática de 20 de marzo de 1498, concediéndose ayudas sustanciales a los navieros que construyeran buques grandes. Esta Pragmática fue seguida por las Reales Cédulas de 3 de septiembre de 1500, 11 de agosto de 1501 y 15 de octubre de 1502, encaminadas a promover la construcción naval, debido a que España ya era una potencia planetaria, debiendo disponer de una flota para consolidar el imperio marítimo que se iba constituyendo.

En el Mediterráneo, había una flota de galeras militares, bien que en tiempo de los Reyes Católicos no era muy numerosa y, ante el auge de su homónima turca, tuvo que actuar defensivamente. La flota de galeras del Mediterráneo se fue ampliando en tiempos de Carlos I y Felipe II, aunque no sólo con las españolas, sino sobre la base de la alianza con las flotas de Venecia, Génova, Nápoles y de la familia Doria.

La normativa para la construcción de embarcaciones oceánicas no distinguía, en principio, entre las específicamente militares y las comerciales:

“el barco mercante vasco del siglo XVI fue

siempre, hasta cierto punto, un barco de guerra, puesto que ningún mercader vasco hubiera dejado zarpar su nao desarmada, en unos tiempos de tantas hostilidades y piratería. No cabe duda que se tenían que hacer ciertos arreglos para convertir un barco corriente en un barco de guerra propiamente dicho; pero el diseño fundamental del casco siempre era el mismo”<sup>6</sup>.

#### 4.2. La carabela

La carabela era un buque muy marinero en el océano, con velas latinas y cuadradas.

En la expedición de Magallanes sólo una de las embarcaciones era carabela, la “Santiago”, muy necesaria para la navegación en flota, como posteriormente se verá.

La carabela no sobrepasaba las 100 toneladas<sup>7</sup>; por ejemplo y tal como se ha indicado anteriormente, la “Santiago” tenía 75, construida con estructura de roble, forros de pino, palos de roble, timón de roble, jarcias de cáñamo, velas de cáñamo, anclas de hierro, clavazón de hierro, y calafateado de estopa de cáñamo.



Introducida la estopa se pinta con brea, y una vez seca se procede al relleno con masilla de los huecos que queden en clavos, costuras y topes, procediéndose al lijado del casco y su posterior pintado

Alcanzaba los siete nudos, incluso más con

<sup>6</sup> Barkham (1982).

<sup>7</sup> Es complicado evaluar las toneladas, del sistema métrico decimal, de las embarcaciones de finales y principios de los siglos XV y XVI. Generalmente se hablaba de “toneles”, por el número de ellos que podía transportar en su interior. Además, no había homogeneidad en la medida de capacidad de cada uno de ellos. El tonel en Sevilla y los puertos andaluces era distinto al vizcaíno. Por otra parte, el tonel era, como se ha expuesto, una medida de capacidad y no de “masa”.

viento favorable, siendo la embarcación perfecta para efectuar reconocimientos en costas de calado desconocido, para enlace entre los demás buques de la flota y para encontrar a uno de ellos que hubiera perdido el rumbo marcado por la nao capitana.

#### 4.3. La nao

En los puertos de la actual provincia de Huelva se construían carabelas, pero, al necesitarse mayor tonelaje, tomaron una mayor preponderancia los astilleros vascos.

La diferenciación entre la nao y el galeón se produce bien entrado el siglo XVI, empleándose indistintamente dicha denominación en el primer cuarto del siglo.

En la expedición, cuatro de los navíos, excepto la “Santiago”, se consideran naos: “Trinidad”, “Concepción”, “Victoria” y “San Antonio”.

Las naos provienen de las “cocas” y “carracas” medievales. La nao era de casco redondo, y disponía de tres mástiles: el de “mesana”, que era el de más a popa; el “mayor”, que era el central; y el “trinquete”, que era el vertical de proa. Aparte de los anteriores, estaba el “bauprés”, que era el mástil inclinado de proa.

