



MAGALLANES Y ELCANO

LA EMPRESA DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DEL MUNDO

RODRIGO MORENO JERIA


EY
Building a better
working world

MAGALLANES Y ELCANO

LA EMPRESA DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DEL MUNDO

Rodrigo Moreno Jeria

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna por ningún medio o soporte sin el previo aviso escrito del editor.
Todos los derechos reservados.

Magallanes y Elcano, la empresa de la primera circunnavegación del mundo
(c) 2017, EY
(c) 2017, Rodrigo Moreno
© Ernst & Young
© EY
© Rodrigo Moreno Jeria

Autor: Rodrigo Moreno Jeria

Editado por:
Ernst & Young Asesores S. Civil de R. L
Av. Víctor Andrés Belaunde 171 Urb. El Rosario - San Isidro
Teléfono: 411-4444 / Correo: eyperu@pe.ey.com

EY no asume ninguna responsabilidad por el contenido de la presente obra, e investigación respectiva. El autor es el único responsable por la veracidad de las afirmaciones o comentarios vertidos.

Cuidado de edición: Paulo Pantigoso
Diseño y diagramación: Paul Mendoza

Imágenes utilizadas en la portada y contraportada:
Estrecho de Magallanes, 1606, Colección Juan & Peggy Rada
Mapa de Ortelius, Maris Pacifici, 1589.
Nao Victoria, Colección Juan & Peggy Rada
Grabado de Hernando de Magallanes, 1788. Colección Juan & Peggy Rada
Mapa del Algarve, Portugal, 1584. Detalle de Cabo de San Vicente y Sagres. Colección privada.
Juan Sebastián Elcano, Las Glorias Nacionales, Madrid, 1852

Tiraje: 5,000 ejemplares
ISBN: 978-612-47325-1-5
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2017-15830
Impreso en Perú / Printed in Peru
Impreso en Comunica2 S.A.C.
Calle Omicron N° 218, Urb. Parque Internacional de Industria y Comercio
Callao, Perú, noviembre 2017

ÍNDICE

Proemio	9
Introducción	13
01. Análisis del entorno: el ambiente de los descubrimientos	21
02. Magallanes: el hombre	39
03. La concreción de un proyecto: las redes y el contrato	53
04. Un capital humano global	69
05. La travesía: ejecución del proyecto	87
06. El papel de Elcano: los liderazgos intermedios y consecuencias	111
07. Reflexiones para el mundo de la empresa	129
Bibliografía	143
Agradecimientos	149

A mi esposa Olga Lucía y a mis hijas Catalina
María, María del Mar y María de los Ángeles

PROEMIO



Paulo Pantigoso
Country Managing Partner
EY Perú

La presente obra de Rodrigo Moreno, a quien cariñosamente le llamo “profesor”, nos invita y lleva a tener la maravillosa fantasía de recrear el primer viaje de circunnavegación del mundo llevado a cabo por Fernando de Magallanes y por Sebastián Elcano, a través de la potencia de sus relatos, descripción de eventos, relacionamiento de circunstancias y agudo análisis de sus causas y efectos. En efecto, su claridad de ideas y pluma privilegiada nos transportan al antes, durante y después de esta gesta histórica, hilvanando ideas que parten del estudio profundo y científico de la verdadera ocurrencia de los hechos, para luego relacionarlos con su habilidad acostumbrada en cuanto a su impacto en lo social, financiero y geográfico-estratégico en las fuerzas mundiales de la época.

Para quienes difícilmente hemos accedido a conocer, previamente y en toda su extensión, la historia objeto de este libro, nos resulta fascinante descubrir cómo, desde la majestad del verbo, un hecho histórico poco advertido y por el cual este año 2017 conmemoramos los casi 500 años de su ocurrencia (1520 – 2017), ocurrió con los desafíos y avatares propios de la época, y cómo de su historia fascinante hallamos vínculos similares con aquellos que se vuelven a repetir en nuestra vida cotidiana, particularmente en lo social, en lo político y en lo económico. Y es que así son los estudios hechos por el profesor Moreno: ricos en detalles, anécdotas, georreferenciaciones; sí, pero también y sobre todo llenos de reflexión e interpretación aplicada al mundo de los negocios. Moreno nos atrapa con su paralelismo empresarial, y, en esta historia, con los retos de la sucesión post emprendimiento, con la complejidad

de las relaciones humanas entre socios y con los desafíos del liderazgo, entre otros. Y ese es “el” ángulo de dominio de Rodrigo: primero nos sienta en la butaca de espectador de la historia real, y luego nos invita a la filosofía y debate de las causas y efectos de los eventos.

Esta publicación, que toca el emprendimiento de Magallanes y Elcano, es explicada con habilidad y precisión histórica de quien la ha estudiado con rigor científico y con la lectura de documentos fuente durante el tiempo de su Doctorado en Historia por la Universidad de Sevilla y posteriormente. Rodrigo nos trae así, pues, nuevamente y tal y como lo hace en su libro “Cristóbal Colón, el Emprendedor”, conocimiento que nos atrapa describiendo cuánto costó emprender este evento histórico en una época en la que hoy en día es difícil imaginar no resolver algo con un simple *click* en un *smartphone*. Innovación y emprendimiento de proyectos, planeamiento estratégico y ejecución, estudio, preparación, negociación, planes de negocios, presupuestos, sucesión, liderazgo, toma de decisiones, anticipación, disciplina, perseverancia, gestión de recursos humanos, son algunos de los objetos del paralelismo corporativo abordado por Rodrigo.

Tengo el privilegio de haber sido alumno de Rodrigo Moreno en clase y fuera de ella, y lo describo como un emprendedor del conocimiento analítico: lo busca, lo relaciona y lo enseña. Como él mismo menciona: dicta lecciones del pasado para entender el presente y prever mejor el futuro. Rodrigo describe, contextualiza y transporta. Divierte y obliga a la reflexión, y da vitaminas a la creatividad, a la innovación y al entendimiento de las situaciones. El alcance de sus clases, y ahora de esta obra, es de un cometido relacional bidimensional: pasado con presente y futuro: todos los anteriores vistos desde una óptica empresarial.

En EY no somos ajenos al esfuerzo de emprender, pues consideramos que con el éxito de los emprendimientos es que las sociedades progresan, acumulan beneficios y distribuyen riqueza. El empresario emprende. El empresario fija objetivos y toma decisiones estratégicas

con metas, recursos, administración y control de los negocios, y asume responsabilidades comerciales, operativas y legales, pero sobretodo cuida del conjunto de variables que se mezclan para procurar obtener un resultado de producción de mayor satisfacción personal y social; es un agente que transforma. ¿Cómo ser un mejor empresario? La respuesta: siendo una mejor persona. ¿Y cómo ser esto último? Pues con capacitación y reflexión. Las capacidades de anticipación predictiva-assertiva, y de leer “varias jugadas del tablero de ajedrez por adelantado”, le proveen al empresario mayores probabilidades de éxito. Pero, sobre todo, un empresario que tiene a su cargo relacionarse y dirigir personas no puede dejar de aprender y de exigirse intelectualmente; tiene que saber mucho más de todo que el promedio, y ahí es donde EY apoya de manera directa con su incansable esfuerzo de dotar de más conocimientos al empresario, para hacerlo más entendido, mejor gestor y mejor líder, a través del mejoramiento y profundización de su conocimiento.

Nos importa mejorar la “biblioteca del empresario” en conocimiento técnico y en habilidades blandas, y esta publicación lo testimonia. También deseamos servir a la comunidad de negocios con nuestros servicios profesionales bajo nuestro principio de “hacer un mejor mundo para los negocios”, y este volumen de Rodrigo Moreno colabora en ello. Somos conscientes de que uno de los mejores legados es el conocimiento continuo y tenemos la convicción de que obras como esta logran el propósito de recoger historia fidedigna y traducirla en análisis para múltiples beneficios, además de educar de manera seria y divertida.

Nuestro sincero agradecimiento a Rodrigo Moreno, querido amigo, por escoger a EY para dar a conocer su sabiduría.

Lima, noviembre de 2017

Paulo Pantigoso
Country Managing Partner
EY Perú

INTRODUCCIÓN



Rodrigo Moreno Jeria
Autor

En el año 1522 se conmemora una de las efemérides más significativas para la historia del conocimiento geográfico del mundo, como fue su primera circunnavegación, llevada a cabo por Fernando de Magallanes (también conocido como Hernando) y Sebastián Elcano, viaje iniciado tres años antes y que tuvo como uno de sus hitos fundamentales, el descubrimiento del Estrecho de Todos Los Santos, hoy de Magallanes, entre octubre y noviembre de 1520.

Sin embargo, valga aclarar que hasta hoy se cuentan historias de navegaciones anteriores como las aventuras del almirante Zheng He, quien hacia 1421 al mando de una flota china habría concretado una vuelta al globo, justo un siglo antes que el navegante portugués. No obstante, esta historia, hasta la fecha, no ha podido ser demostrada con pruebas científicas, sino solo por conjeturas y, por lo tanto, no ha logrado desbancar la proeza magallánica.

El caso de Fernando de Magallanes y, por añadidura, el de Sebastián Elcano, tiene ciertas particularidades que merecen la pena abordar. En primer lugar, se trata de dos personajes famosos, aunque por lejos más el primero que el segundo, pero, al mismo tiempo, son figuras poco conocidas en el ámbito educacional, a tal punto que poco o nada de ellos se enseña en la etapa escolar. Es decir, a diferencia de Cristóbal Colón de quien sabemos -bien o mal-, desde nuestra niñez, para el caso de estos personajes son dos los hechos que nos vienen

a la memoria cuando escuchamos sus nombres: el descubridor del estrecho de Magallanes, y el navegante que logró concretar la primera circunnavegación del mundo.

Lo anterior resulta curioso en cuanto a que, siendo figuras de tanta importancia para el mundo moderno, poco trascendieron más allá de sus hitos históricos, a tal punto que pareciera que sus propias hazañas terminaron por eclipsarlos, reduciéndose su importancia a breves y escasos datos biográficos que, a su vez, se diluyen en la enseñanza escolar, salvo para los especialistas que intentan, con poco éxito, dar a conocer el valor de dichas personas y todas las vicisitudes que les rodearon.

Sobre este punto, cabe preguntarse el porqué de esta situación, y pareciera que una de las buenas razones que explicarían este curioso silencio frente a tan importante personaje, en este caso Magallanes, se debería a la temprana muerte del protagonista, quien habiendo fundado esta empresa descubridora -como Colón lo hizo con la suya-, no sobrevivió para contarlo. Y algo parecido le ocurrió a Elcano, quien, si bien concretó el famoso viaje, también partió muy prematuramente de este mundo por lo que poco o nada pudimos conocer de “sus historias”.

Por lo anterior, es que vimos necesario abordar un tema que tiene una particularidad muy propicia para los objetivos que plantea este libro. Hablar de alguien de quien siempre hemos escuchado, de quien sabemos que es importante, pero que al mismo tiempo poco conocemos de su vida y de su obra. Es decir, aprovechar un tema que puede cumplir noblemente con la misión de promover el aprendizaje de la historia, y que tenga los elementos que posibiliten realizar un ejercicio de aprendizaje efectivo a partir de la aplicación de este caso en el mundo de hoy, en particular en el entorno de la empresa y de los negocios.

La idea particular de este libro y su tema, siguiendo la línea del libro “Cristóbal Colón, el Emprendedor”, nació en las propias aulas de EY

en San Isidro, Lima, Perú. Hace tres años, en el programa “La Historia en EY: construyendo mejores empresas, aprendiendo del pasado”, desarrollé por primera vez este caso bajo la interpretación que ahora presentamos en esta obra. La idea era redescubrir el personaje junto con el carácter de empresa que enmarcó toda su expedición. Era tan claro el ejemplo de continuidad con respecto al proyecto de Colón que, fácilmente, se pueden hallar analogías pero incorporando situaciones nuevas, en particular las vinculadas a las relaciones humanas, en donde quedará explícita la siempre difícil tarea de la dirección y convivencia con el equipo humano, más aún si éste tenía niveles de heterogeneidad idiomática y cultural poco frecuentes para la época.

Ahora bien, valga aclarar que si bien el tema se presentó hace tres años a un selecto grupo de alumnos en EY, mi relación con el tema de Fernando de Magallanes viene desde mucho antes. Desde mis años de Licenciatura en Historia y ayudante en la cátedra de historia colonial del profesor Rodolfo Urbina, me tocó por primera vez investigar el personaje y la importancia de su viaje de descubrimiento y circunnavegación. Posteriormente, tuve la suerte de residir unos años en Sevilla, lugar donde precisamente se concretó el proyecto; donde en lo personal llegaba a imaginar, en el borde del río, junto a la Torre del Oro, el zarpe de aquella soñadora empresa que pretendía descubrir un paso al sur del Nuevo Mundo y, con ello, posibilitar la llegada directa a las anheladas islas de las especias; aquellas mismas que Colón no había podido hallar.

En mi tarea investigativa de los últimos años, la cartografía me reencontró con el personaje y su viaje, puesto que el Estrecho que descubrió el navegante lusitano es uno de los hitos geográficos mayormente representados por la ciencia, a tal punto que, para el caso americano, es uno de los que mayor atención generó entre los cosmógrafos y cartógrafos de los siglos XVI al XIX. La posición estratégica y su relevancia como paso natural transoceánico, hizo de este espacio geográfico un hito imposible de omitir, poniendo a Magallanes como punto de referencia obligatoria en la civilización occidental.

Imagen satelital del estrecho de Magallanes. Están indicados los límites entre Chile y Argentina.



Jacques Descloitres, MODIS Rapid Response Team, NASA/GSFC.



En suma, la cercanía de la efeméride, es decir, ad portas del quinto centenario de la proeza magallánica y las múltiples particularidades del caso en específico, posibilitaron una buena oportunidad de dar a conocer mejor una historia llena de éxitos y fracasos; de alegrías y sufrimientos; de glorias y tragedias. Una historia en donde hallaremos, entre otras situaciones, la complejidad en terreno del ejercicio del liderazgo, y de la aún más compleja conformación del equipo humano. Y junto a ello, este tema permitirá observar la importancia de la sucesión en medio de la operación y el liderazgo de Sebastián Elcano, necesarios para sacar un proyecto que entró muy pronto en crisis, con escasas posibilidades de éxito, pero que tuvo un sorprendente giro, posibilitado por las personas y, en algunos casos, por la fortuna, o por la divina Providencia.

Este trabajo no hubiese sido posible sin el apoyo incondicional de mi buen amigo Paulo Pantigoso, Country Managing Partner de EY Perú. Infinitamente agradecido de su ayuda y convicción por este proyecto que ahora vemos concretado. De igual forma, una mención especial a Beatriz Boza, Líder Regional de Gobierno Corporativo, Empresas Familiares y Empresas en Crecimiento de EY, quien desde el comienzo asumió el liderazgo del programa “La Historia en EY”, espacio en donde germinó el caso que ahora presentamos. También mi reconocimiento al equipo editor de EY liderado por Miya Mishima, vital a la hora de llegar a buen puerto con la obra.

Para el proceso investigativo, mi gratitud a Francisca Rodríguez Bezanilla, gran colaboradora. Lo mismo para Cecilia Inojosa y Gonzalo Serrano, buenos colegas y grandes amigos, quienes me ayudaron en la lectura de los borradores y realizaron sugerencias siempre atingentes. También al decano de la Facultad de Artes Liberales de la Universidad Adolfo Ibáñez, Francisco Covarrubias Porzio, quien me ha apoyado incondicionalmente en este enorme desafío de concretar esta obra.

En definitiva, el trabajo que aquí presentamos es fruto del esfuerzo de muchas personas, y con la infinita paciencia y comprensión de mi esposa Olga Lucía y de mis hijas Catalina María, María del Mar y María de los Ángeles.

La historia de Magallanes y Elcano merece un recuerdo especial, primero por lo que significó esta gesta que pronto cumplirá 500 años, pero más aun, merece ser llevada a nuestro presente para que, con un pensamiento crítico, podamos extraer enseñanzas que sirvan para un aprendizaje real. Por ello, hallaremos “claroscuros” que nos harán reflexionar sobre la importancia de conocer el pasado y, al mismo tiempo, ver su aplicación en nuestra vida personal y profesional.

Rodrigo Moreno Jeria

Reñaca, Región de Valparaíso, 21 de noviembre de 2017

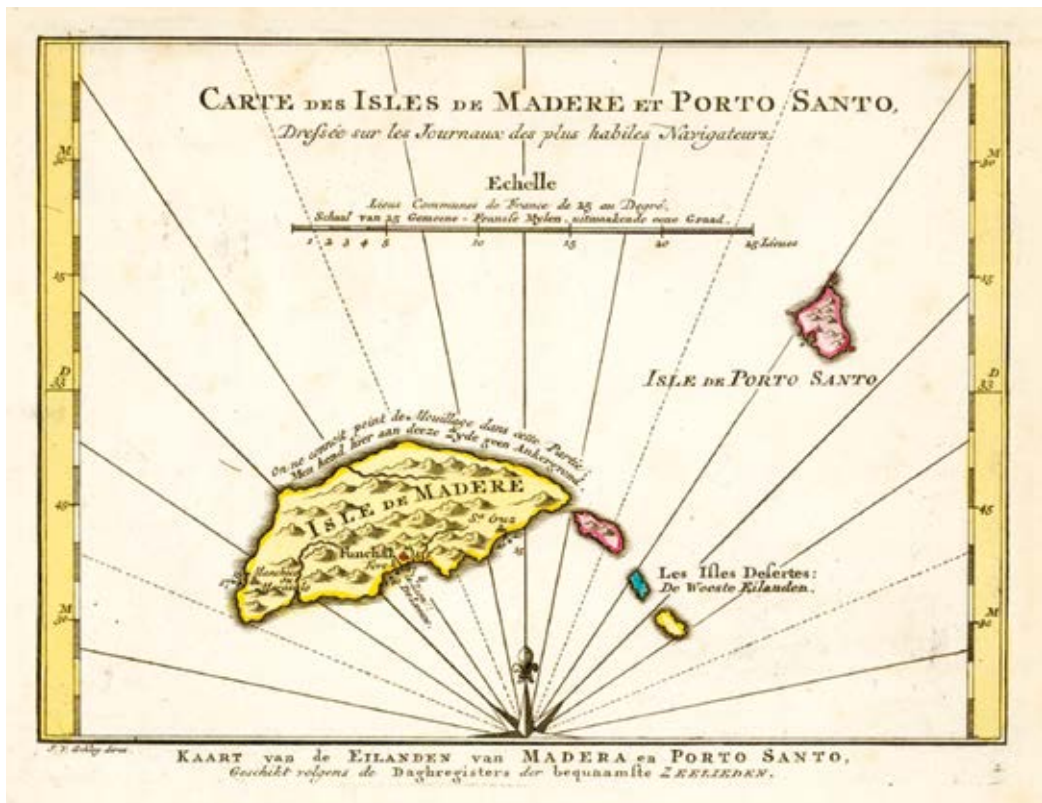


ANÁLISIS DEL ENTORNO: EL AMBIENTE DE LOS DESCUBRIMIENTOS

01

Se suele identificar la proeza de Fernando de Magallanes y la de su continuador, Sebastián Elcano, como el último capítulo de un largo proceso de descubrimientos, el cual habría comenzado con fuerza en las primeras décadas del siglo anterior, cuando las políticas de exploración marítima y descubrimientos impulsadas por el príncipe portugués Enrique, apodado siglos más tarde como “El Navegante”, daban los primeros frutos con el descubrimiento y conquista para el reino del Portugal del bello y estratégico archipiélago de Madeira, en 1425.

Mapa de las islas Madeira y Porto Santo, J.V. Schley, 1770.



Colección privada.

Efectivamente dicho criterio tiene bastante sentido en cuanto a que el primer viaje de circunnavegación, finalizado por Elcano en 1522, cerró una etapa, un gran hito en la historia de la navegación, en donde se probaba empíricamente que la tierra – el globo terráqueo – podía ser navegado sin interrupciones geográficas en toda su extensión.

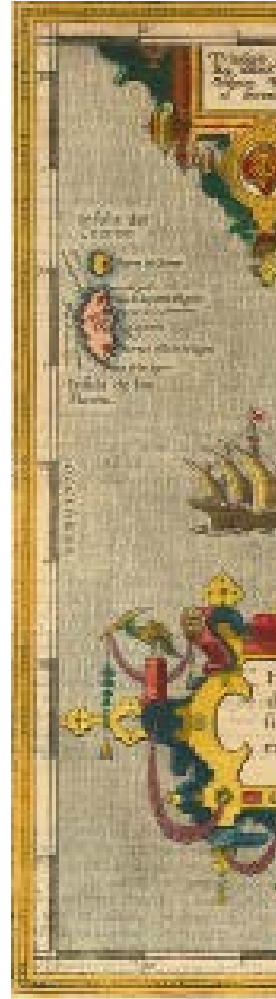
Sin embargo, también es cierto que este hito, que cerraría un primer proceso, se convertiría simbólicamente en el inicio de un extenso y exitoso período de grandes incursiones europeas que se extendieron a lo largo de los dos siglos siguientes.

Ahora bien, si Magallanes es entonces tradicionalmente reconocido como el fin de un proceso, importante sería identificar el entorno político, económico y social en el que se construyó su proyecto, y el marco en el que se sustentó su conocimiento científico.

Y para ello debemos primero recordar que Fernando de Magallanes era portugués de nacimiento y que, por lo tanto, sus primeros años de vida los vivió en un ambiente de un reino pujante, expansivo, con objetivos claros, y en donde el mar y su dominio eran un principio clave para el futuro económico de Portugal.

Como señalamos, la ventaja que tuvo aquel Fernão de Magalhães, es que vino al mundo cuando el gran proceso expansivo iniciado por el referido Enrique “El Navegante” ya estaba en su fase final y, por ende, pudo usufructuar de las bondades de un cúmulo de experiencias que el mundo lusitano había ido recogiendo a lo largo de décadas.

Basta recordar que, así como se incorporaron las estratégicas islas Madeira, pocos años más tarde hicieron lo propio con las Islas Azores, ubicadas frente a Lisboa, pero a 1,400 kilómetros de distancia, en el medio del Atlántico, las que se transformaron con el curso de los años en la puerta de regreso a Europa desde las navegaciones procedentes de la costa sur africana, gracias a los vientos alisios.



Mapa de las Islas Azores de Abraham Ortelius, 1608.



Colección privada.

Pero si la incorporación de dichos archipiélagos fue relevante para el futuro control Atlántico, tan estratégico fue también el descubrimiento y control de las Islas del Cabo Verde, ubicadas a 560 kilómetros al oeste de la costa del actual Senegal, las que fueron colonizadas por los portugueses a partir de 1462.

Mapa de las Islas del Cabo Verde, A. Phérotée de La Croix, 1705.



Cortesía de The John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island.

Pero, en realidad, este proceso fue lento y no exento de grandes dificultades, puesto que los portugueses habían tardado mucho tiempo en surcar el Cabo Bojador en la costa atlántica norteafricana, verdadero tapón de los viajes al sur de África y que se había ganado el apodo de “Cabo del Miedo”, a raíz de los numerosos naufragios que allí ocurrieron. Solo en 1435, el piloto lusitano Gil Eanes lo pudo sortear y, con ello, abrir la puerta a la conquista de la costa africana y a la futura ruta a la India.

Fue tan importante este hito geográfico que sirvió de referencia para el Papa Nicolás V, quien por medio de la Bula *Romanus Pontifex* de 1455, le concedió al reino de Portugal la exclusividad de la ruta “al sur del Cabo de Bojador y de Nam, a través de toda Guinea y más allá hasta la orilla meridional”. Esta bula incluía la propiedad exclusiva de todas las islas, tierras, puertos y mares de dichas regiones aludidas.

Gracias a esta Bula y a los sucesivos documentos confirmatorios, se le permitió a Portugal continuar su política expansiva y de consolidación del dominio africano incluso más allá de la persona del príncipe Enrique, quien falleció en 1460.

El Príncipe Enrique “El Navegante” en el Monumento a los Descubrimientos, en Lisboa.



Fotografía de Diego Delso

Además, para entonces, en 1453, había caído la ciudad de Constantinopla en poder de los turcos y, por ello, el paso mediterráneo hacia Oriente se había interrumpido para el mundo cristiano occidental, por lo cual el tener la exclusividad de la ruta marítima africana en el Atlántico transformó a los portugueses en los grandes ganadores de un nuevo escenario político y económico.

Precisamente, en las últimas décadas del siglo XV, el avance al sur de Guinea se hizo en forma sostenida -salvo un período de conflicto con Castilla por el dominio de las Canarias-, pero en suma el proceso de expansión portuguesa finalizaría con dos hechos relevantes: el descubrimiento en 1487 del Cabo de Buena Esperanza, que también recibiría el nombre de “Cabo de las tormentas”, gesta realizada por el navegante Bartolomé Dias; y una década más tarde, el descubrimiento de la ruta marítima a la India, realizada por el piloto Vasco da Gama, coronación de un “siglo de oro” para la historia de la navegación lusitana.

Pero este proceso significó no solo capitalizar el dominio de la costa africana del Atlántico, con toda su jurisdicción marítima, sino que, al mismo tiempo, convirtió a Portugal en una potencia económica y tecnológica.

Lo primero porque los lusitanos tomaron el control del comercio esclavista, el que además lo comenzaron a explotar a gran escala, precisamente a mediados del siglo XV. Pero, además, intensificaron la explotación del oro y marfil, ahora obtenido directamente desde “las fuentes”, sin los antiguos intermediarios de los puertos del mediterráneo. Es decir, de ser un reino periférico en el concierto europeo hasta comienzos del siglo XV, sin soberanía en el mediterráneo y con escasas posibilidades de competir en igualdad de condiciones con las potencias marítimas de Génova y Venecia, de pronto pasó a convertirse en un actor relevante del mercado, y dominador de buena parte del mundo Atlántico centro y sur.

No olvidemos que, precisamente, ese polo de atracción en que se convirtió este pequeño reino durante sus años de expansión marítima atrajo la atención de extranjeros, tal como fue el caso de Cristóbal Colón, quien arribó a Lisboa y halló trabajo como piloto, hacia la década de 1470, insertándose junto a otros navegantes en el próspero escenario en el que se había convertido el reino lusitano.

Pero todo lo anterior no hubiese sido posible sin un avance tecnológico, el que se desarrolló a la par del exitoso proceso. Y estos avances no fueron necesariamente impulsados desde el Estado como suele creerse. De hecho, durante años se atribuyó al referido Enrique “El Navegante” todo el mérito detrás de esa capacidad creativa de los exploradores portugueses por mejorar el conocimiento cartográfico, constatar una nueva dimensión astronómica, e incorporar todo el progreso en la navegación “de altura” sobre la base de instrumentos; sin embargo, fue también el mundo privado el que contribuyó en forma importante a dicho progreso.

Armadores e inversionistas vieron un horizonte de oportunidades, y por ello fueron numerosas las empresas formadas en pro de generar riquezas y en donde la inversión en tecnología fue determinante. Así, por ejemplo, las mejoras en las naves lusitanas de navegación de larga distancia como la Carabela, no fueron fruto de la casualidad, sino de experiencias concretas, que obligaron paso a paso a obtener el material adecuado para sortear las dificultades que se presentaban.

Construida por los llamados “carpinteros de ribera”, esta pequeña nave, de casco redondeado y un pequeño castillo de popa y que en un comienzo no superaba en promedio las 50 toneladas de desplazamiento, fue predilecta en este extenso proceso de los descubrimientos geográficos. Su origen estaba en el propio Portugal, específicamente en el ámbito pesquero, aunque presumiblemente la idea provenía de experiencias de navegación en el mediterráneo durante la Edad Media. De hecho, hay quienes le atribuyen orígenes árabes e influencia bizantina.

Pero fue en la costa lusitana donde esta nave alcanzó un gran desarrollo, especialmente cuando se le incorporó la vela latina, de forma triangular, en sus dos mástiles, lo que la convirtió en una nave “muy marinera” para la época, especialmente en cuanto a su velocidad y capacidad para enfrentar vientos y corrientes adversas.

En la segunda mitad del siglo XV, dada la experiencia en la navegación por la costa africana, en algunos casos se le aumentó ligeramente el tamaño, e incluso se le agregó un tercer mástil con vela cuadrada en el trinquete, más cerca de proa, con lo cual mejoró aún más sus bondades en la navegación de largas distancias.

Solo para observar e imaginar la evolución de este tipo de nave, cabe recordar que la carabela “La Pinta” del primer viaje de Colón tenía, entre sus características, poco menos de 60 toneladas, 15 metros de eslora, y una tripulación de unos 25 hombres.

Y si mejoraron las naves, también ocurrió lo mismo con los instrumentos de navegación. El desarrollo de la brújula y posteriormente del astrolabio, posibilitó una navegación segura, sin tener necesidad de observar la costa.

En cuanto a la brújula, su uso ya extendido en Europa desde el siglo XIV permitió la elaboración de las llamadas “cartas portulanas”, las cuales mejoraron sustancialmente las rutas que debían seguir las naves entre dos puertos, así como también se hizo evidente el progreso del conocimiento geográfico del entorno en que se navegaba, con precisión de las costas y mejor desarrollo de la toponimia, es decir, de los nombres de los lugares.

Pero esta brújula no era la que alguna vez había llegado de oriente. Tenía mejoras científicas relevantes entre las que se contaba el introducir la aguja magnética en una pequeña caja con tapa de vidrio sobre una carta náutica, la que a su vez tenía la célebre “rosa de los vientos”, símbolo en forma de círculo donde estaban marcados los rumbos en

los que se divide la circunferencia del horizonte, invento atribuido al mallorquí Ramón Llull. Este instrumento se generalizó entre los pilotos portugueses y en la segunda mitad del siglo XV, siendo determinante en el proceso antes aludido.

Pero también fue necesario elaborar nuevas cartas astrales, en especial cuando surcaron el paralelo del Ecuador, debido a que un nuevo cuadro estelar se presentaba a los ojos de los navegantes, y por lo tanto se requería identificar las nuevas estrellas y que éstas pudieran servir como referencia para la navegación en el Atlántico Sur. Lamentablemente no han llegado a nosotros testimonios documentales de dichos progresos, porque gran parte del material náutico que para entonces se elaboraba, no se ha conservado, salvo algunas cartas portulanas que son la prueba empírica del progreso tecnológico y del saber científico.

Lo mismo ocurre para el conocimiento de las corrientes y de los vientos, en especial los alisios, en donde la experiencia que los pilotos lusitanos adquirieron en el Atlántico fue determinante a la hora de concretar los grandes descubrimientos de finales del siglo XV, incluido el de Colón, quien al navegar al servicio de Portugal conoció bien esta “información reservada”. Sobre este último punto, nuevamente citamos a Enrique “El Navegante”, quien habría tenido la visión de centralizar la información innovadora generada a lo largo del siglo en la llamada “Escuela de Sagres”; algo así como un centro de transferencia de conocimiento y tecnología náutica al alero de la fortaleza y villa de Sagres, el que estaba ubicado cerca del Cabo de San Vicente, en el extremo sur del reino. Hoy no hay claridad de la real existencia de una escuela de navegantes propiamente tal, pero al menos hay certeza que allí vivió tres años el referido Infante y, por lo tanto, se cree que mientras estuvo ahí el lugar se transformó en un espacio de reunión de pilotos, cosmógrafos y gente de ciencia, para compartir hallazgos e información referida a la navegación. Es decir, si bien el proceso que hemos descrito tuvo un importante protagonismo privado, es cierto que las autoridades portuguesas supieron optimizar esta posición

propicia en la que se halló el reino durante el siglo en que el resto de Europa no estuvo preocupada de extender sus dominios en la “Mar Océana”: el mundo Atlántico. Ahí estuvo la clave del éxito de este pequeño estado europeo, que pasó de una posición periférica a una protagónica en breve tiempo.

Mapa del Algarve, Portugal, donde se observa el Cabo de San Vicente y Sagres.
Lucas Janszoon Waghenauer, 1584.



Colección privada.

Como señalamos, cuando falleció el infante Enrique, fue Lisboa la que centralizó la información y, para los tiempos en que nació Fernando de Magallanes, esta ciudad capital era el epicentro de la navegación atlántica y el lugar propicio para proponer nuevos emprendimientos y desafíos.

Sólo algunos frenos afectaron el avance de este proceso y, quizás, de no haber sido por ello, se puede llegar a pensar que los portugueses hubiesen llegado al Asia antes de lo que finalmente logró Vasco da Gama a finales de siglo.

La referida muerte del príncipe Enrique fue un primer escollo al impulso descubridor, quedando detenido el avance en la costa de Guinea. Sin embargo, una década más tarde, fue reactivada la expansión que tantos réditos generaba, porque al mismo tiempo que se avanzaba en busca de una ruta marítima al continente asiático, los portugueses clavaban banderas de soberanía a lo largo de la costa africana, con todas las ganancias económicas que ello implicaba. Lamentablemente, todo esto que suena positivo desde una mirada del beneficiario, se transformó en el drama humano de la esclavitud a gran escala, proceso que precisamente se consolidó desde este período y durante toda la historia moderna.

El otro momento de conflicto que frenó el avance descubridor fue la crisis con el reino de Castilla a partir de 1475, por la soberanía definitiva de las islas Canarias: el único archipiélago atlántico que faltaba por conquistar, problema que estaba asociado además a derechos sucesorios que reclamaban las dos monarquías. De hecho, aquél año se inició la guerra de sucesión castellana, la que se extendió hasta 1479, en donde el rey de Portugal Alfonso V apoyaba la causa de su esposa Juana de Trastámara, conocida como la “Beltraneja”, por los derechos de la monarquía de Castilla que le correspondían por ser hija de Enrique IV. Pero la hermanastra del referido rey, Isabel, conocida posteriormente como La Católica, también pretendía el trono. Y para entonces ella ya estaba casada con Fernando de Aragón. Finalmente, Isabel terminó por vencer en este conflicto pues contaba con gran parte de la nobleza castellana, pero hubo de establecer bases jurídicas para



el futuro, por lo que se firmó el acuerdo llamado Tratado de Alcaçobas, en el cual se establecía la renuncia de Juana a la Corona de Castilla y de Isabel a la de Portugal, estableciendo una paz perpetua entre los dos reinos. Y en cuanto al Atlántico -tema que nos interesa-, se resolvió que los lusitanos confirmaban su soberanía sobre las Azores, Madeira, Cabo Verde y todas las islas y tierra firme al sur de las Canarias, siendo estas últimas confirmadas como soberanas castellanas. El tratado se confirmó en la ciudad de Toledo en 1480 y significaba que la futura España renunciaba a toda la navegación, exploración y explotación de todos los territorios al sur de Canarias, convirtiendo el océano Atlántico en un “*mare clausum*”, o mar cerrado, para ellos.

Para Portugal, en cambio, lo que pareció ser una derrota jurídica se transformó en la confirmación de que esta carrera de los descubrimientos, en demanda del mundo asiático, la correría en solitario, confirmándola como una potencia marítima y comercial. Por esta razón, tras esta interrupción, que casi coincide con el año de nacimiento de nuestro Fernando de Magallanes, los lusitanos consolidaron su dominio africano fundando el castillo de São Jorge da Mina en el Golfo de Guinea, actual Ghana; un verdadero nodo del dominio africano y espacio estratégico para la navegación de avance hacia el sur del continente, o de retorno a Lisboa. Basta recordar que el nombre “volta da Mina”, que tan bien conoció Colón y otros navegantes, aludía al retorno desde dicho hito, pasando por las islas del cabo Verde, aprovechando los vientos alisios que primero conducían a las Azores y desde ahí a la capital lusitana.

Todo esto coincidió con la llegada al trono de Portugal del monarca Juan II, el mismo que algún día recibiría la propuesta descubridora de Cristóbal Colón. Este rey, que asumió en 1481, era sobrino nieto del Infante Enrique, y continuó la tarea de promover las empresas de navegación y exploración en el ámbito privado con asociaciones contractuales con la Corona. Durante su gobierno, se concretaron hitos importantes como los viajes de Diogo Cão al Congo y al Cabo Cross en la actual Namibia, entre 1482 y 1486. Allí, los portugueses establecieron los “*padrões*”: monolitos de piedra con una cruz en los que se proclamaba la soberanía del rey Juan II sobre el territorio y sus habitantes.

Y en noviembre de 1487, el referido Bartolomeu Dias, al mando de tres naves, logró surcar el Cabo de Buena Esperanza, ingresando al Océano Índico y arribando a la pequeña isla de Santa Cruz en la bahía de Algoa, actual Sudáfrica. Sin poder continuar en demanda del mundo asiático, regresó a Lisboa en diciembre de 1488, proclamando el histórico hallazgo que en su tiempo se transformó en un hito relevante para la historia moderna, mediante la cual los europeos hallaban una ruta al mundo asiático que permitiría reactivar, con mayor autonomía, el comercio de las especias y de la seda.

Y si todo parecía indicar que el viaje portugués a la India sería inminente, pasarían nueve años más hasta que finalmente Vasco da Gama zarpara con una nueva expedición compuesta por cuatro naves y 150 hombres rumbo al gran continente asiático. ¿Por qué tanto tiempo de espera? Fueron múltiples razones; entre ellas, la llegada de Colón al supuesto “Cipango y Catay”, es decir, Japón y China en 1492, en realidad América. También las consecuencias de dicha empresa que significó la firma del famoso Tratado de Tordesillas en 1494. Naturalmente, también afectó el impulso descubridor la muerte del propio Juan II en 1495.

Líneas coloniales de demarcación entre Castilla (España) y Portugal en los siglos XV y XVI



Mapa de Tordesillas. Rodrigo Moreno

Tras el deceso del monarca, asumió el trono su primo Manuel I el Afortunado, que recibió su apodo por los significativos acontecimientos que ocurrirían durante su mandato, entre los que se cuenta el éxito de la empresa de Vasco de Gama, quien tras doblar el Cabo de Buena Esperanza en noviembre de 1497, arribó a Calicut en la India, el 20 de mayo de 1498.

Dos años más tarde, Pedro Alvares Cabral descubriría Brasil, cuyo territorio correspondería a la soberanía de Portugal de acuerdo con la firma de Tordesillas; es decir, sin pretenderlo – al menos oficialmente – y así el Nuevo Mundo se transformó también en una historia lusitana.

Y así como terminaba el siglo XV -gloria de la navegación portuguesa-, la siguiente centuria también dejaba entrever enormes acontecimientos para una nación que apostó por el mar. Sin embargo, Castilla primero con la apuesta por Canarias, y luego con el proyecto colombino, se había sumado a dicha carrera, más aún después de que en el tratado de Tordesillas literalmente ambos reinos se habían repartido el mundo.