Las velas oceánicas eran del tipo cuadradas, aunque en ocasiones la del palo de mesana era latina.

Una diferencia sustancial entre la carabela y la nao es que la primera llevaba un castillo a proa, mientras que la nao llevaba dos, uno a proa y otro a popa.

Todas las naos eran de mayor tonelaje que las carabelas.

#### 4.4. El galeón



Galeones españoles de la “Gran Armada” en 1588. Autor: Cornelis Claesz van Wieringen. Rijksmuseum de Ámsterdam.

La “San Antonio” ha sido considerada como galeón, por su mayor tonelaje. Esta apreciación no parece que fuera del año 1518, sino de fechas posteriores. A partir de la década de 1520, teniendo la misma estructura la nao y el galeón, se empezaron a diferenciar por el tonelaje, estableciéndose las 120 toneladas como el mínimo para ser considerado galeón (este era, precisamente, el tonelaje de la “San Antonio”).

El galeón puede considerarse un invento español. Su utilización era comercial y de guerra, aunque, en el primer caso, son los de la llamada “Carrera de Indias”. Eran buques de gran tonelaje, de más de 40 metros de eslora. La manga era ancha en la línea de flotación y tendía a estrecharse en las amuras.

El “Galeón de Manila” llegó a tener más de 2.000 toneladas, pudiendo transportar más de mil pasajeros.

Evidentemente, para navegar hacia lo desconocido, los buques tenían que ir armados. ¿Cuál era el armamento de la flota de Magallanes?

#### 5. El armamento

La documentación sobre la expedición que nos ha llegado hasta nuestros días y que se conserva en su mayor parte en el Archivo de Indias de Sevilla es tan numerosa y minuciosa que se puede conocer todo el bastimento, material, armamento y equipo de cada una de las naves.



Falcón pedrero español. Pequeña pieza de artillería montada sobre horquilla [MNM-1570].

Con respecto al armamento, figuran no solo los cañones de artillería, sino todo tipo de armas de fuego, armas blancas, armaduras, rodelas, etc.

Entre los cañones había bombardas o lombardas, pasamuros o passamuras, versos, falconetes o falcones, pasavolantes y culebrinas, de calibres diversos, dado que una pieza no era igual a otra.

A principios del siglo XVI había pocos cañones debajo de la cubierta principal, por lo que toda ella iba en cubierta y en los castillos de proa y popa. Las bombardas, los morteros y las culebrinas de mayor calibre iban en cubierta, tirando en tiro curvo, mientras que el resto, de la artillería, estaba colocado en las amuras de babor o estribor, de ahí su denominación de “pasamuras”, siendo piezas de pocos calibres.

La munición que utilizaban los cañones eran bolaños de piedra, tallados a mano y adecuados a los distintos calibres. Había en la primera mitad del siglo XVI bolas de hierro, no pareciendo los cañones de la expedición llevaran munición de este tipo.

La artillería de a bordo tenía un alcance limitado: 300 metros para las de tiro curvo y menos de 100 para el resto.

Su efecto destructor era relativo. Si se luchaba contra otro buque se procuraba disparar a los mástiles, al objeto de abatirlos y dejar al enemigo sin posibilidad de maniobrar, dado que su propulsión era mediante el viento, al dejarlos sin velas.

---

En la lucha contra canoas o similares, eran útiles las pasamuras que, aunque de menor calibre (6 y 7 centímetros) tenían una determinada capacidad de puntería directa y con ángulo de giro horizontal; apuntando a la canoa que se aproximaba, bien se producía impacto directo, bien el vuelco de la misma.

Por ejemplo, el falconete o falcón, se colocaba en la “falca”, que era una pieza de madera ubicada en la amura de un barco, siendo similar al verso, aunque los primeros eran de mayor calibre que los segundos (de 5 a 7 centímetros y 4 a 5, respectivamente).