En este escenario, debemos situar a Magallanes y a la empresa que iría a emprender un portugués que llegara a trabajar para el reino de Castilla, y que solamente se entiende en este entorno de descubrimientos y de una competencia que terminó por romper los paradigmas de su tiempo.



Carta portulana del Océano Atlántico y continentes adyacentes, Pascoal Roiz, 1633.



Cortesía de The Library of Congress, Washington.



**MAGALLANES:
EL HOMBRE**

02

Grabado de Fernando de Magallanes, 1788.



Colección Juan & Peggy Rada

A diferencia de Cristóbal Colón, la vida de Fernando de Magallanes no está marcada por los mitos y las eternas discusiones acerca de los misterios de su vida. Por el contrario, los historiadores han coincidido en buena parte acerca de sus antecedentes familiares. Y si existen dudas, por ejemplo, sobre el lugar exacto de su nacimiento, esto se debe fundamentalmente al inevitable problema de la pérdida de información, y a la muerte prematura del protagonista que no dejó para la posteridad escritos u otros testimonios que hubiesen servido mucho para completar en forma más efectiva los vacíos de su vida.

Posiblemente, uno de los puntos de mayor controversia es el lugar de nacimiento, aunque hay que reconocer que muchos lo sitúan en Sabrosa, en el actual distrito de Vila Real, en el norte de Portugal, específicamente en la región de Tras-os-Montes. Allí habría venido al mundo hacia 1480 aunque en realidad de ello no hay certeza, por la referida ausencia de documentación. Pero en dicha ciudad, al menos no tienen dudas del acontecimiento, porque incluso tienen identificada la casa solar que habría pertenecido a la familia del navegante, hoy atractivo turístico de la zona.

No obstante, hay otros lugares que postulan a ser la ciudad cuna del descubridor. Entre ellas, la más conocida es Oporto, puesto que, pese a la escasa información existente, sí se confirma que los padres de Magallanes eran originarios de ahí y que tenían tierras aledañas a la ciudad portuaria, específicamente en Gaia. Incluso, el propio marino, en una declaración que realizó en Sevilla y que se conserva en el Archivo de Indias, señalaba ser “vecino de la ciudad del Puerto” (Oporto), es decir, natural de ahí, tal como lo cree el buen historiador Juan Gil.

Y si parecen más contundentes estos últimos argumentos, lo cierto es que de todas formas, la villa de Sabrosa es la que mejor ha liderado y explotado la idea de que el navegante, líder de una de las empresas de descubrimiento más espectaculares del mundo moderno, es uno de sus hijos ilustres y orgullo de todos sus habitantes.

En cuanto a su referida familia, sus padres se llamaban Rui de Magalhães (Rodrigo de Magallanes) y Alda de la Mesquita. Ambos eran de familias tradicionales y de orígenes nobles, aunque sin fortuna. De hecho, su padre era hidalgo de la casa de D. Alfonso, conde de Faro, y llegó a ser alcalde de Aveiro, aunque también ocupó otros cargos en la ciudad de Oporto.

De sus hermanos, tenemos certeza que tuvo una, Isabel, a la que Magallanes incluyó en su testamento antes de partir en su famoso viaje. Y otra de nombre Genebra. Pero también sabemos que tuvo un hermano, Duarte de Souza, y otro menor, que se llamaba Diego, que figura como uno de los que colaboraron a conformar la expedición de circunnavegación. Y también al parecer otro, de nombre Aires, quien siguió la carrera eclesiástica. En suma, pasó su niñez en Oporto pero lamentablemente Fernando y sus 4 hermanos perdieron a sus padres cuando eran muy jóvenes aún.

Precisamente, siendo aún un niño de unos 10 años de edad, el pequeño Fernando fue enviado a Lisboa para servir de paje en la corte de la reina Leonor, consorte del monarca Juan II de Portugal, por lo que recibió una educación privilegiada, aspecto que fue relevante a la hora de enfrentar los desafíos que le deparó la vida.

Debió vivir en la capital lusitana cuando se tuvo noticias de Cristóbal Colón y su “llegada al Asia”, tema que en Portugal no podía pasar desapercibido, porque el genovés había ofrecido el proyecto inicialmente a Juan II.

Así, podemos imaginar el entorno en que vivió el joven Fernando, en donde se respiraba espíritu aventurero, así como también pensamiento estratégico y político de un reino que no quería ni pretendía entregar la supremacía sobre el “Mar Océano” al reino de Castilla.

En ese ambiente creció Magallanes; aprendió latín y recibió buena formación, pero las maravillas que se contaban de Oriente, finalmente

le animaron desde joven a incursionar en el ámbito marítimo y militar, cuyos referentes en ese momento eran Vasco da Gama y Pedro Alvares Cabral, insignes marinos que en los últimos años habían sido grandes protagonistas de la historia portuguesa.

*Lisboa en tiempos de Fernando de Magallanes.
Crónica de Dom Afonso Henriques de Duarte Galvão, c.1500-1510.*



CC BY-SA 3.0

Por ello, no es de extrañar que, en 1505, figurara enrolado en la expedición de Francisco de Almeida, quien por mandato del monarca Manuel I “el afortunado”, organizó una flota de 22 navíos para ir a tomar posesión como primer virrey portugués en la India.

Para entonces, Fernando tendría unos 25 años y poco se sabía de él hasta ese momento, si bien es cierto que, al ser formado en un ambiente cortesano, la carrera de armas era una buena opción para quien, siendo hidalgo, buscaría aventuras y, de paso, riquezas y gloria. En cuanto a sus características personales, quien le conoció unos años más tarde, Bartolomé de las Casas, lo describía de la siguiente forma: “de mucha autoridad porque era pequeño de cuerpo, y en sí no mostraba ser para mucho, puesto que tampoco daba a entender ser falto de prudencia”. Y agregaba, “porque parecía ser recatado y de coraje”.

Así, con valentía pero con prudencia, comenzó sus aventuras en el Asia, que le sería de mucha utilidad para su crecimiento personal y profesional como marino y militar. Sin embargo, no se sabe mucho de sus acciones en dicha empresa de Almeida. No tenía mando y por lo tanto no figura en las crónicas, pero sí sabemos que ganó enorme experiencia, ya que su estancia en el continente asiático se extendió por 8 años.

De hecho, si seguimos el periplo de la referida expedición, estuvo en la costa africana occidental y oriental, y luego en la India, específicamente en Kerala, Cochín y Goa.

Fue en esa empresa donde también tuvo sus primeras experiencias de armas; en particular, al participar en la batalla de Diu en 1509, en el Norte de la India, en donde los portugueses liderados por Almeida derrotaron a las fuerzas aliadas mamelucas y otomanas, entregando éstos el control del océano Índico a los lusitanos.

Poco tiempo después, bajo el mando del almirante Diogo Lopes de Sequeira, participó en la expedición a Malaca, en la actual Malasia. La misión consistía en establecer relaciones comerciales con el Sultanato de Malaca, de gran prestigio por aquel entonces, puesto que fuera de ser un emporio comercial, dominaba un espacio estratégico que incluía parte de la isla de Sumatra, en la actual Indonesia.

India Extrema de Sebastian Münster, 1545.
Es el primer mapa impreso específico de Asia que se conoce



Colección Privada

Si bien la misión inicialmente tenía características pacíficas, pronto el escenario cambió. El Sultán recibió información de parte de comerciantes musulmanes del peligro que significaba negociar con portugueses, quienes se establecerían de manera irreversible. Por ello, sorpresivamente la hospitalidad inicial dio paso al rechazo de los extranjeros, la captura de algunos y la persecución de otros entre los que estaba Magallanes, junto con Francisco Serrano, un marino

y aventurero portugués, con quien Fernando entablaría una gran amistad, y que como veremos más adelante, tendría relevancia a la hora de desarrollar su proyecto de descubrimiento.

Las fuerzas de Lopes de Sequeira se vieron obligadas a retirarse y a huir a la India, declarándose por fracasada esta primera empresa a la estratégica Malaca, pero quedó en evidencia que era tal la importancia de este punto geográfico para los intereses portugueses, que habría que conquistarla por la fuerza.

Así surgió la segunda expedición, ya no al mando de Lopes de Sequeira, relevado por el rey Manuel, sino por el nuevo virrey de la India, Alfonso de Albuquerque, quien en 1511, con 18 naves y 1500 hombres, entre los que nuevamente participó Magallanes y su amigo Serrano, conquistaron Malaca para el reino lusitano, es decir, la puerta de entrada a las islas de la especias, en la actual Indonesia.

Tras este importante paso de los portugueses por alcanzar el total dominio del comercio en el sudeste asiático, Albuquerque envió una flotilla a explorar las islas de las especias, siendo Francisco Serrano designado para ir al mando de una de las naves, iniciándose unas notables correrías por Java y Tidore, cuyas descripciones servirían más tarde a Magallanes.

En cuanto a Fernando de Magallanes, con la gloria alcanzada y los réditos al ser partícipe de esta conquista armada, regresó a Portugal. Sin embargo, al poco tiempo lo hallamos luchando por el rey Manuel en Marruecos, específicamente en la batalla de Azamor en 1513, donde fue herido en su rodilla, lesión que le provocó una cojera de por vida.

Así, desde su partida a la India, fueron ocho largos años de aventuras, luchas y aprendizajes. Con más de treinta años, regresaba definitivamente a la corte de Lisboa donde recibió una pensión de gracia; sin embargo, sobrevino lo inesperado. Fue acusado de haber robado ganado durante las campañas de Azamor en Marruecos,

comerciendo ilegalmente con moros, actividad que estaba prohibida. La denuncia venía de antiguos superiores con los cuales Magallanes no cultivaba buenas relaciones, así que encontramos a este “veterano” de guerra con fuertes cuestionamientos en el ambiente cortesano. Valga advertir que los biógrafos de Magallanes, si bien suelen eximirlo de culpa en cuanto a la acusación, su fuerte carácter y el ser cuestionador siempre le había generado roces con sus superiores, por lo que en nada extraña que se llegara a estas rencillas, las que de una u otra forma, tuvieron consecuencias para el futuro descubridor.

El primer efecto concreto de los problemas que enfrentó en Lisboa, fue que ya no se contó con él para nuevas expediciones hacia Oriente. Solo ofertas aisladas que no llenaron su gusto, fueron relegando al personaje a permanecer en la capital del reino, quitando protagonismo a quien ya estaba acostumbrado a las navegaciones y la aventura.

Sin embargo, su larga estancia le permitió incubar una idea que probablemente había nacido en su estancia en Oriente. Y era visualizar cartográficamente la real posición de las islas de las especias, también conocidas como “Las Molucas”, las que si bien él no había podido alcanzar, sí lo había hecho su amigo Francisco Serrano, quien fijó su residencia allí y con el cual al parecer mantendría contacto por correspondencia. Serrano había formado familia con una mujer de Java con la cual tuvo dos hijos, sirviendo hasta 1521 como consejero del Sultán de Ternate.

Lisboa era una ciudad ideal para buscar información relativa a la cosmografía y a todas las actividades atingentes a la navegación y a los descubrimientos. Tras el ocaso de Sagres como centro de reunión de los nautas y emprendedores, era la capital lusitana el espacio estratégico donde se concentraban las últimas noticias sobre viajes, desarrollo cartográfico y científico. Por ello, Magallanes, al ser marino y estar formado en la corte, tuvo buenos contactos para acceder a material reservado, en especial, a los últimos mapas elaborados por prestigiosos cartógrafos como Martín Behaim, conocido en el mundo hispano como Martín de Bohemia, autor del primer globo terráqueo

del que se tiene memoria, elaborado en 1492. También conoció el globo de Johannes Schöner de 1515, y muchos otros ejemplos de mapas y cartas, las que estudió con interés.

Hemisferio occidental del Globo de Johannes Schoener, 1520.



Friedrich Wilhem Ghillany, Geschichte des Seefahrers Ritter Martin Behaim, Nürnberg, Bauer und Raspe, J. Merz, 1853.

Lo que comenzó a gestar en su cabeza fue la idea de explorar otra ruta a las Islas Molucas por el Atlántico hacia occidente, tratando de hallar un paso por el sur del Nuevo Mundo que permitiese conectar Oriente con Portugal a través del Mar que recientemente había descubierto un español, el extremeño Vasco Núñez de Balboa, quien, en 1513, en Panamá, había constatado la existencia de un mar al que denominó “Mar del Sur”.

Pero junto a esa inquietud por hallar otra ruta para llegar a las soñadas islas de la especería, las cuales garantizaban riqueza incommensurable, existía otra duda razonable. Al estar vigente el tratado de Tordesillas entre Portugal y Castilla en 1494, y en donde se había trazado una línea de polo a polo para establecer el límite marítimo entre ambos reinos tanto en el Atlántico, como en el Pacífico -que para entonces no se conocía-, la pregunta era simple: ¿a quién correspondía la soberanía de las islas de las especias? Si dicho archipiélago estaba ubicado al oeste de la línea asiática de Tordesillas, entonces la soberanía portuguesa estaba garantizada, pero ¿y si quedaban al este? Entonces la soberanía quedaba para España. Un conocido cosmógrafo portugués, Ruy Falero, a quien Fernando conoció en este período y que luego sería su socio, afirmaba que dichas islas lamentablemente pertenecían a la competencia. Sin embargo, para unos y otros, la ciencia cartográfica no resolvía el problema con exactitud y, por lo tanto, solo quedaba estudiar, prepararse y ver en este dilema una posibilidad de emprendimiento, una oportunidad... y ese fue el camino de Magallanes.

En ese contexto, es que pudo entrevistarse con el monarca Manuel I en la primavera de 1516, encuentro en el que aprovechó para negar todas las acusaciones hechas en su contra, pero en el que también optó por solicitar un mayor reconocimiento por sus servicios a la Corona y un aumento en la pensión, la cual consideraba insuficiente. Ante la negativa del monarca a entregar lo que él solicitaba, Magallanes le pidió la autorización para ofrecer sus servicios a otros reinos, y en donde Castilla parecía ser su lógico destino. Al parecer no alcanzó a detallar cuál era el proyecto que deseaba plantear, porque se dio cuenta que no estaban dadas las condiciones. Si no se le reconocía monetariamente

lo que había hecho en Asia bajo la bandera portuguesa, con secuelas físicas incluidas, entonces estaba dispuesto a buscarlo en otro sitio. Lo que él quería era trabajar en un espacio donde se valoraran sus capacidades y conocimientos, y ello no lo estaba encontrando en su patria.

Manuel I, a quien con seguridad debe haber molestado la posición del navegante, optó por dejarlo partir, por lo que la historia de Magallanes en Portugal y en particular en Lisboa, terminó de la peor forma, casi obligado a expatriarse si es que no quería terminar en alguna función administrativa sin posibilidad de emprender, de dirigir sus propios destinos.

Pero, al mismo tiempo que se cerraba la puerta de las autoridades lusitanas, la opción de Castilla – competencia directa de los lusitanos en las empresas de descubrimientos geográficos – rápidamente se abrió, y nuestro personaje no dudó en fijar su rumbo y su destino.



03

LA CONCRECIÓN DE UN PROYECTO: LAS REDES Y EL CONTRATO

Cuando Fernando de Magallanes se dio cuenta que el monarca Manuel I no le reconocería los méritos que creía poseer, comprendió que menos tendría apoyo a la idea de hacer una empresa descubridora a las islas de las especias por la vía de occidente, la que estaba incubando desde hacía un tiempo.

Pero no solo había carencia de respaldo real -fundamental en este tipo de proyectos-, sino que, además, su prestigio personal estaba manchado, siendo muy difícil que esta situación la pudiera revertir en el corto plazo. El descrédito es uno de los mayores enemigos del emprendedor porque siembra la desconfianza que es vital a la hora de concretar apoyos y sinergias.

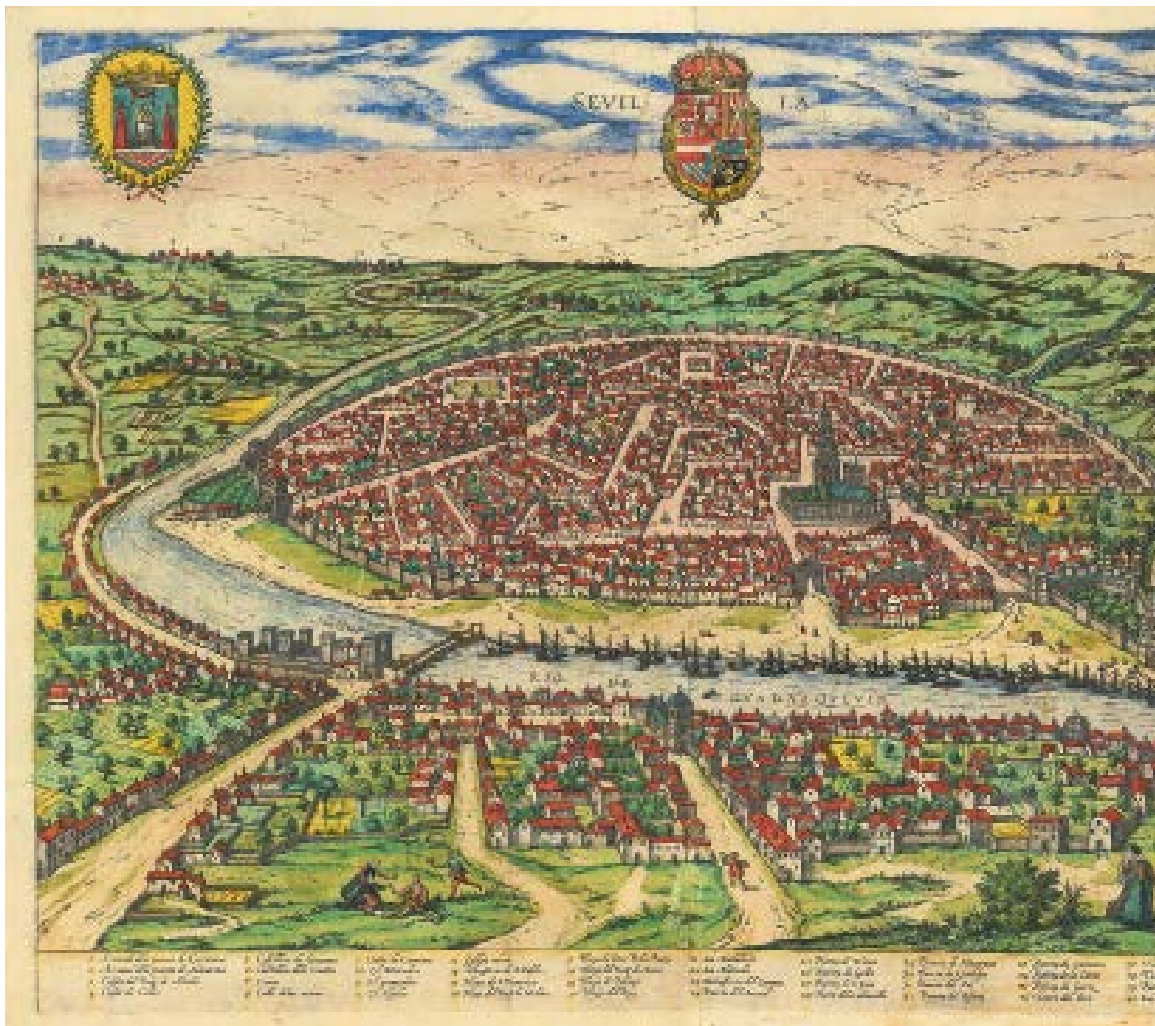
¿Cómo podría conseguir financiamiento en esa situación? ¿Cuánto tiempo tendría que pasar para obtener los permisos del monarca que no confiaba en él? Solo había incertidumbre y, con ello, un panorama poco halagüeño.

Además, había un problema agregado no menor para hacer más compleja la posición del navegante. Tenía una idea buena; no original, pero atractiva. Viajar por el Atlántico para buscar un paso por el sur de América y desde ahí tomar rumbo hasta las Molucas, el archipiélago de las especias. Sonaba bien, pero el riesgo era que dichas islas en realidad pudiesen corresponder a Castilla de acuerdo con el referido Tratado de Tordesillas. ¿Qué sucedería en esa situación? Era incierto. Un posible viaje con bandera de Portugal, financiado con apoyo de privados y patrocinado por la Corona, sería un estrepitoso fracaso si al final de la travesía se comprobaba que no podían hacer el negocio. Y lo más grave, es que un reconocido cosmógrafo portugués, Ruy Falero, temía lo peor: que Las Molucas efectivamente fuesen españolas.

Ante ese escenario y dado el panorama adverso, Fernando de Magallanes optó por buscar en el reino de Castilla, el espacio vital donde poder hacer realidad el proyecto que estuvo desarrollando en los últimos años.

Así, en 1517 arribó a Sevilla -entonces la “capital de Nuevo Mundo”-, sede de la famosa Casa de Contratación, órgano administrativo articulador de todo el proceso de conquista y colonización americana. Una ciudad pujante, atractiva, que se había transformado en un nodo de negocios; en el epicentro de las empresas de descubrimiento y conquista.

Sevilla en el siglo XVI por Georg Braun & Franz Hogenberg, 1588



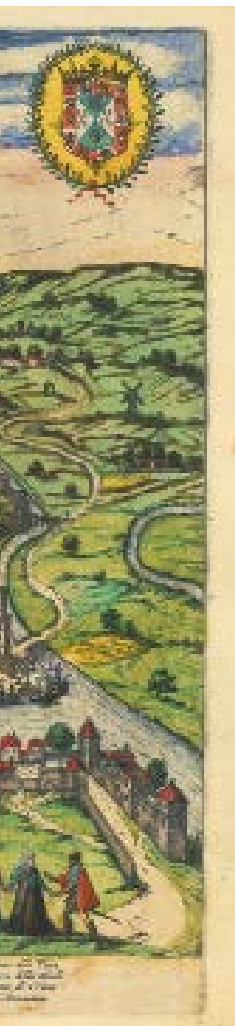
Colección privada

Antes de él, muchos otros extranjeros, entre ellos compatriotas, habían llegado a la ciudad. Algunos eran marinos y aventureros, otros financistas y comerciantes, quienes vieron, en la ciudad andaluza, una oportunidad de concretar desafíos, proyectos, sueños. Allí había estado el mismísimo Cristóbal Colón y también Américo Vespucio, el del nombre del Nuevo Mundo.

Por lo anterior, en nada sorprende el arribo de nuestro marino lusitano a Andalucía. Pero no estaba sólo, puesto que Magallanes llegó a la ribera del Guadalquivir acompañado de algunos marinos que estaban dispuestos a sumarse en su aventura. ¿Cómo los sumó a su travesía en el extranjero? No lo sabemos, pero hay noticias de que se trataba de algunos pilotos portugueses, con familia, y el propio Ruy –que llegó más tarde- junto a su hermano Francisco, quien también era cosmógrafo y piloto. Además, del esclavo Enrique de Sumatra, quien acompañaba al piloto lusitano desde los tiempos de su estancia en Malaca. Y también formaban parte del grupo algunos criados, entre los cuales estaba Cristóbal Ravelo, un joven originario de Oporto, confiado al navegante por sus padres.

¿Y cómo se insertarían en el mundo de la toma de decisiones si todos eran extranjeros? Pues con contactos y relaciones, en particular una que será determinante, la de Juan de Aranda, el Factor de la Casa de Contratación; es decir, la persona que establecía el tipo de provisiones y armamento que llevaban los barcos que zarpaban del puerto rumbo a América. Este cargo era el más importante dentro de la institución sevillana.

¿Cómo conoció Magallanes a Aranda? Gracias al mundo de las relaciones que ya veremos, puesto que era clave poder buscar la posibilidad de hallar un contacto concreto con la Corte, en particular con el joven monarca Carlos I, quien estaba asumiendo el trono de facto en ese mismo tiempo, tras la muerte de su abuelo Fernando el Católico en 1516.



De hecho, antes de ser proclamado por las cortes como nuevo Rey, Carlos visitó a su madre la reina Juana de Castilla en noviembre de 1517, en los mismos días en que Magallanes trabajaba activamente en busca de apoyo para su proyecto. Esa visita era importante porque ella era quien debería haber heredado el trono, pero para entonces vivía encerrada en Tordesillas, producto de una demencia que hoy ha generado las más variadas interpretaciones.

Así, Fernando de Magallanes tenía claro que el mundo de las relaciones era vital en su misión de lograr llevar adelante su proyecto, que para entonces seguía siendo un tema reservado solo para su estrecho círculo de amistades y confianzas.

Sin embargo, para todo lo que pretendía lograr, requería ayuda logística cercana, y ahí fue vital el apoyo de Diego Barbosa, portugués vecindado en Sevilla, con buena posición social, económica y política, puesto que era teniente alcaide de los Reales Alcázares y Atarazanas, además de caballero de la Orden de Santiago.

Él también tenía una historia parecida a nuestro navegante. Había trabajado para la Corona portuguesa, en específico para el monarca Juan II, pero por diferencias había decidido autoexiliarse en España, donde construyó una meritoria posición.

Barbosa no sólo recibió a Magallanes y a su grupo, sino que les apoyó en toda su estancia en Sevilla. ¿Qué razones tenía para tanta colaboración? Una buena es que Fernando, el mismo año que llegó a Sevilla, se comprometió con su hija Beatriz, y que en pocos meses se casaron.

Entonces, el apoyo era familiar, ya que Magallanes, con 37 años de edad, se convirtió en el yerno de este influyente personaje, quien posibilitó el contacto con las principales autoridades de la Casa de Contratación, entre ellos, el referido Aranda. ¿Fue un matrimonio convenido? Nunca lo sabremos, pero todo parece indicar que así fue, porque tres meses después de su llegada a España se concretó la boda. Lo importante es que el marino portugués no llegó a España a improvisar, sino a elaborar

las redes suficientes como para llegar a buen puerto con su proyecto, el que hasta ahora solo estaba en la cabeza de él y de su círculo más cercano.

Concretada la reunión con Aranda y expuesto por primera vez su plan, captó rápidamente el interés por apoyar su iniciativa. No hay que olvidar que, junto con las pruebas cartográficas que el navegante había recopilado en Lisboa, además contaba con el apoyo científico de Ruy Falero, que sustentaba la idea de que Las Molucas estaban en la jurisdicción española y que se podría navegar a ellas buscando un paso por el sur de América, el que, según evidencia cartográfica, sí existía.

La aprobación de Aranda no significaba que el resto de los miembros de la Casa de Contratación también la diera, pero sus influencias permitieron conseguir que el gran canciller del rey Carlos recibiese en Valladolid a Magallanes y a Falero, aunque acompañados de Aranda, donde podrían exponer el plan.

Sin embargo, antes de concretar la reunión comenzaron las diferencias entre los dos socios. El primer encuentro entre Magallanes y Aranda se había concretado sin el cosmógrafo, lo que comenzó a dañar las relaciones entre ambos. Y, posteriormente, existieron fricciones entre este último y el Factor de la Casa de Contratación, que puso en riesgo la consecución de los objetivos.

A favor de Falero, se puede decir que Aranda, al parecer, buscaba algún beneficio personal en lo económico, que el cosmógrafo lusitano no estaba dispuesto a compartir. La visión de Magallanes sobre este punto era más abierta. Si el alto funcionario había ayudado en forma determinante en concretar la iniciativa de manera personal, en caso de que todo llegara a buen puerto, se le podría dar alguna compensación por los servicios prestados.

Lo anterior produjo un quiebre que hizo peligrar la concreción de la reunión; sin embargo, Magallanes quiso recompensar toda su ayuda y dejó estipulado que de la parte que a él le correspondiese, le entregaría una compensación por los servicios prestados a esta causa, la octava

parte de las ganancias, algo impresentable desde el punto de vista de la actitud de un alto funcionario de la Corona y que más tarde traería consecuencias, porque sería investigado precisamente por dicha conducta.

Preparados para la entrevista con el Consejo Real, en la que estaría presente el mismísimo Carlos I, gracias a los buenos consejos y sugerencias del referido funcionario, el marino y el cosmógrafo se presentaron a esa prueba de fuego, que buscaba la aprobación de las autoridades al proyecto.

A la reunión, junto con sus conocimientos y experiencias, llevaron material de apoyo, como un globo terráqueo, presumiblemente de Pedro Reinel o de Johann Schöner, y otros materiales cartográficos como las referencias al primer globo terráqueo de Martin Behaim de 1492, todo lo cual provocó asombro e interés entre los asistentes, puesto que a diferencia de lo que había ocurrido con Colón, el proyecto de Magallanes se sustentaba en las últimas investigaciones científicas probadas, por lo que desde el punto de vista de la viabilidad, no había mucho que discutir si detrás estaba la mano de los principales cosmógrafos del mundo. Sin embargo, lo que sí se demostraría con el tiempo es que estaban equivocados, no en cuanto a la intuición de que podía existir un estrecho en el sur de América, sino en la distancia del Nuevo Mundo y Asia, tema que tendría enormes consecuencias durante la ejecución del proyecto.

El padre Las Casas, que estuvo presente en Valladolid, recordaba: “traía el Magallanes un globo bien pintado, en que toda la tierra estaba, y ahí señaló el camino que había de llevar, salvo que el estrecho dejó de industria en blanco, porque alguno no se lo alterase”. Lo último muestra cómo se trabajaba con material confidencial y el sigilo con que se trataban de mantener los secretos que podían valer oro.

El rey Carlos fue el más impresionado, cosa no menor porque tenía un interés particular por la geografía. También no fue difícil obtener el beneplácito del obispo de Burgos Juan Rodríguez de Fonseca, hombre

ya mayor que había sido durante años el personaje más influyente de la corte de Fernando el Católico. Habitualmente crítico frente a múltiples ideas y proyectos que solían llegar al Consejo, esta vez se mostró proclive a la aprobación. El referido padre Las Casas señalaba más tarde que la vejez del obispo fue otro factor que posibilitó no encontrar oposición de su parte: “se veía como galera desarmada”.

La Junta dejó buenas sensaciones y por lo tanto no fue necesario seguir haciendo tratativas para aprobar el proyecto. El monarca y su Consejo aprobaron la iniciativa de Magallanes y Falero para realizar la travesía, llegando a firmar un contrato de asiento entre la Corona y los descubridores, a quienes se les concedía la exclusividad de la empresa y múltiples beneficios que habrían de conseguirse en caso de concretar los objetivos. Entre las pretensiones solicitadas por los gestores de la empresa estaba el obtener el título de adelantado gobernador de las tierras por descubrir de manera hereditaria; la capitania general de la Armada que navegaría en demanda de Las Molucas, así como el monopolio de la ruta por un tiempo que se definió por 10 años.

Todo lo anterior fue concedido, aunque a diferencia de Colón, se les negó el título de Almirante de Castilla, sin mayor explicación, pero que podría tener relación con las implicancias que había tenido la experiencia de concederlas al navegante genovés, en especial, por las vicisitudes del fracaso del proyecto y los pleitos judiciales que la Corona tenía con la familia.

En cuanto a los beneficios directos que recibirían Magallanes y Falero, estaba la vigésima parte de los beneficios del viaje, más el 5 por ciento de las ganancias obtenidas en calidad de gobernadores en las islas o tierra firme donde ejercieran autoridad. Y el derecho de enviar, en las siguientes empresas, hasta 1000 ducados en mercaderías, y como recuerda Juan Gil—refiriéndose a las capitulaciones—, “y otros privilegios y mercedes”.

En suma, un contrato muy ventajoso que fue firmado el 22 de marzo de 1518, es decir, solo un año después de haber arribado al reino de

Castilla, muy diferente a la historia de Colón, que le había costado al navegante genovés 7 años de espera para concretar la ansiada capitulación de Santa Fé.

La diferencia sustancial entre un proyecto y otro, es que los emprendedores tenían ventajas en el conocimiento científico y el que la construcción de relaciones había tenido efectos casi inmediatos. Además, Magallanes, en particular, era una persona que había sido educado en la Corte portuguesa, con buena formación, además de “recatado y de coraje” como una vez afirmó el citado Las Casas, todo lo cual facilitó superar satisfactoriamente la presión que debe haber significado el presentarse frente a tamañas figuras como Carlos, y especialmente a sus duros asesores.

Con la aprobación del viaje se le hizo a Magallanes caballero de la Orden de Santiago, y al mismo tiempo se hicieron los trámites para naturalizarlo castellano, requisitos que se consideraron indispensables de realizar antes de concretar la iniciativa. Es decir, se le integró al círculo de nobleza hispana y se le nacionalizó, para evitar así que un portugués, antiguo servidor de la Corona lusitana, estuviese al mando de la expedición.

Sin embargo, la firma del contrato trajo inmediatamente problemas y conflictos inesperados que vinieron de varias direcciones. Por ejemplo, cuando el rey Manuel de Portugal se enteró que dos de sus súbditos y antiguos colaboradores estaban negociando un contrato con su competencia, la molestia se hizo pública rápidamente, iniciándose las gestiones para frenar la empresa, enviando emisarios para forzar el retorno de ambos personajes a Lisboa, cosa que evidentemente no lograron. Incluso circularon rumores que las vidas de Magallanes y Falero corrían peligro, puesto que habría existido un plan para asesinarlos, punto que, si bien no era demostrable, sí causó temor en su tiempo, a tal punto que los dos portugueses recibieron protección. Las Casas se hizo eco de dichos rumores y escribía: “y así andaban ambos a sombra de tejado; y por esto el obispo de Burgos, cuando se tardaban en negociar con él después del sol puesto, enviaba gente a su

casa que hasta su posada los acompañasen”. Es decir, era posible que “sufrieran un accidente” y más aún en horario nocturno.

Pero como bien recuerda Juan Gil, la Corona de Castilla, ante tamaña reacción de Portugal, envió un espía a Lisboa para observar de cerca la reacción de su competencia, tarea que recayó en Fernando Colón, el segundo hijo de Cristóbal Colón, quien estuvo en la capital lusitana con identidad encubierta para evitar levantar sospechas, recabando información que era de suma importancia para el Rey y por la Casa de Contratación de Sevilla.

Eso sí, la aprobación del contrato no daba todavía tiempo para celebrar y los portugueses lo tenían claro. Empresas anteriores como la de Juan Díaz de Solís al actual Río de la Plata en 1516, habían fracasado rotundamente.

Y tampoco estaba claro de que las convicciones de Falero estuvieran en lo cierto. Más bien, los avances por el Índico hacían presagiar que la razón estaba de parte de Portugal. Sin embargo, de todas formas, dolió la noticia de la capitulación con Carlos I, y provocó una incertidumbre inesperada, a tal punto que hubo una reacción poco afortunada. En una empresa portuguesa que por el mismo tiempo zarpó hacia Oriente por el Índico, el rey luso puso a un piloto español al mando de una de las naves. Se trataba de Luis de Guzmán, un castellano que en su tierra había tenido problemas con la justicia. Como bien señala nuestro referido Juan Gil, esta acción fue una muy mala idea porque más tarde esta misma persona los traicionó a ellos.

Es como si para levantarte del golpe sorpresivo de tu competidor, lo primero que hicieras es reaccionar sumando a uno de ellos entre los tuyos, pero no evaluando si realmente lo necesitas o si es la persona idónea para ejercer el cargo que buscas cubrir, sino solo por la imagen y el golpe de efecto que a menudo resulta inútil y estéril. También se tomaron otras represalias en Lisboa, entre ellas una muy sensible. Se supo que una de las personas que participaría como financista

de la expedición de Magallanes, en particular en lo que respecta al avituallamiento de las naves, sería Cristóbal de Haro, un conocido hombre de negocios que tenía actividades comerciales establecidas en la capital lusitana.

Para entonces Haro estaba en Castilla y era sabido que tenía tratativas con Magallanes a tal punto que en realidad había estado interesado en tener una mayor participación en el negocio de la empresa que estaba formando, pero el rey Carlos I no estando de acuerdo en ello, al igual como no lo habían estado los Reyes Católicos cuando el Duque de Medinaceli quiso pagar el viaje de Colón, había frenado los primeros deseos del financista.

Entonces, la reacción de Portugal vino por la vía de prohibir en el futuro las operaciones de Haro en el reino, un golpe grande a los intereses comerciales de un empresario que a su vez estaba conectado con importantes banqueros germanos, entre los que se contaban los Fúcares (Fugger) y los Welser.

La acusación del rey Manuel apuntaba a que, desde la oficina de Haro, se hacían actividades de espionaje, tema nada extraño en cuanto a que todas las casas comerciales hacían circular información sobre movimientos de empresas de descubrimientos y colonización en los respectivos puertos donde estaban. Llegó a tal punto el boicot, como afirma Juan Gil, que el joven Carlos I amenazó con tomar las mismas medidas contra comerciantes súbditos de Portugal, que estuviesen haciendo operaciones en España.

Entonces, uno de los primeros efectos de la noticia del contrato fue la reacción de la competencia, desechada por ver a antiguos colaboradores vendiendo un proyecto que pudo ser lusitano, aunque valga recordar que Magallanes y Falero ni siquiera habían tenido la oportunidad de presentarlo formalmente al rey Manuel, porque nunca se les dio la oportunidad de hacerlo y porque en realidad, en dicho momento, las prioridades de dicha Corona eran otras, tanto o más lucrativas que las que ofrecía el incierto viaje a descubrir un nuevo estrecho y ruta a las especias.

No obstante, surgieron otros problemas, y esta vez eran internos. Tal como señalamos, la relación de Magallanes y Falero había tenido los primeros desencuentros cuanto el primero había filtrado información a Aranda sin su consentimiento. También hubo fricción cuando les había tocado negociar el acuerdo con el Factor de la Casa de Contratación, puesto que ambos tenían pareceres distintos. Pero ahora la crisis se profundizaría con las noticias llegadas desde la corte del rey Carlos.

Si bien el acuerdo se había formado entre la corona y los dos socios, poco tiempo después, a instancia de los asesores del monarca, le hicieron ver al rey Carlos que no era bueno que dos extranjeros, por muy nacionalizados que estuviesen, tomaran el control absoluto de la empresa y, en particular, de la ejecución de la misma. Recordando el caso de Cristóbal Colón y el equilibrio que puso Martín Alonso Pinzón como piloto hispano en la expedición, ahora al monarca le pareció necesario que uno de los dos líderes de la empresa fuese hispano, por lo que uno de los dos portugueses debería salir de la empresa, al menos, en su ejecución.

Y como Magallanes no sería el descartado por su condición de líder natural del proyecto y navegante experimentado, entonces se decidió prescindir de Ruy Falero, punto que nuevamente trajo fuertes tensiones, más aún porque entre los argumentos que se usaron para sacar al cosmógrafo de la expedición estaba el que no se le consideraba con salud apta para dirigir la empresa, específicamente la mental.