No existe una documentación fehaciente de la procedencia de la artillería que embarcó Magallanes, siendo muy probable que parte de ella ya viniera incluida en la adquisición de las embarcaciones. Hay que tener en cuenta que en la época de los Reyes Católicos existían en sus reinos cinco fábricas o fundiciones de cañones, alcanzando la creada en Málaga en 1496 mayor preeminencia que las demás, dada la política mediterránea de los Reyes, con la conquista de Italia por el Gran Capitán y la ocupación de plazas en la orilla sur del Mediterráneo, teniendo todas ellas que ser artilladas con cañones, procedentes de la fundición de cañones<sup>8</sup>.

Lo lógico era que la mayor parte de la artillería que llevó Magallanes en la expedición proviniera de la fábrica de Málaga, y más si tenemos en cuenta, no solamente su proximidad y que la nao “Trinidad” fuera enviada a la capital malacitana por Magallanes, al mando de Gómez de Espinosa, sino que también una buena parte de esta artillería se fabricaba para artillar los barcos que surcaban el Mediterráneo, en las sucesivas expediciones. Habría que aprovechar la cercanía y su especialización.

Lo que está claro es que en 1502 la fundición de Málaga estaba tan consolidada que se le solicitaron cañones para el viaje del almirante Colón a América.

“Por una cédula fecha 'veynte de Marzo de mill é quinientos é dos años se libró en el dho. Rodrigo de Narbaez mayordomo del Artillería de sus altezas dos Ribadoquines é veynte é cuatro

---

<sup>8</sup> Vidal (2016).

quintales de pólvora que lo de á Xº val Colon almyrante para el viaje que ha de facer lo cual se le libró por una cédula del thsoº aº de morales fecha en Sevilla á ocho de Marzo de quinientos é dos”<sup>9</sup>.

Esta aseveración también es recogida por el coronel Carrasco y Saiz, entregándose en 1502 dos ribadoquines<sup>10</sup> completos con 25 quintales de pólvora para el almirante Cristóbal Colón<sup>11</sup>.

Ante lo cual no debemos dudar de que una buena parte de los cañones de la expedición procedía de la fábrica de Málaga.

### 5.1. Los lombarderos

El diccionario de la RAE define a los lombarderos como “los soldados que tenían a su cargo dirigir y disparar las lombardas”. El “maestro lombardero” podría tener la graduación militar de “oficial” y los simples lombarderos tenían un determinado rango entre los tripulantes del buque. De hecho, en la relación oficial de los hombres embarcados y sus estipendios, figuran con más paga que los simples marineros, grumetes y pajes, existiendo también una diferencia entre el maestro lombardero y los demás lombarderos.

El tener a su cargo el “disparar” los cañones, de todas las variedades, que se llevaban en los barcos, era más bien “dirigir”, dado que los sirvientes de las piezas era marineros y soldados de la expedición, debido a que en cada uno de los buques había un maestro lombardero y uno o dos lombarderos, para servir a diez o doce cañones que llevaba cada barco.

El oficio de lombardero, con su diploma correspondiente, no se obtenía a base de años dedicados al trato con las armas de fuego, sino que podría considerarse que es el primero de los “estudios científicos en Europa”, cursados en las fundiciones y fábricas de cañones.

---

<sup>9</sup> Arantegui y Sanz (1885, pág. 176).

<sup>10</sup> El ribadoquín era una pieza de artillería pequeña y de retrocarga, usada fundamentalmente a lo largo de los siglos XIV y XV y muy poco en el XVI. Consistía en un delgado tubo de bronce de unos ocho pies de largo (aproximadamente 2 metros). Disparaba bolas de plomo de 2 a 5 centímetros de diámetro.

<sup>11</sup> Carrasco y Saiz (1887, pág. 10).