De todas formas, para suavizar la determinación, se le informó que habría una segunda expedición más adelante donde se contaría con sus servicios, oferta que nunca se concretó. En reemplazo del cosmógrafo la Corona, por influencias de Juan Rodríguez de Fonseca, designó a Juan de Cartagena como segundo al mando, personaje que viviría tristes episodios durante la ejecución de la empresa, tema que detallaremos más adelante.

¿Estaba realmente enfermo Falero? Al parecer no en el momento en que es reemplazado, pero su fuerte carácter y los conflictos que había vivido durante el desarrollo de las negociaciones, habían ido afectando su imagen en el entorno, a tal punto que para el mundo de la época y posteriormente para la historia, quedó marcado por su condición de supuesta locura.

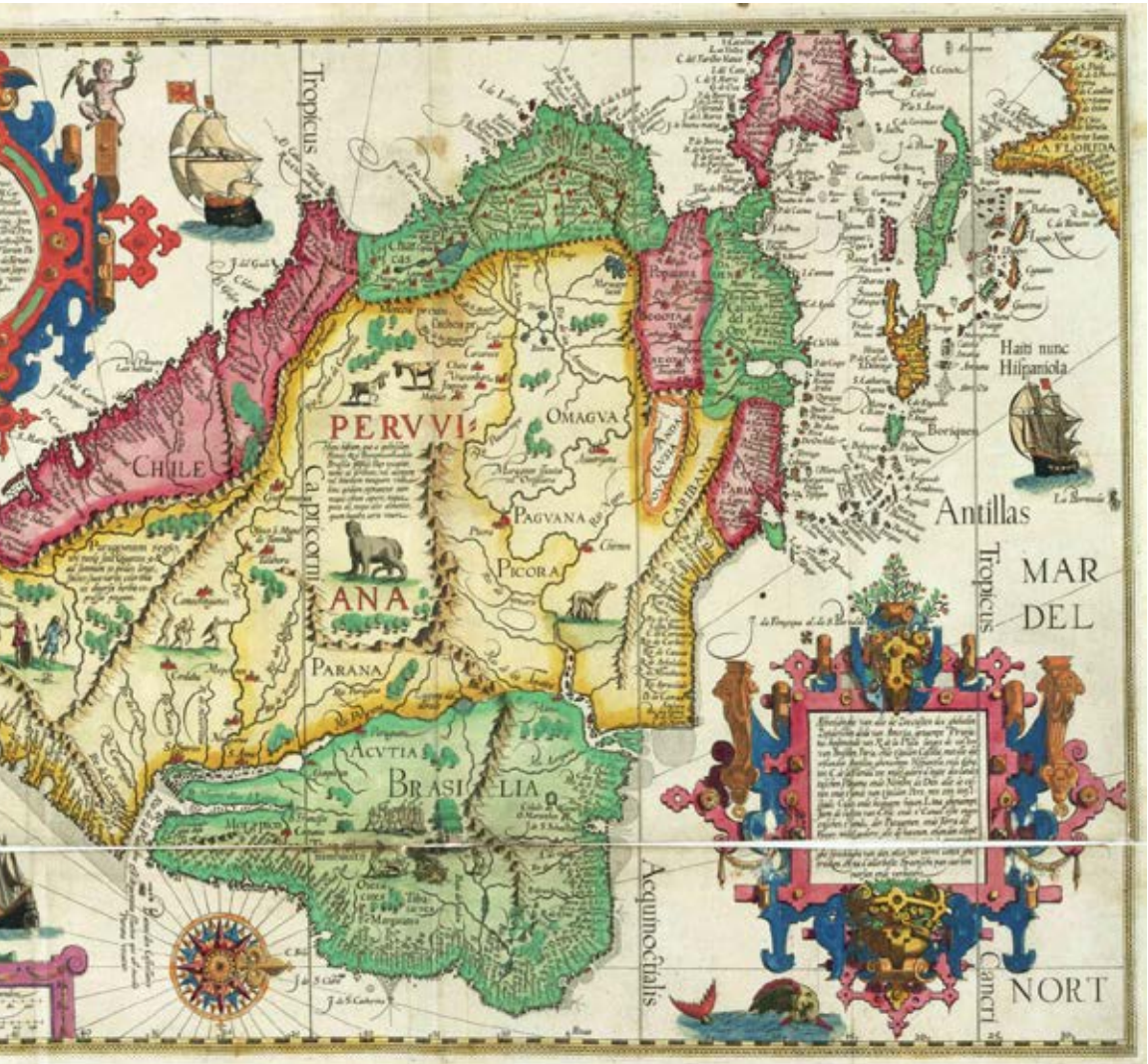
Con todo lo anterior, Magallanes y su socio habían firmado unas capitulaciones ventajosas con la Corona, la que, a su vez, creía apostar por un buen proyecto empresarial. El posible descubrimiento de un paso por el sur de América y una ruta occidental hasta las ansiadas islas de las especias -tema que había quedado pendiente con Colón-, sería el cierre magistral de un proceso de descubrimientos que se había iniciado precisamente con el genovés.

Estaba a la vista, además, el descubrimiento de Vasco Núñez de Balboa del Mar de Sur en 1513, el océano que efectivamente bañaba las costas de Asia, por lo que el camino estaba servido. Sin embargo, había riesgos puesto que también estaba el recuerdo reciente del fracaso de Solís buscando un estrecho en el Río de la Plata, y también persistía la duda más que razonable acerca de dónde efectivamente estaría el límite entre Castilla y Portugal en el espacio asiático; aquella imaginaria línea del Tratado de Tordesillas.

Con las aprobaciones, quedaba por delante un aspecto vital en la empresa que ya había superado su primera etapa de obtención de permisos y atracción de inversionistas. Ahora vendría el plan de ejecución en donde se presentarían nuevos desafíos e imprevistos, que pondrían a prueba la concreción de la iniciativa.



Mapa de América del Sur, Arnold Florent van Langren, 1596.



Cortesía de The John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island.



**UN CAPITAL HUMANO
GLOBAL**

04

Cuando la aprobación del proyecto finalmente se concretó, se iniciaba un desafío complejo que tenía relación con implementar una empresa que, si bien estaba en la cabeza de Magallanes y Falero, implicaba el desafío de comprometer gente que hiciera viable la travesía proyectada.

Para entonces, ya eran frecuentes los viajes al Nuevo Mundo y no había duda de las distancias reales entre uno y otro continente. También se conocía mucho mejor las corrientes y vientos que posibilitaban una travesía en tiempos razonables para garantizar la supervivencia de las tripulaciones.

Desde esa perspectiva, anunciar una nueva empresa y recibir gente dispuesta a sumarse parecía una tarea llevadera; sin embargo, no lo fue en la práctica. La razón fundamental es que se trataba de emprendedores extranjeros que no necesariamente tendrían la credibilidad en el entorno sevillano y andaluz en general.

Además, el viaje no era a las Indias como hasta entonces era habitual, sino que se trataba de continuar la búsqueda de un paso por el sur del continente, tal como lo había hecho Solís, con catastróficos resultados que aún estaban en la memoria de muchos de quienes se enteraron de esta nueva travesía.

También entre los marinos experimentados, había otra duda razonable: ¿qué distancia había entre el posible estrecho del sur y las islas de las especias? Algunos cartógrafos las situaban cercanas, pero ¿y si no era así? Las consecuencias serían trágicas puesto que un viaje de largas distancias en naves que no tenían tanta autonomía, podría poner en riesgo a toda la tripulación y, por supuesto, al proyecto completo.

Por lo anterior, ¿hubo gente dispuesta a sumarse? ¿qué estrategias se utilizaron para comprometer tripulación profesional? Magallanes era un tipo experimentado y con una larga trayectoria. Una persona que había estado en Asia, enfrentado enormes desafíos marítimos y

luchado en batallas en territorios lejanos. Que conocía el mundo de las especias; en fin, una persona que no planeaba llegar a un nuevo mundo ignoto, sino arribar a un territorio conocido, pero por otro camino.

En este sentido, lo que ofrecía era innovar en las formas, pero para dirigirse en una misma dirección. La ruta era su innovación, rompiendo paradigmas, pero con el objetivo de alcanzar las islas Molucas; aquel archipiélago que estaba en la mente de muchos desde hacía muchos años.

Entonces, con fama de buen marino y con capacidades de ejercer liderazgo, se concentró en Sevilla en la consecución de todo lo necesario para llevar adelante la empresa que le habían aprobado las autoridades.

La primera ventaja que tuvo, fue que no estaba solo. Recordando a Colón, quien solo pudo conseguir tripulación en Palos cuando el padre Juan Marchena le presentó a Martín Alonso Pinzón, aquí la situación fue distinta. Como señalamos, Magallanes había arribado a Sevilla desde Portugal con un grupo de colaboradores entre los que se contaban marinos experimentados. También contaba con sus cercanos, como su esclavo y sus criados, quienes naturalmente se sumarían al viaje.

En este sentido, la presencia de personajes como el malayo no dejaba de ser importante porque al ser originario de Malaca, conocía las lenguas del sudeste asiático, y por lo tanto, se daba por descontado que sería el intérprete cuando se llegara a las islas de las especias.

Así, con una pequeña base que le acompañaba y que sería relevante y tranquilizadora para el marino portugués, la primera estrategia, y bastante lógica por lo demás, fue conseguir las naves necesarias para ejecutar la travesía, puesto que teniendo el equipamiento acorde al desafío marítimo que enfrentarían, con mayor seguridad se sumaría la ansiada tripulación.

Fueron cinco las naves que comenzaron a prepararse, las que tuvieron como soporte financiero la participación del citado Cristóbal de Haro, específicamente en cuanto al apoyo logístico de una empresa que, en caso de tener éxito, tendría cuantiosas ganancias.

La nave capitana, que estaba al mando de Magallanes, era la Nao Trinidad, de 110 toneladas, siendo capaz de albergar una dotación de 55 hombres. Tenía tres mástiles; el primero en proa con vela cuadrada, lo mismo que en el principal y, en cambio, en el palo de mesana, es decir, a popa, una vela latina que le permitía ser una nave más versátil y marinera para la navegación de largas distancias sin costa a la vista, a la que se le conocía en aquel tiempo como “navegación de altura”. El piloto de la nave sería Esteban Gómez y el maestre Juan Bautista de Punzarol.

La segunda nave era la San Antonio, más grande que la primera. De 120 toneladas, era la más grande de la expedición, con una capacidad para albergar a 60 tripulantes. No se conocen mayores características, pero todo parece indicar que también era una Nao, y que tenía velas cuadradas y latinas para mejorar su condición marinera. En principio iba a ser comandada por Ruy Falero, pero cuando se le bajó a éste de la expedición a última hora, entonces quedó al mando del referido Juan de Cartagena, hombre de confianza de la corte y segundo en el mando general de la expedición, haciendo las veces de veedor de la Corona. Los pilotos de la nave eran Juan Rodríguez de Mafra y Andrés de San Martín, y el maestre sería Juan de Elorriaga, originario de Guipúzcoa.

Con respecto a las otras tres naves, éstas eran más pequeñas, siendo La Concepción la de mayor tamaño, llegando a las 90 toneladas y a una tripulación de 45 hombres. Identificada como Nao, estaba comandada por Gaspar de Quezada, siendo el piloto Juan López Carballo y el maestre Juan Sebastián Elcano, quien saltará a la fama en la segunda parte de la expedición.

Nao Victoria, en Abraham Ortelius, 1589.



Colección Juan & Peggy Rada.

La Nao Victoria, la más célebre de todas, era una de las naves menores de la expedición, con sólo 85 toneladas y una tripulación de 42 hombres. Al mando estaba Luis de Mendoza y se nombró maestre a Antón Salomón. En cuanto al piloto, este era Vasco Gallego. La Victoria tenía 28 metros de eslora – largo –, y una manga – ancho- de unos 7,5 metros. Contaba con tres mástiles, siendo el de popa con vela latina, lo que le permitía tener velocidad y maniobrabilidad óptima para la época.

La última nao de la flotilla era la Santiago, de 75 toneladas, siendo la más pequeña de todas. Tenía una capacidad de 32 hombres y estaría al mando de Juan de Serrano, sobrino del gran amigo de Magallanes, Francisco Serrano, con quien Fernando había compartido grandes aventuras en el Índico, y con quien para esa fecha todavía mantenía correspondencia. El maestre de esta nao sería Baltasar Ginovés.

Tras la tarea de preparar las referidas naves que, al parecer, fueron adquiridas por medio de expropiación en Cádiz y en Sanlúcar de Barrameda, más La Victoria, conseguida en Ondarroa, Vizcaya, los organizadores de la expedición se centraron en la tarea de concretar la contratación de la tripulación y, al mismo tiempo, de conseguir todo lo necesario en pertrechos, tanto en diversos lugares de España como en Flandes. De hecho, una Real Cédula de Carlos I mandaba que se le dieran todas las facilidades para conseguir el avituallamiento y que, si éste estaba en Flandes, se lo debería encargar con el tiempo suficiente de antelación para que así no existiesen atrasos.

Para hacer frente a los pagos, se liberaron fondos de las Arcas Reales y se permitió la participación de privados como Haro para proveer lo necesario. Así, todo parecía que sería un proceso rápido y sin dificultad, pero armar una expedición y, al mismo tiempo, sortear todas las vicisitudes que aparecerían en el camino harían que todo comenzara a ir más lento de lo esperado.

Una de las primeras trabas que surgió comenzó en Sevilla. La noticia del contrato de asiento y capitulación entre el rey Carlos y los socios

portugueses Magallanes y Falero no cayó bien en el entorno andaluz, en especial en la Casa de Contratación, puesto que además de Juan de Aranda, que apoyó decididamente el proyecto, los otros dos oficiales reales que componían la dirección de dicha institución, no habían estado de acuerdo con la aprobación del mismo, y el monarca había firmado la aprobación sin consultarles su parecer. Estos funcionarios eran nada menos que el contador Juan López de Recalde, y el tesorero Sancho de Matienzo.

Fue tal el disgusto ante la noticia, que las quejas llegaron a la corte, puesto que de otra forma no se entendería cómo es que el rey, como señala Juan Gil, les pidiera disculpas “por su descortés modo de proceder”, puesto que, en primera instancia, el 23 marzo de 1518 simplemente les había enviado una carta donde les comunicaba la firma del contrato y les daba instrucciones de cómo proceder. En cambio, el 23 de abril de ese mismo año, les decía lo siguiente: “no se ha dejado de hacer por falta de no tenerlos por personas muy deseosas de nuestro servicio y de experiencia y que sabréis muy bien lo que en semejantes cosas se debe hacer”, es decir, el rey justificaba la falta de atención hacia ellos por la premura en la firma, y por tener muchas ocupaciones. Y como compensación por la forma en que había actuado el joven monarca frente a sus servidores de confianza, como deberían ser los de una institución tan importante como la Casa de Contratación, les dio la posibilidad de que ellos nombraran un capitán, prerrogativa que, de acuerdo con el contrato con los socios portugueses, debía tener solo Carlos I o su Consejo.

Sin embargo, este deseo quedó solo en el papel y en las buenas intenciones, porque finalmente quien decidió fue el obispo Juan Rodríguez de Fonseca, y dicho nombramiento recayó en un hombre de su más estricta confianza, el referido Juan de Cartagena.

Esta primera fricción que se provocó en Sevilla terminó por complicar a Magallanes, puesto que los oficiales de la Casa de Contratación no colaboraron mucho en la implementación del proyecto del portugués, llenando de reparos y demoras las solicitudes de Fernando.

Por ejemplo, cuando el marino lusitano, junto a Falero, llegaron con capitulación en mano a solicitar los fondos para comenzar la preparación de la flota, le informaron que como ellos no habían recibido el memorial que estaba citado en el documento, no iniciarían ningún trámite, ante lo cual tuvieron que armarse de paciencia, puesto que entrar en conflicto con el principal organismo de Sevilla en los temas concernientes a ultramar, no era recomendable para ningún emprendedor.

Para entonces, todavía Falero partiría en la expedición, pero estos disgustos y la espera que postergó el viaje por muchos meses, fue minando el carácter del cosmógrafo, a tal punto que cuando se decidió que no iría, no fue casualidad que se argumentara oficialmente una enfermedad mental.

¿Y qué pasó con Juan de Aranda? Tal como vimos, cuando Magallanes llegó por primera vez a Sevilla, el Factor de la Casa de Contratación había sido su gran aliado, gracias a los contactos de su suegro. Pero como también se señaló, cuando se supo que este importante funcionario estaba involucrado en incentivos económicos, se le abrió un expediente sumarial, por lo que durante todo el preparativo de la expedición estuvo ausente de Sevilla, preparando su defensa y descargos. Esta ausencia fue un tema no menor, dado que este hombre debió haber sido clave en apurar los preparativos de la expedición, que en teoría debía zarpar en agosto de 1518, al menos según los deseos del Magallanes y del propio monarca. En este sentido, el plan de generar redes de apoyo para posibilitar el lanzamiento de la empresa, había fallado en una de sus etapas, aunque por razones bastantes fundadas: sospechas de corrupción de parte de un funcionario del reino, tema que debió servir de enseñanza a Magallanes o a cualquiera.

Pasaron los meses y la compra de pertrechos y vituallas demoraba más de la cuenta, por lo que hubo de suspender la fecha inicialmente programada. Lo que no imaginaba Fernando es que tardaría un año más, atraso que jugaría en contra de la empresa en general porque la competencia, Portugal, ya enterada de los preparativos, aceleró su proceso de avance a las Molucas por el océano Índico.

Otra de las razones del atraso, era que la Casa de Contratación comenzó a frenar a liberación de los fondos aduciendo escasez de los mismos, a tal punto que el monarca tuvo que intervenir en favor de Magallanes ante los reclamos de éste, expuestos personalmente en un encuentro que sostuvieron en Barcelona a principios de 1519.

A propósito de dichos fondos, el presupuesto total era de 16,000 ducados y con todos los esfuerzos posibles, era difícil completar la cifra acordada en las fechas estipuladas, por lo que en esto la institución sevillana estaba en lo cierto. Por lo anterior, fue necesario acudir al ámbito privado, en particular a los banqueros alemanes Fúcares (Fugger) y Welser, quienes habrían colaborado para disponer de los recursos necesarios.

Como se puede observar, la empresa de Magallanes y Falero, al igual que las anteriores, se convertía en una asociación pública privada, en donde la Corona, deseosa de no perder el control de las rutas, territorios y comercio, se abría a compartir ganancias no solo con los emprendedores que habían propuesto el negocio, sino con quienes estaban dispuestos a financiarlo, pero sin ceder en la propiedad del mismo.

Y mientras se realizaba la búsqueda del personal que habría de componer la expedición, otro suceso ocurrido en Sevilla complicó el escenario. Cuando las naos ya estaban en el puerto del Guadalquivir, Magallanes decidió enarbolar sus banderas en la nave capitana, aprovechando que estaba varada para reparaciones. Esta era una práctica habitual, en especial cuando un hidalgo estaba al mando y requería izar su escudo de armas. Sin embargo, lo que no previó es que era fundamental que los primeros emblemas que debían flamear eran los del Rey de Castilla. Así, adelantándose, pero sin intención y conciencia de la gravedad que sería mostrar emblemas de origen portugués en Sevilla, los vecinos del puerto y testigos del episodio iniciaron protestas y desórdenes que golpearon la reputación de la expedición. Incluso un marino resultó herido en el incidente porque los sevillanos reaccionaron airadamente al observar emblemas que

creyeron asociar a la Corona de Portugal, siendo que en realidad pertenecían al linaje de Magallanes.

Gracias a la mediación de Matienzo, el mismo personaje de la Casa de Contratación, es que el incidente no pasó a mayores, puesto que supo mediar en un conflicto artificial que solo se había producido por un malentendido, puesto que el mismo día en el que Magallanes izó las banderas, los representantes de la Corona lo iban a hacer también, aunque lamentablemente el portugués lo hizo muy temprano por la mañana.

Como enseñanza de este episodio, es que una empresa formada en otro escenario cultural debía tomar todas las precauciones necesarias para no generar conflictos innecesarios. Los portugueses, en particular los marinos, no eran vistos con buenos ojos en un entorno marítimo hispano, fundamentalmente porque eran competencia directa. Sin embargo, también es cierto que eran muchos los lusitanos que vivían en la bella ciudad del Guadalquivir.

Entretanto, cuando el rey se enteró de los enfrentamientos, exigió a las autoridades locales someter a proceso a todos los que había liderado los incidentes contra la empresa. Y fue tal la molestia del monarca que pidió que se le informase oportunamente de los resultados de la investigación.

Como se puede observar, si bien Magallanes había conseguido con bastante éxito la aprobación del proyecto, todas las complicaciones llegaron cuando menos lo esperaba. Posiblemente, estos eran los costos de haber saltado procesos, gracias a sus redes y relaciones, pero que habían dañado egos locales y, por lo tanto, habían ganado no pocas enemistades.

Mientras tanto, los portugueses siguieron presionando, incluso solicitando entrevistas con el propio Magallanes para que renunciase al proyecto y regresase a Portugal para servir al monarca Manuel I y a su patria.

El notable historiador Juan Gil nos relata la entrevista del emisario portugués Sebastián Álvares con Magallanes en julio de 1519, en donde las agudas propuestas del representante de Manuel I posiblemente hicieron titubear al navegante lusitano. Sin embargo, lo que zanjó el tema fue que Fernando tenía la palabra empeñada con el rey Carlos I, y no estaba dispuesto a incumplir sus compromisos. Lo único que podría derrumbar el contrato es que este no se respetara, pero para aquel momento el rey había puesto todos los esfuerzos para solucionar cada uno de los inconvenientes que se presentaban; es decir, el monarca cumplía su palabra, y por lo tanto el lusitano también quería hacerlo.

Además, Magallanes defendió ante su compatriota una hipótesis bastante sólida. Decía que si él renunciaba y no realizaba la empresa, otro lo haría, así que lo mejor para Portugal era que un lusitano lo hiciera porque de esta manera, no habría intención de perjudicar a su primera patria fuera del marco legal. Esto solo era una empresa de descubrimiento, por lo que, si las islas Molucas pertenecían a España por la línea de Tordesillas, simplemente se constataría una realidad jurídica. Además, si se encontraba un estrecho en el sur de América, ya estaba claro que pertenecía a la jurisdicción de Castilla, por el referido tratado. Es decir, los dos objetivos de la expedición en teoría, eran constatar hipótesis científicas que se inclinaban a apoyar la tesis castellana y, por tanto, no era una traición a su patria.

Sorteada la presión de las autoridades portuguesas, el escollo final para completar la expedición era tener los tripulantes necesarios para la misma. En cuanto al mando de las 5 naves, vimos que estos se definieron desde un comienzo, porque aquello estaba estipulado por acuerdos contractuales. Magallanes podía llevar gente de su confianza, pero también la Corona impuso sus términos.

Precisamente, fue en julio de 1519, restando dos meses para el zarpe definitivo, cuando se notificó que Ruy Falero no podía ir en el viaje por razones de salud. Lo interesante es que el propio Magallanes no opuso resistencia a la decisión, siendo que era su socio y coautor intelectual del proyecto.

Las relaciones humanas habían llegado a tal punto crítico que debió haber sido un alivio que Ruy no se subiera a la nave, puesto que por su carácter solía salirse de sus casillas y fácilmente generaba conflictos, por lo que, en medio de una travesía, podía ser riesgoso para la empresa misma.

Pero también, tal como señalamos, había otra razón silenciosa. La Corona quería tener un control mayor sobre la expedición, por lo que se nombró al veedor Juan de Cartagena, y así se evitaba al mismo tiempo tener dos portugueses al mando. Asimismo, por los incidentes de Sevilla es posible que hicieran más razonable involucrar a los hispanos en el mando, en especial para dar tranquilidad a las tripulaciones locales.

Este último punto recuerda en parte con lo ocurrido con Colón, quien solo cuando tuvo como segundo al mando a Martín Alonso Pinzón obtuvo la confianza de la tripulación, porque en principio solo lo veían como un extranjero al que no conocían.

Otros pilotos como los citados Andrés de San Martín y Juan Rodríguez de Mafra, reconocidos marinos locales y de confianza de la Casa de Contratación, asumieron un papel más protagónico en la expedición.

¿Y la tripulación? No fue fácil completarla porque el riesgo era tan grande que muchos marinos experimentados se restaron, conscientes de que era un viaje en que el riesgo de vida era grande. Y entre las razones argumentadas había dos que eran significativas. Juan Díaz de Solís había fracasado hacía sólo 4 años en su expedición al actual Río de la Plata, en que se buscaba un paso por el sur. Como hubo algunos sobrevivientes, las historias relatadas hacía poco aconsejable una nueva travesía. Además, no olvidemos que los marinos tenían familia, y también había presión de su entorno para que no arriesgaran innecesariamente sus vidas en una travesía tan larga que, al menos, tomaría dos años, cuando en ese momento había otras múltiples posibilidades laborales como los viajes que, desde Sevilla, se hacían al Caribe, en particular a la ciudad de Santo Domingo, en una ruta que para entonces ya era muy conocida y menos riesgosa.

Por esta razón, justamente en el entorno de Sevilla y en ciudades cercanas donde se leyó un pregón informando de la expedición llamando a sumarse, la efectividad comunicacional fue baja, por lo que Magallanes creyó necesario ampliar el espectro de búsqueda e internacionalizar la dotación.

De hecho, la tripulación en principio iba a ser internacional, porque el portugués sumaría 10 compatriotas suyos de confianza a la dotación, cosa que tampoco gustó en el entorno político de la Corona. Pero Magallanes tenía una buena defensa ante ello, porque en el contrato firmado no había restricciones al respecto, por lo que podía sumar a la gente que él quisiera, y difícilmente se la podía negar. Además, la bajada de la Nao de Falero permitía sumar, como compensación, más tripulantes lusitanos, argumentando que él requería trabajar con gente cercana y, en realidad, estaba en lo cierto, más aún si había perdido a su socio principal.

¿De dónde aparecieron esos colaboradores cercanos? Recordemos que Fernando no había llegado sólo a Sevilla por lo que, desde un comienzo, pensó construir un círculo de confianza. Hasta es muy posible que en Portugal ya hubiese ofrecido participación en la entonces hipotética empresa, dado que incluso la selección de algunos apunta a que ya tenía en mente el proyecto. Por ejemplo, su fiel esclavo Enrique de Malaca era el intérprete que necesitaba y, por ello, le gestionó un sueldo por parte de la Corona. ¿Pero recibían sueldo los esclavos? Lógicamente no, pero en este caso Magallanes pensó en Enrique como un colaborador cercano y estratégico para la empresa, en especial cuando arribaran a las islas de las Especias, pues quería que su participación fuese en el marco de un espíritu de colaboración y no de una simple obligación por su condición de cautivo.

En total la tripulación estuvo compuesta por 237 tripulantes, de los cuales 139 eran españoles y 31 portugueses, siendo el resto extranjeros de diferentes nacionalidades. Magallanes, como nos relata, reconoce que tuvo que recurrir a “venecianos y griegos, y bretones y franceses, y alemanes y genoveses, porque al tiempo que los tomó no se hallaba gente para la dicha armada, naturales de estos reinos, habiendo hecho

pregonar en Málaga y en Cádiz, y en todo el condado, y en esta ciudad, el sueldo que su alteza les manda a dar”.

Llamativo de estas palabras es la alusión al sueldo, el cual estaba por sobre la media de lo que se pagaba en aquel momento. Por ejemplo, a los marineros se les pagaría 1200 maravedíes al mes, y a los grumetes 800. A los pajes 500 maravedíes y otro tanto a los carpinteros y calafates. Como el viaje duraría mucho tiempo, se garantiza el sustento a sus familias en caso de muerte, por lo que existía garantía de que las deudas se pagarían.

Así y todo, esto no convenció a los sevillanos y andaluces en general. Por ello la Corona ordenó a los pilotos que colaboraran en la contratación de personal, presión que surtió efecto, a tal punto que algunos de ellos enrolaron algunos familiares y cercanos, prueba de que cuando el monarca presionaba, inmediatamente había resultados positivos.

Y como decía Magallanes, finalmente hubo interesados de múltiples lugares que, ante tamaña empresa, con un buen nivel de ingresos y promesas de aventuras, optaron por postular a ser tripulantes de una expedición que recorrería al menos medio mundo, en busca de las riquezas de Oriente.

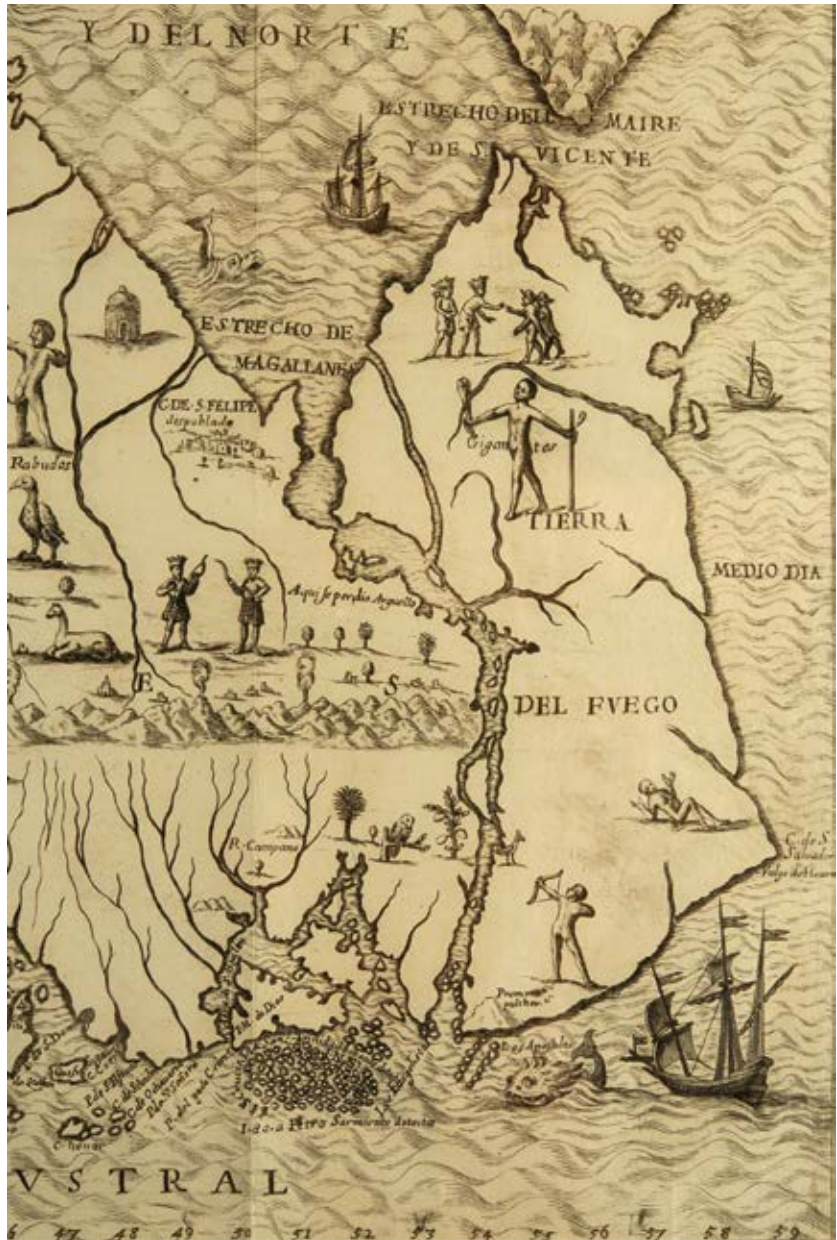
Lo que sí podría sorprender es la diversidad de nacionalidades que se observaron en la empresa, pero que para entonces aún no existían las restricciones que en Europa se hicieron más fuertes en las siguientes décadas. Por ejemplo, ya había comenzado la Reforma de Martín Lutero en 1517, pero solo a partir de la década de 1520 comenzaría a gestarse una profunda división entre los habitantes de las regiones católicas y reformadas que, a su vez, para el caso de España, provocaría prohibiciones del paso de tripulantes y pasajeros desde regiones no católicas hacia las Indias.

Por esta razón, para los tiempos en que se conformó la nómina definitiva, se integraron sin dificultad 5 tripulantes de Flandes, 4 alemanes y 1 inglés, situación que hubiese sido compleja unas décadas más tarde. También había 26 itálicos, 9 griegos, 2 irlandeses, 2 esclavos

negros, un hindú, dos mestizos sin identificar, y el citado esclavo de Malaca. En suma, una diversidad impresionante para una empresa que daría la vuelta al mundo, como un presagio de una empresa que literalmente se transformaría en un capítulo importante de la historia global.

Entre los tripulantes había también dos sacerdotes y un médico, así como un grupo de personas que eran consideradas “sobresalientes”, no en el sentido del mérito, como hoy lo entenderíamos, sino en condición que estaban fuera de la lista oficial, con funciones específicas, designadas por el capitán general Magallanes. Uno de esos sobresalientes fue el lombardo Antonio Pigafetta, quien será el célebre cronista de la expedición, de un viaje que ahora estaba presto a zarpar rumbo a la gloria o al desastre.

El estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego. Extracto del mapa del *Tabula Geographica Regni Chili*, Alonso de Ovalle, 1646.



Colección de Juan & Peggy Rada.



**LA TRAVESÍA:
EJECUCIÓN DEL
PROYECTO**

05

Tras las vicisitudes descritas, por fin, la flotilla compuesta por las 5 naves estaba lista para zarpar en la ribera del Guadalquivir de Sevilla. La ciudad estaba expectante para una empresa a la que tanta importancia le había entregado la Corona, y que tenía por finalidad internarse en mundo desconocido, plagado de peligros, en una dura búsqueda de un supuesto estrecho por el sur de América, en donde se encontrarían con mares tormentosos, con vientos y corrientes marinas nunca antes enfrentadas.

El sevillano fray Bartolomé de las Casas, quien como referimos, había conocido a Magallanes en Valladolid señalaba tiempo más tarde: “Dióse en Sevilla a Magallanes todo lo que pidió, conviene a saber: cinco navíos muy bien proveídos de bastimentos y armas y rescates, y doscientos treinta hombres y algunos más, no llegando a cuarenta, entre marineros y pasajeros, con cuatro oficiales del rey. Gastáronse en su despacho, de la hacienda del Rey, creo que 21,000 ducados y no llegaron a 25,000”.

Quizás nuestro testigo no estaba tan claro en las cifras del presupuesto ni tampoco en el número definitivo de la tripulación, porque habían existido cambios hasta poco antes del zarpe; sin embargo, daba a entender que este proyecto, con todas las circunstancias vividas en su preparación, contaba con todo lo necesario para lograr el ansiado éxito, al menos en el papel.

Y como recuerda el “sobresaliente” Pigafetta, a quien Magallanes le había asignado la tarea de llevar registro del viaje, previo disparo de una salva de artillería, zarparon río abajo el lunes 10 de agosto de 1519, hasta llegar a Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir, donde se emplazaba el castillo del duque de Medina Sidonia.

Allí terminaron de incorporar los últimos pertrechos, y Magallanes junto con los capitanes de las naves, tomaron posesión definitiva de sus puestos, ya que habían permanecido unos días más en la ciudad hispalense.

El puerto de Sanlúcar de Barrameda, Theodoro de Bry, 1594.



Cortesía de The John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island.

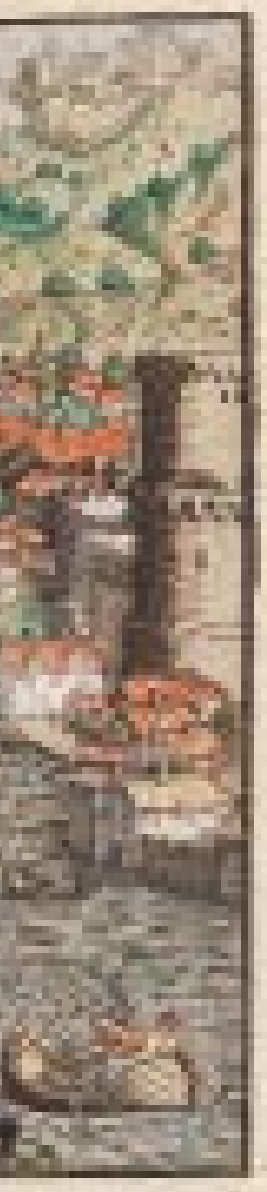
De hecho, en esas mismas jornadas en que la flotilla estaba en Sanlúcar, el portugués había hecho testamento en Sevilla a favor de su familia, documento de suma importancia para un marino que dejaba a su mujer con un niño pequeño, Rodrigo, y uno por nacer. Lamentablemente, ninguno de los tres sobreviviría mucho tiempo.

Finalmente, el 20 de septiembre de 1519 la flota zarpó rumbo al sur, y tras 6 días de rápida navegación arribaron a Las Canarias, punto estratégico en el Atlántico hispano, porque ahí se podía hacer el último aprovisionamiento de agua y víveres previo al cruce del Océano rumbo al Suroeste, puesto que no podrían hacerlo en las islas del Cabo Verde, más al sur, por ser de jurisdicción portuguesa. De hecho, Pigafetta nos cuenta que tras zarpar de Canarias el 3 de octubre, tomaron rumbo al sur, camino a Guinea, para luego tomar dirección al Oeste rumbo al Brasil. Todo bajo jurisdicción lusitana, pero apelando a que el objetivo era llegar al sur de la referida línea de Tordesillas, y por tanto, a territorios castellanos, sin entrar en conflicto con el monarca Manuel.

Luego de arribar a la costa brasileña, fondearon en el mes de diciembre en la bahía de Guanabara, entonces conocida de Santa Lucía y donde hoy se emplaza la ciudad de Río de Janeiro. Con un entorno geográfico espectacular y rico en provisiones, la tripulación pudo recuperarse de la travesía ya que hasta ese momento habían transcurrido más de tres meses desde el zarpe desde el muelle de las Mulas en Sevilla.

Una ventaja que hasta aquí tenía la expedición, es que algunos portugueses como el piloto Carballo, conocía bien el territorio, porque antes de servir a Castilla había navegado por estas costas y por lo tanto, era una ruta bastante segura.

Hasta aquí, parecía que todo funcionaba bien en cuanto a la relación entre el liderazgo de Magallanes y su relación con el equipo humano, en particular con el resto de los oficiales y gente al mando, y de cómo estos transmitían la información a todos los tripulantes. Sin embargo, un incidente que había ocurrido en la travesía se resolvió de la manera más trágica, precisamente en los días en que estaban descansando en



la bahía referida. Magallanes ordenó someter a proceso nada menos que al maestre de la Nao Victoria, Antón Salomón, por sodomía, acusado de haber abusado de un joven grumete de la nave que estaba a su cargo.