---

Existe un escrito del rey Fernando, dirigido a todos los que pudieran tener referencia con su contenido, exhortándoles a construir cañones en Málaga, debiéndoseles proporcionar todas las materias primas para ello:

“... Salud e gracia sepades que Juan Rejon Capitan de mi Artilleria y Juan de Soria Secretario del Príncipe mi Hijo que Santa Gloria aya, lugar teniente de Contador de mi Artilleria por los mis Contadores Mayores, tienen a cargo hacer cierta Artilleria por mi mandato en esa dicha ciubda ... dada en la Villa de madrid a diez y siete dias de Mayo des nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo de mil e quatrocientos e noventa e nueve años”<sup>12</sup>.

Existe otro testimonio dedicado al maestre de artillería:

“ARTILLERÍA Fundición de mº Lope fundidor Málaga año de XCIX

Relación del Artillería q Maestre Lope<sup>13</sup> fundidor ha hecho en Málaga este año de noventa e nueve años e quantas fizo y lo que recibio de cobre y estaño para cada fundición y lo q pesaron los tiros e fizo y lo q sobró de cada fundición y como respondió cada uno en la manera syguiente: ...”<sup>14</sup>.

Como necesidad de la industria de armamento se crea una escuela de artillería, que podemos considerar el primer centro científico malacitano, ya que las escuelas de artillería fueron preludio de las posteriores escuelas y cátedras de matemáticas, artillería y fortificación.

No existen muchos documentos al respecto:

“A las escuelas de Burgos y Málaga hace referencia el capitán de artillería Andrés de

Espinosa en una carta al monarca, escrita en 1582, quejándose de que en Sevilla había muy pocos artilleros para la armada, debido, en parte, a que don Francés de Álava se había enojado con él, por haber mostrado al rey el modelo del puente que se había de construir sin su licencia, y no firmaba las cédulas necesarias para las armas de la escuela sevillana. Por este motivo, los artilleros de dicha ciudad no gozaban de las mismas preeminencias y libertades que los de Burgos o Málaga, a pesar, alega Espinosa, de que los artilleros de la carrera de las Indias trabajaban y eran más necesarios que otros. Se lamenta también Espinosa de la falta de dinero, por lo que se le debían más de mil ducados de su sueldo, y solicita además nuevas piezas de artillería para Sanlúcar, Rota y otras plazas andaluzas”<sup>15</sup>.

La mayoría de los lombarderos eran extranjeros, aunque el jefe de todos ellos, el Maestre Andrés, nacido en Bristol, en el reino de Inglaterra, habíase casado con Ana de Estrada, vecina de Sevilla, por lo que, a todos los efectos, fue considerado como español.

En conclusión, los lombarderos eran hombres formados en una fundición de cañones y capacitados para todo lo relacionado con las armas de fuego y, por supuesto, con la pólvora.

## 6. Acción evangelizadora

El Papa Alejandro VI dictó una serie de bulas<sup>16</sup>, entre ellas, la *Inter Caetera*, de 3 de mayo de 1493, seguida de otra, denominada “menor *Inter Caetera*”, de 4 de mayo. Por la primera se concedía a los reyes españoles el dominio de todas las tierras que se descubrieran, con la obligación de la conversión al cristianismo de sus habitantes. Por la segunda se fijaba el meridiano de referencia entre Portugal y España.

Esa “obligación misionera”, era uno de los objetivos principales de las expediciones, incluida la expedición de Fernando de Magallanes.

---

<sup>12</sup> Arantegui y Sanz (1887, págs. 341 y 342).

<sup>13</sup> Existe una cierta confusión en identificar este “Lope”, dado que hubo un Ramiro Lope, Maestre Mayor de Artillería, que participó en el sitio de Málaga, pero que en el año de 1496 se encontraba en el Rosellón y Cerdeña. Este Ramiro Lope fue el que entró subrepticamente en Melilla para ocuparla posteriormente. Algunos autores mezclan vivencias de Ramírez de Madrid, con Ramiro Lope y Francisco Lope, cuando, como mínimo, corresponden a dos personajes distintos.

<sup>14</sup> Arantegui y Sanz (1887, pág. 328).

---

<sup>15</sup> Vicente (2002, pág. 2).