El juicio se realizó el 20 de diciembre de 1519 y tuvo como resultado la condena a muerte por ahorcamiento, pena que se cumplió ese mismo día, causando estupor en el resto de las tripulaciones, pero que fue defendida por los distintos mandos de las naves, para que sirviera de escarmiento. Sin embargo, fue en ese momento que el veedor Juan de Cartagena y Magallanes tuvieron sus primeros desencuentros que irían aumentando con el correr de los meses. Posiblemente al primero le pareció excesiva la pena para el maestre Salomón, pero la autoridad estaba a cargo del portugués y él consideraba – desde su experiencia – que el ejercicio de autoridad era fundamental para llevar a buen puerto sus objetivos.

Este episodio fue omitido por Pigafetta en su diario de a bordo, quien durante la estancia en Brasil se limitó a describir los pueblos originarios y sus particularidades culturales, entre las que se contaba, según él, la práctica de la antropofagia, es decir, el canibalismo, aspecto que, según el relator, se lo había contado el citado piloto Juan Carballo.

Tras el zarpe desde el futuro Río de Janeiro, la expedición se dirigió al sur, cruzando la línea de Tordesillas y arribando al Río de la Plata, que para entonces se le conocía como Río de Solís, y que Pigafetta le denominó Mar Dulce. Debe haber sido enorme la impresión de los navegantes el haber llegado a una desembocadura tan extensa, a tal punto que se creyó factible, tal como le había ocurrido a Díaz de Solís 4 años antes que, si se remontaba el río, podía haber la posibilidad que al interior pudiera estar el estrecho que conectase con el Mar del Sur, es decir, al océano que había descubierto Balboa. Por esta razón, la nao Santiago, -la más pequeña de la flota-, se internó por varios días aguas arriba hasta cerciorarse de que se trataba de un gran río y no de un canal salado interoceánico.

Tras permanecer cerca de un mes en el delta rioplatense, la flota continuó el viaje al sur por la costa patagónica hasta los 49 grados de latitud sur, donde ingresaron a una gran bahía que conocemos como San Julián, en la actual República Argentina. En dicho territorio se establecieron para invernarse porque la llegada del otoño ya se estaba haciendo sentir y Magallanes tenía claro que una invernada más al sur, pondría en riesgo la vida de sus hombres y el resultado final de la empresa.

Allí permanecieron desde el 31 de marzo hasta el 24 de agosto de 1520, es decir, tras casi un año de travesía, todavía no se cumplía el primer objetivo de encontrar un canal o estrecho que les condujera al otro océano, y parte de la tripulación comenzó a sentir el desgaste y desmotivación por un viaje que desde el comienzo se sabía que iba a ser extenuante y peligroso.

Al comienzo en San Julián, junto con levantar un campamento, los hombres se dedicaron a reparar las naves y explorar el territorio que parecía deshabitado. Sin embargo, la crudeza del tiempo fue minando los ánimos, a tal punto que pronto se produjo una rebelión, la cual estuvo liderada por importantes miembros de la expedición, lo que significó una brutal fractura en el equipo humano. Posiblemente, desde la estancia en Brasil las relaciones se habían puesto tensas, siendo la excesiva autoridad de Magallanes la que molestaba mucho a algunos oficiales y tripulantes. De igual forma, había desconfianza hacia sus planes y sobre todo a las reales posibilidades de que pudiesen llegar a tener éxito en la empresa. Y tampoco estaban de acuerdo con la estancia en San Julián, la que consideraban excesiva. Pero, además, algunos cronistas sostienen que el problema de fondo era que los castellanos no soportaban que un portugués estuviese al mando, y que los roces con otros miembros de la tripulación tenían su origen en el mismo problema. Así por ejemplo, escribía Maximiliano Transilvano sobre este punto: “trabadas estas pláticas entre los unos y los otros, decían los castellanos que como Magallanes fuese portugués, ninguna cosa podría hacer que más gloriosa fuese para su patria que echar a perder aquella armada con todos los castellanos que en ella iban”, es

decir, desconfiaban del comandante en cuanto a su fidelidad con el monarca Carlos, y esperaban que en algún momento de la travesía se produjese la traición y el retorno de su fidelidad a su patria natal.

Todo lo anterior explicaría el por qué a los pocos días de arribar a San Julián, se produjo un gran motín en tres de las cinco naves de la expedición, y en donde las tripulaciones se alzaron contra Magallanes, con el objetivo de tomar el control de la empresa, apresar o matar al líder portugués y retornar a Sevilla.

Sin embargo, el plan falló y el capitán general lusitano pudo revertir la rebelión, contando con el apoyo de una parte de las tripulaciones. Es decir, el quiebre era fundamentalmente con los españoles, liderados por el referido Juan de Cartagena, el capitán de La Victoria, Luis de Mendoza y Gaspar de Quesada. También entre los rebeldes se contaba a Juan Sebastián Elcano y al sacerdote Pedro Sánchez de la Reina.

El motín significó derramamiento de sangre con la muerte del citado Luis de Mendoza a manos del alguacil Gonzalo Gómez de Espinoza, pero también, tras el sofocamiento de la revuelta, se hicieron los procesos por traición, siendo condenado a muerte Gaspar de Quesada, quien fue decapitado y descuartizado. Y en cuanto a Juan de Cartagena y el clérigo Sánchez de la Reina, se les conmutó la pena de muerte por el de abandono en la Patagonia, una verdadera tragedia humana.

El resto de los amotinados, en torno a 40, fueron tratados, en palabras de Gil, “con tacto y diplomacia”, por parte de Magallanes, porque él sabía que necesitaba tripulantes para continuar con su travesía. Es decir, aplicó mano dura para que quienes se habían sumado inicialmente en el bando rebelde, entendieran que a la máxima autoridad no le temblaba la mano en caso de tener que ejercer la disciplina en pro del bien común, en este caso, el de toda la empresa y sus miembros.

Precisamente entre los que obtuvieron clemencia estaba Juan Sebastián Elcano, quien continuó colaborando desde su experiencia como marino, sin imaginar que en otra etapa del viaje habría de tomar el mando definitivo.

¿Hizo lo correcto Magallanes? ¿Fue excesivo el rigor en las penas impuestas? Esa fue una de las grandes críticas a su gestión como líder de la expedición, porque no supo evitar los quiebres internos, sino que su protagonismo fue reactivo, con medidas de fuerza que sirvieron de escarmiento. Medida que pudo ser efectiva en lo inmediato, pero que le fue ganando fama de autoritario, a tal punto que más adelante volvería a sufrir deslealtades, incluso de quienes no imaginaba.

Ahora bien, buscando poner en su contexto las medidas que tomó, era común tomar decisiones de este tipo por parte de la máxima autoridad de una expedición, y prueba de ello es que poco más de medio siglo después, en la misma bahía de San Julián, el famoso marino inglés Francis Drake sofocó una rebelión en su contra y ejecutó al cabecilla como medida ejemplificadora. Es decir, este era el *modus operandi* de la época, y por supuesto, tenía consecuencias.

Cuando Magallanes sofocó la rebelión y una calma relativa volvía al campamento de San Julián, los tripulantes experimentaron momentos de gran expectación, en particular cuando se encontraron con un nativo, cuya particularidad, de acuerdo con el testimonio de Pigafetta, es que era una persona extremadamente alta para ellos. De ahí nació el concepto “patagones”, nombre puesto por el propio Magallanes, pues se trataba de “gigantes” que estaban por sobre la media de los europeos; seres humanos con pies muy grandes, y que, junto con sus familias, habitaban aquellos vastos territorios que con el tiempo se le conoció como Patagonia. Así recordaba el cronista lombardo ese primer encuentro: “Un día en el que menos lo esperábamos se nos presentó un hombre de estatura gigantesca. Estaba en la playa casi desnudo, cantando y danzando al mismo tiempo y echándose arena al mismo tiempo... este hombre era tan alto que con la cabeza le llegábamos a la cintura”. ¿Exageración? Es posible, pero debió haber estado por sobre toda medida a la que los europeos estaban acostumbrados.

Y si bien ese encuentro fue un dulce en la dura estancia en San Julián, dos noticias volvieron a golpear los ánimos. El suicidio de un grumete, el mismo que había sido abusado por Salomón, y el naufragio de la nao Santiago, la que chocó con unas rocas mientras estaba realizando

reconocimiento de las costas del Río Santa Cruz, con saldo de un muerto: el criado del capitán de la nave. Reubicada la tripulación entre las otras cuatro naos que quedaban, y sumados dos patagones que serían llevados como prueba del hallazgo de este singular pueblo austral, Magallanes ordenó el zarpe desde San Julián el 24 de agosto de 1520, rumbo al sur, costeano el territorio patagónico, con la convicción que el anhelado paso estaría cerca.

Cuenta Pigafetta que, a la altura del citado río Santa Cruz, casi naufragaron todos a causa de los vientos, por lo que se quedaron ahí casi dos meses más para abastecerse de agua y leña, esperando que mejoraran las condiciones meteorológicas. Quedaba claro que la primavera, en el extremo austral, no había llegado tan pronto como hubiesen deseado.

Finalmente, volvieron a zarpar, y el 21 de octubre, encontraron la boca de un estrecho que ellos denominaron “de las once mil vírgenes”, y que parecía ser lo que se estaba buscando, aunque algunos se mostraron escépticos, por no decir la mayoría, tal como lo recuerda Pigafetta: “toda la tripulación estaba tan persuadida que este estrecho no tenía salida al oeste, que no se habría aún pensado en buscarla sin los grandes conocimientos del comandante en jefe. Este hombre, tan hábil como valeroso, sabía que era necesario pasar por un estrecho muy oculto, pero que él había visto figurado en un mapa, que el rey de Portugal conservaba en su tesorería, construido por Martín de Bohemia, muy excelente cosmógrafo”.

A propósito de las palabras del cronista oficial, ¿cómo sabía Martín de Bohemia la existencia de este estrecho si nadie había navegado ahí? No hay que olvidar que el globo terráqueo de este cosmógrafo había sido construido en 1492. ¿Existió información privilegiada y previa? No lo sabemos, pero parece ser que Magallanes tenía certeza científica de la existencia del estrecho y que por lo tanto su optimismo contrastaba con el escepticismo de la tripulación, que no tenía cómo saber que esta teoría sí era cierta. Quizás, muchos abrigaban a esa altura la esperanza de poder regresar a España, derrotados por no cumplir los objetivos, pero al menos con vida.



Mapa del estrecho de Magallanes, Gerard Mercator, 1619.



Colección de Juan & Peggy Rada.

Así, en la boca del estrecho, el comandante ordenó que las naos San Antonio y La Concepción exploraran al interior, mientras que La Trinidad y Victoria esperasen en la entrada de la bahía. Después de recorrer la costa, finalmente, cuando estaban perdiendo las esperanzas de encontrar algo, observaron que había una angostura por donde sí se podía pasar, hallando más allá otra bahía que su vez conducía a otra angostura. Y como constataron que el agua era salada, entonces tomaron conciencia que habían descubierto un estrecho y regresaron para comunicarlo a Magallanes.

El primer mapa del estrecho de Magallanes, Antonio Pigafetta, c.1525.



The Beinecke Rare Book & Manuscript Library, New Haven, Connecticut.

Tras muestras iniciales de júbilo, el comandante optó por explorar todo el estrecho porque todavía no estaba claro que tuviese salida al otro océano. Recorrieron las angosturas, avanzado hasta llegar a dos rutas que se abrían. Una que se dirigía al sudeste y otra al sudoeste. Entonces envió nuevamente a la San Antonio y La Concepción a explorar el primer camino para descartarlo, y las otras dos naves avanzaron lentamente para poder reunirse nuevamente. Sin embargo, entre tanto ocurrió lo que Magallanes no imaginaba. Gran parte de la tripulación de la nao San Antonio decidió desertar. Para ello, el piloto Esteban Gomes lideró un motín que terminó con el apresamiento del capitán Álvaro de Mezquita, sobrino de Fernando de Magallanes. Lo sorprendente e inesperado es que Gomes era portugués y había sido un cercano colaborador del comandante cuando éste había arribado la primera vez a Sevilla. En un testimonio de la época, escrito en 1522 por Transilvano, secretario de Carlos I, describió, de acuerdo con el testimonio de sobrevivientes, qué es lo que había ocurrido a bordo de la nave: “Como una de aquellas tres naos que fueron a explorar el golfo (de la cual era capitán un sobrino de Magallanes llamado Álvaro Mezquita), haciendo algunas reflexiones y vueltas por aquel golfo volviere a las bocas de la entrada que salían hacia el mar alto, viéndose los españoles (que en ella iban) que estaban muy alejados de las otras naos, hicieron conspiración, tratando entre sí de levantarse contra el capitán Álvaro de Mezquita y de volverse a España. Y concertados en esto, echaron mano del capitán y prendieronlo, y puesto a buen recaudo en cadenas, enderezaron su viaje y dieron vuelta para España”.

Durante el incidente, La Concepción, la nao que acompañaba a la San Antonio, la había perdido de vista por lo que no supieron del suceso y menos lo pudo saber Magallanes que estaba en la nao Trinidad junto con La Victoria, y que esperaban fondeados en el estrecho el retorno de las exploradoras. Por ende, pasaron días buscando a la nave desertora, pero pensando inicialmente que había sufrido un accidente. Solo al regreso de la expedición en 1522, los sobrevivientes pudieron conocer los detalles de aquel suceso.

De hecho, los desertores que llegaron a Sevilla relataron los sucesos ocurridos en San Julián, y la terrible pena que había sufrido Quesada, en particular, la tragedia del abandono de Juan de Cartagena y el presbítero. Todo ello influyó en el ánimo de las autoridades hispanas, en especial del obispo Rodríguez de Fonseca, quien había designado a Cartagena como su veedor. Por lo tanto, el más perjudicado fue Mezquita, quien se mantuvo en prisión por ser acusado de cómplice de Magallanes en los excesos disciplinarios cometidos en la costa de la Patagonia. Es decir, mientras no hubiese otros sobrevivientes de la expedición, la imagen de la máxima autoridad de la expedición quedaría manchada y en entredicho, por haber ejercido un liderazgo de autoridad, implacable y tiránico.

Y a propósito de la San Antonio, en la travesía de regreso a España había sobrevivido toda su tripulación, aunque con muchas penurias, pero lamentablemente a la altura de la línea ecuatorial había fallecido su insigne pasajero, el indígena patagón que tenían embarcado en la nao, por lo cual el mito de los hombres gigantes se mantuvo en los testimonios orales de los testigos, aunque sin posibilidad, por ahora, de comprobarlo. Quedaba sí el otro indígena que se había quedado en la nave capitana, es decir, en La Trinidad.

Volviendo al escenario del estrecho, dado que La Concepción no encontró la salida en la ruta del sudeste, Magallanes envió a La Victoria a explorar una posible desembocadura por el sudoeste, la cual finalmente creyó avistar, para luego regresar a la bahía interior, llamada de las Sardinas, donde estaba aguardando La Trinidad junto a la nao menor.

Ya con la certeza de que había encontrado el ansiado estrecho, se le bautizó a este paso interoceánico como “De todos los Santos”, aunque Pigafetta en su diario anotó otros dos nombres, el de las “Once mil vírgenes” y el de “Los Patagones”, este último en recuerdo de los referidos habitantes que habían encontrado más al norte. De igual manera, bautizaron la ribera sur del estrecho como “Tierra del Fuego” porque en las noches observaban fogatas que debía ser de los pueblos

originarios, los Selknam, que posteriormente iban a ser conocidos como Onas. Estos pobladores australes no pudieron ser vistos por los expedicionarios sino solo por estos signos nocturnos de una tierra austral que para entonces se pensaba que estaba conectada con el círculo polar, la terra australis.

Descubrimiento del estrecho de Magallanes



Colección de Juan & Peggy Rada.

El día 20 de noviembre de 1520, Magallanes sometió a parecer del resto de los oficiales, si convenía seguir rumbo a las Molucas o regresar a España, optándose por continuar, apoyándose en el piloto Andrés de San Martín, que también las hacía de astrónomo de la expedición. Sin embargo, la recomendación era que no debía extenderse la travesía más allá de mediados de enero de 1521, sugerencia que no se respetó cuando llegó aquel momento.

Finalmente, el momento histórico llegó, puesto que el 28 de noviembre de 1520, las tres naves de la expedición salieron por la boca occidental del estrecho y se internaron en la inmensidad del nuevo océano, que si bien era el mismo “Mar del Sur” de Núñez de Balboa, Magallanes le dio otro nombre, “Pacífico”, por estar aquel día en una calma, que curiosamente no es lo habitual en el extremo meridional. Y de hecho, los días siguieron respaldando el nombre del océano, porque hubo semanas con tiempo calmo que les permitió navegar sin contratiempos.

Descubrimiento del Océano Pacífico, Theodoro de Bry, 1594.



Cortesía de The John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island.

Tras el júbilo de haber cumplido el primer gran objetivo de la empresa, el líder de la expedición trazó la ruta que creyó más directa para llegar a las Molucas, tomando rumbo noreste con la convicción de que, si llegaba a la línea ecuatorial y se dirigía hacia lo que hoy conocemos como Asia Pacífico, llegarían directamente a las islas de las Especies.

Lamentablemente los cálculos fallaron, pero no en cuanto a que efectivamente por esa ruta llegarían a Oriente, sino que era tan grande la distancia que la navegación fue casi suicida. Fueron más de tres meses de travesía sin hallar islas donde poder aprovisionarse, salvo dos avistamientos en el camino, uno de las cuales llamaron islas Infortunadas porque ni siquiera había agua dulce.

Ante tamaña desgracia, las consecuencias se hicieron sentir entre las mermadas tripulaciones. Pigafetta nos cuenta algunos de dichos horrores que tuvieron que vivir: “El biscocho que comíamos ya no era pan, sino un polvo mezclado de gusanos que habían devorado toda su sustancia, y que además tenía un hedor insoportable por hallarse impregnado de orines de ratas. El agua que nos veíamos obligados a beber, estaba igualmente podrida y hedionda. Para no morirnos de hambre, nos vimos aún obligados a comer pedazos del cuero de vaca con los que se había forrado la gran verga (mástil) para evitar que la madera destruyera las cuerdas. Este cuero, siempre expuesto al agua, al sol y a los vientos, estaba tan duro que era necesario sumergirlo durante cuatro o cinco días en el mar para ablandarlo un poco; para comerlo lo poníamos en seguida sobre las brasas”.

Lamentablemente estas penurias continuaron agudizándose, a tal punto que “a menudo aun estábamos reducidos a alimentarnos de aserrín y hasta las ratas, tan repelentes para el hombre, habían llegado a ser un alimento tan delicado que se pagaba medio ducado por cada una”.

Con este escenario, que solo podía ser mitigado con alguna lluvia que no llegó, o por alguna pesca ocasional que en el mar abierto no era fácil, una parte de la tripulación enfermó de escorbuto, mal que estaba asociado a la ausencia de alimentos con vitamina C, y que podían

ocasionar la muerte. De hecho, Pigafetta dice que 19 tripulantes murieron de dicha enfermedad, entre ellos el otro patagón que habían subido a la expedición en San Julián. Pero también otros 25 marineros sufrieron los síntomas, pero felizmente sobrevivieron.