<sup>16</sup> En realidad, podrían considerarse “breves”, que es un documento más reducido que la bula y dedicado a un tema más concreto.

Todas las expediciones tenían que llevar capellanes y, por supuesto, no podían faltar en la que partió de Sevilla en 2019.

En la relación de tripulantes figuran tres capellanes: Pedro Sánchez de Reina, como “clérigo” en la nao “San Antonio”; Pedro de Valderrama en la “Trinidad” y Bernaldo Calmetas en la “San Antonio”, los dos primeros españoles y el tercero oriundo de la ciudad de Laitora de Francia.

De los tres, el único que regresó a España, fue el tercero, el cual desertó de la expedición, con toda la tripulación de la nao “San Antonio”, siendo sometido a juicio.

Pedro Sánchez de Reina fue abandonado por Magallanes, junto con Juan de Cartagena, el 11 de agosto de 1520, después de los sucesos de puerto de San Julián; Pedro de Valderrama murió en la emboscada de Cebú el 1 de mayo de 1521.

Pedro Sánchez de Reina, al quedar abandonado, lanzó una maldición contra Magallanes, que le fue transmitida a éste, de “arder en el fuego del infierno”. Para la época, esta amenaza, proveniente de un miembro del clero, impresionó a la tripulación y, por supuesto, al capitán general, el cual fue muerto en la batalla de Mactán por Lapu Lapu, aclamado posteriormente como uno de los héroes de la independencia filipina. En la actualidad, las estatuas de los dos contendientes se encuentran próximas en la misma plaza.

La actividad misionera y de cristianización fue muy intensa, iniciándose en el Puerto de San Julián, de la actual provincia de Santa Cruz de la República Argentina, celebrándose en dicho lugar una misa, considerada la primera de Argentina. Posteriormente, hubo cientos de bautizados de los habitantes, denominados por los españoles “patagones”, permaneciendo dicha denominación hasta nuestros días como Patagonia. Aquella primera cristianización no fructificó, debido a que se apresaron varios nativos, para ser llevados a España, lo que originó el enfrentamiento con los españoles.

Posteriormente, en las islas de San Lázaro, llamadas así por Magallanes, también

denominadas “islas de Poniente” y en la actualidad “islas Filipinas”, se procedió de la misma forma, bautizándose a miles de nativos, cuyos jefes juraron fidelidad de Carlos I, pero a continuación cambiaron las tornas y se volvieron enemigos de los españoles.

La cristianización no tuvo efectos positivos hasta la conquista de las islas por López de Legazpi, casi cuarenta años más tarde.

## Referencias bibliográficas

- Arantegui y Sanz, J. (1885): “Historia de la Artillería Española”, Madrid.
- Barkham, M. (1982): “La construcción naval vasca en el siglo XVI: la nao de uso múltiple”, libro de actas del encuentro “Internacional Symposium on Boat and Ship Archaeology”, celebrado en Estocolmo en septiembre de 1982, accesible en el siguiente enlace:  
<https://core.ac.uk/download/pdf/11497541.pdf>.
- Bejarano Almada, M. de L. (2016): “Las Bulas Alejandrinas: Detonantes de la evangelización en el Nuevo Mundo”, Revista del Colegio de San Luis, Nueva época, año VI, número 12, julio a diciembre.
- 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.
- Carrasco y Sáiz, A. (1887): “Apuntes para la historia de la fundición de artillería de bronce en España”, Madrid.
- Pietschmann, H. (1987): “Estado y conquistadores. Las Capitulaciones”, Universidad Pontificia Católica de Chile, Publicación del Instituto de Historia.
- Vicente Maroto, M. I. (2002): “Las escuelas de artillería en los siglos XVI y XVII”, Quaderns d’història de l’enginyeria, volum v 2002-2003.
- Vidal Delgado, R. (2016): “La industria de armamento en la Málaga de Cervantes”, eXtoikos, número especial dedicado a Cervantes y su época.