Como a mediados de enero estaban en medio del Pacífico, no se tomó en consideración suspender la travesía y retornar como lo había sugerido el astrónomo Andrés de San Martín. Era mucha la distancia recorrida y solo cabía esperar que manteniendo el rumbo que seguían, necesariamente tendrían que llegar a algunas islas o a tierra firme del continente asiático.

Así, en medio de aquel terrorífico viaje, finalmente pudieron arribar a las islas que hoy se conocen como las Marianas, pero que los expedicionarios llamaron las “Islas de los Ladrones”, archipiélago que sí podía darle las provisiones para sobrevivir pero que lamentablemente estaba habitado por una población que mostró hostilidad o costumbres que le sentaron muy mal a los expedicionarios, en particular a Magallanes. Los indígenas les robaron todo lo que pudieron, incluido uno de los botes de la nao capitana, por lo que el comandante decidió bajar a tierra con 40 hombres armados y tomar represalias contra ellos, atacando una aldea y matando a 7 personas, recuperando los elementos que habían sido hurtados desde la nave cuando los habían abordado en el primer encuentro. Y como hubo violencia, no pudieron abastecerse, por lo que tuvieron que zarpar raudamente hacia el oeste, siendo perseguidos por un centenar de canoas; sin embargo, en tierra quedaron tres tripulantes que desertaron de la expedición porque no soportaban más tiempo a bordo.

Por fin, el 16 de marzo de 1521 pudieron arribar a otro archipiélago, que Magallanes denominó San Lázaro, pero que posteriormente recibiría el nombre de Filipinas. El nombre que el comandante pensó para estas islas posiblemente quería simbolizar la resurrección, “el regreso a la vida”, puesto que eran tantas las penurias y el estado calamitoso de la expedición, que la muerte acechaba todos los días. Por ello, también tuvo un alto significado la misa que celebró el referido clérigo Pedro de Valderrama el 31 de marzo de 1521, una acción de gracias por haber arribado con vida a estas islas, en específico, la de Cebú.

Carta Hidrográfica de las islas Filipinas, George Maurice Lowitz 1760.



Cortesía de The John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island.

Sin embargo, días más tarde continuaron las desgracias, falleciendo el piloto suplente de la nao Victoria y que antes había sido el maestre de la nao Santiago, la que había naufragado en la costa patagónica el año anterior.

Mientras tanto, la expedición comenzó a cumplir el segundo objetivo del viaje. Habían llegado a unas islas no lejanas de las Molucas, que ya contenían riquezas que podían justificar el financiamiento de la empresa, pero como las especias eran la meta deseada, había que continuar el camino, no sin antes permanecer varias semanas, durante las cuales se dedicaron a recuperarse de la travesía, recorrer las diversas islas y entablar, a través de sus monarcas, relaciones diplomáticas con los nativos de cada lugar, para garantizar así el vínculo de España con dichos territorios.

Hasta ahí todo bien: Magallanes demostró, con su autoridad y perseverancia, que la empresa y sus objetivos se estaban cumpliendo. Quedaba poco para llegar a las Molucas pero ya estaba construyendo redes y relaciones para España. Para esa fecha, los tiempos de insurrección eran cosa del pasado, y había logrado alinear a todos en pro de un objetivo común. Sin embargo, ocurrió lo que nadie esperaba. En la isla de Mactán (actual Filipinas), donde arribaron los expedicionarios, tribus locales no aceptaron la presencia foránea y menos aún, que los recién llegados impusieran condiciones, como el reconocimiento del rey de España y cierto pago de tributo. Ante la negativa, Magallanes decidió desembarcar con 49 hombres para imponer su autoridad, pero fue repelido, según Pigafetta, por unos mil indígenas que tomaron una fuerte ofensiva, que obligó a los expedicionarios a retroceder y plantar la retirada.

Mapa de la Isla de Mactan, Antonio Pigafetta, c.1525.



The Beinecke Rare Book & Manuscript Library, New Haven, Connecticut.

En este combate, muchos lograron arrimarse a los botes y Magallanes valientemente cubrió la retaguardia quedando acompañado de 7 u 8 hombres. Pero eran tantos los adversarios que Magallanes finalmente fue gravemente herido y rematado en la playa por un número indeterminado que se abalanzó sobre él.

Sus compañeros lograron salvarse, entre ellos el propio cronista Pigafetta quien, conmovido, relató el final del líder de la expedición: “así fue como pereció nuestro espejo, nuestra luz, nuestro reconforto, y nuestro guía inimitable. Cuando cayó y se vio rendido por los enemigos, se volvió varias veces hacia nosotros para ver si habíamos podido salvarnos. Como no había ninguno de nosotros que no estuviese herido, y como nos hallábamos todos en la imposibilidad de socorrerle o vengarle, nos dirigimos en el acto a las chalupas que estaban a punto de partir. Fue así como debimos la salvación a nuestro comandante, porque en el momento en que pereció, todos los isleños se dirigieron al sitio en que había caído”.

Así terminaba la travesía de este emprendedor que casi había cumplido su objetivo, pero que falleció con la conciencia de que había descubierto un camino distinto para llegar a Oriente, sabiendo que dicha ruta casi en su totalidad estaba bajo la jurisdicción del rey de España.

Lamentablemente para él, la meta de llegar a las islas de las Especies no se había logrado y tampoco se había resuelto la duda científica de si estas islas, por la línea del tratado de Tordesillas, le entregaban a Castilla la soberanía de dichos archipiélagos. Pero su esfuerzo no había sido en vano; había logrado salvar a sus hombres en aquel combate en Mactán y, por lo tanto, no era el momento de abandonar el objetivo de la empresa. Quizás por ello, cuando se dio cuenta que su final llegaba, tal como lo afirmaba Pigafetta, atinó a mirar a su gente y ver que tras él habría sobrevivientes. En suma, el esfuerzo, con todos los claroscuros, no había sido en vano.

¿Plan de sucesión? Durante el viaje, varias veces los mandos habían sufrido cambios. Motines, traiciones, muertes por enfermedad, en fin, los liderazgos intermedios siempre habían existido y llegaba el momento de definir quién continuaría la empresa. Había muerto la cabeza del proyecto, pero los planes estaban tan claramente trazados que lo único que cabía a estas alturas era mirar hacia delante y terminar lo que con tanto esfuerzo se había comenzado hacía ya casi dos años desde aquél zarpe sevillano.



EL PAPEL DE ELCANO: LOS LIDERAZGOS INTERMEDIOS Y CONSECUENCIAS

06

Imagen de Juan Sebastián Elcano.



Las Glorias Nacionales, Madrid, 1852.

Tras la muerte de Magallanes, rápidamente había que buscar un sucesor. De lo contrario, la vida de todos corría peligro y la ejecución del proyecto quedaba definitivamente a la deriva. Ahora bien, si recordamos la primera conformación del mando, Juan de Cartagena era el segundo en la sucesión, pero para entonces yacía en algún lugar de la Patagonia. Sin embargo, a lo largo del viaje habían existido muchos cambios en los liderazgos intermedios, en especial tras los motines de la Patagonia y la desertión de la nao San Antonio.

Las confianzas de Magallanes se habían ido reduciendo a un círculo más estrecho, entre los que se contaban su pariente político Duarte de Barbosa, sobrino de su suegro Diego Barbosa. También estaba en ese grupo Juan Serrano, pariente de su gran amigo de juventud Francisco Serrano que, por aquel mismo tiempo, fallecía en las Molucas. Ambos estaban al mando de La Trinidad y de La Concepción, respectivamente, y se respetó el orden de sucesión en caso de fallecimiento o imposibilidad de continuar.

Pero la desgracia no había terminado con la pérdida de Magallanes. Tanto Barbosa como Serrano murieron pocos días más tarde, el 1 de mayo de 1521, cuando fueron emboscados y capturados por el rey de Cebú, junto con otros hombres.

Por ello, el mando quedó en manos de otro portugués, el citado Juan Carballo, que resolvió continuar el viaje en demanda de las Molucas. Sin embargo, una de las primeras determinaciones que tomó fue reducir a dos las naos de la expedición porque no había suficiente tripulación para las tres que quedaban, además de que el estado de La Concepción era calamitoso. Así, se ordenó salvar todo lo posible de la embarcación y la quemaron en la isla de Bohol.

Mientras tanto, al mando de La Victoria quedó Gonzalo Gómez de Espinosa. Ambas naves siguieron a ruta de la isla de Borneo, donde los tripulantes de La Victoria tomaron contacto con el rajá de la isla. Fueron bien recibidos e incluso recibieron importantes obsequios, pero

la expedición debió lamentar dos desertiones. Y pocos días más tarde, un nuevo incidente golpearía nuevamente a la tripulación. La nao fue hostilizada por nativos mientras estaba fondeada y se vio obligada a partir, por lo que tuvo que dejar en tierra a algunos miembros de la tripulación, quienes estaban en ese momento buscando provisiones en la ciudad de Burney. Entre ellos estaba el hijo de Carballo, quien se había sumado a la expedición en la costa de Brasil junto a su madre.

Lo increíble de la historia es que cuando el Capitán General Juan Carballo supo del incidente, no hizo nada por rescatarlos, por lo que su imagen frente al resto de la tripulación quedó muy manchada, a tal punto que la tripulación decidió deponerlo y buscar otro liderazgo. Y entonces se optó por nombrar al piloto Juan Sebastián Elcano; aquél marino que había participado en los ahora lejanos incidentes de la Patagonia, pero que desde entonces había cumplido su labor con tal profesionalismo que Magallanes siempre le había mantenido con alguna responsabilidad.

Él había nacido el año 1476 en la villa de Guetaria, Guipúzcoa. Sus padres habían sido Domingo Sebastián Elcano y Catalina del Puerto. Posiblemente proveniente de una familia de pescadores, era el primogénito entre 9 hermanos, algunos de los cuales fueron Domingo, Martín Pérez, Antón Martín, Ochoa Martín, Sebastiana e Inés. También tenía una hermanastra, María, fruto de la relación de su padre con otra mujer.

Elcano era un marino experimentado que incluso, con mucho esfuerzo, había sido propietario de una nave de 200 toneladas, pero malos negocios le habían obligado a venderla a comerciantes de Saboya, ahogado por las deudas; acción que ese momento estaba penada por la ley, porque estaba prohibido vender naves a extranjeros cuando se estaba en guerra, tal como ocurría precisamente en ese momento.

Fue perseguido por la justicia, por lo que debió abandonar su villa natal, dejando a su esposa y un hijo, deambulando por ciudades como

Barcelona y Alicante. Finalmente, se hallaba en Sevilla en tiempos en que Magallanes estaba preparando su expedición, por lo que no dudó en enrolarse en ella.

Y como tenía experiencia como navegante, e incluso con formación en la Casa de Contratación, el Capitán general portugués le había nombrado maestre de La Concepción, nao que estaba al mando de Gaspar de Quesada, uno de los sublevados de San Julián.

Así, tras la destitución de Carballo, la expedición quedó a cargo de González de Espinosa, quien pasó a la nao capitana Trinidad y el referido Elcano quedó al mando de La Victoria. ¿Qué había que hacer ahora? Continuar el proyecto era la firme decisión de los sobrevivientes, así que, con ayuda de un práctico local, avanzaron por hacia las fabulosas islas Molucas, a las que arribaron el 7 de noviembre de 1521. Pigafetta retrata ese día en su diario: “El piloto que apresamos en Sarangani nos dijo que eran las islas Maluco. Dimos gracias a Dios y como señal de alegría disparamos toda la artillería. No debe extrañar nuestro gran contento al ver estas islas, si se tiene en cuenta que hacía veintisiete meses menos dos días que corríamos los mares y que habíamos visitado una infinidad de islas buscando siempre las Maluco”.

Al día siguiente desembarcaron en el puerto de la isla de Tidore y fueron recibidos muy amistosamente por el rey. Tras expresiones de buena voluntad y colaboración, los expedicionarios deseaban rápidamente proceder con el objetivo de cargar la bodega de las naves con “clavos de especia”, pero se les dijo que en las islas cercanas había mucha más abundancia de los productos que buscaban. Mientras tanto se enteraron que el gran amigo de Magallanes, Fernando Serrano, había fallecido hacía solo 8 meses en la isla, en el mismo mes que había muerto el Capitán General. Según lo que escuchó Pigafetta, había sido asesinado por envenenamiento, aunque sin certeza de que así hubiese ocurrido.



Mapa de islas de las Especies, en Herrera y Tordedillas, Madrid, 1601.



Cortesía de Princeton University Library

Los habitantes de Tidore practicaban la religión musulmana, la que había llegado a estos territorios vía expansión del islam por el Índico. Sin embargo, no fue impedimento para comerciar y establecer relaciones de paz. Incluso, los expedicionarios tuvieron que hacer algunos gestos de respeto y tolerancia como, por ejemplo, matar a todos los cerdos que llevaban a bordo, porque así se los pidió el rey de la isla.

También constataron que los portugueses, desde hace tiempo, estaban comerciando en las Molucas por la vía de Malaca, lo que en realidad no debía ser extraño si consideramos que el propio Serrano residía ahí desde hacía un buen tiempo. En Tidore encontraron a un portugués, Pedro Alfonso de Lorosa, que vivía ahí desde hacía 16 años, y les informó de todos los movimientos lusitanos. Incluso les contó que sabía de la empresa de Magallanes y que en algún momento el rey del Portugal había armado una flota para interceptar la expedición si es que llegaban a pasar por el cabo de Buena Esperanza, pero como eso no ocurrió, la atención había descendido en el tiempo. Sin embargo, poco tiempo antes que llegara La Trinidad y La Victoria, una nave portuguesa había navegado por el sector.

En suma, claramente los lusitanos se habían ido apropiando, en cuanto a influencias, del preciado archipiélago, por lo que para los españoles, se hacía más prioritario cargar las naves y regresar a casa, no sin antes dejar todos los vínculos posibles para mantener los contactos comerciales y regresar. Tras cargar las especias, el 18 de diciembre de 1520 las naos estaban listas para emprender el retorno, pero constataron que la nao Trinidad tenía una vía de agua en la quilla imposible de reparar, que hacía inviable el zarpe.

Tras deliberar todos los tripulantes de las dos naves, decidieron que La Victoria partiría en dirección a España por la vía del Índico y que La Trinidad se carenaría en la isla, para posteriormente emprender rumbo al este, buscando los vientos que le pudiesen llevar al Darién, en la costa oeste de Centroamérica, que Pigafetta menciona como “Yucatán”, porque al momento de la partida de Sevilla, ya se sabía de la presencia hispana en dicho territorio.

Igual se tuvo que aligerar la carga de La Victoria y el 21 de diciembre partieron rumbo a España, al mando de Juan Sebastián Elcano, optando seguir la ruta portuguesa, con los riesgos que ello implicaba. La razón de tan atrevida decisión es que sabían que el retorno por el camino del Estrecho era insostenible, por lo que necesitaban apostar por sobrevivir, y llevar la carga sana y salva.

En febrero ya se estaba navegando en el Índico después de haber hecho una escala en la isla de Timor, pero evitaron acercarse a la India por temor a los portugueses. La opción era dirigirse en una gran travesía hasta el cabo de Buena Esperanza y de ahí al norte hasta llegar a Sevilla. Pero la comida escaseaba. La carne que habían cargado -por escasez de sal-, se había podrido y solo tenían arroz, que habían cargado en abundancia, pero que no fue suficiente para evitar las hambrunas y enfermedades. Así, tras dos meses de dura travesía lograron cruzar el temido Cabo. Pigafetta lo recuerda vivamente: “el 6 de mayo finalmente, con ayuda de Dios, doblamos el terrible Cabo; pero tuvimos que aproximarnos a él a una distancia de cinco leguas, sin lo cual nunca le hubiéramos pasado”.

Pese a ese gran triunfo las penurias continuaron. No encontraron una bahía donde buscar agua y alimentos para aliviar a los que estaban gravemente enfermos y tuvieron que seguir rumbo al norte durante casi dos meses más. Y en el camino la tragedia se hizo cotidiana. Murieron 21 tripulantes, entre ellos, algunos habitantes de las Molucas que les habían acompañado con la venia del rey amigo.

Ya al borde de sucumbir, avistaron una de las islas del archipiélago de Cabo Verde de soberanía portuguesa, vedada para los hispanos por los tratados vigentes. Se trataba de la isla de Santiago y como confiesa Pigafetta, “mentimos para no ser detenidos”. La fórmula para despistar a los portugueses fue decir que venían de América y que se les había roto el trinquete. Y que las otras dos naves que le acompañaban, entre ellas la capitana, había regresado a España. Es decir, omitieron confesar que venían de Asia y menos aún que habían pasado el Cabo de Buena Esperanza. Felizmente en un primer momento les creyeron, logrando obtener dos botes de arroz como provisiones. Pero cuando los marineros de La Victoria se acercaron a la costa para cargar el tercer

bote, los detuvieron porque descubrieron que eran de la expedición de Magallanes que venían de oriente.

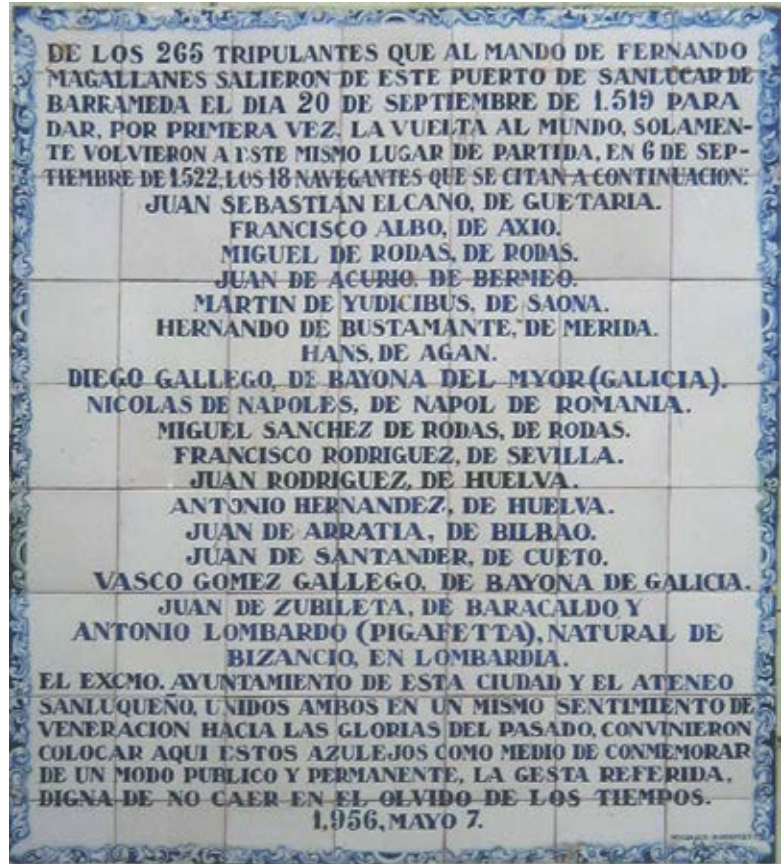
Entonces desde tierra se aprestaron a tomar por abordaje La Victoria, y al darse cuenta Elcano y sus hombres de que no lo podrían evitar, tuvieron que echar las velas al viento y zarpar, abandonando a 13 tripulantes que quedaron retenidos en el puerto de dicha isla. Posteriormente Elcano, desde España, daría una dura batalla para obtener su liberación.

Un dato científico menor viene a suavizar el terrible trance que vivieron en Cabo Verde. Cuando estaban cargando el primer bote, Pigafetta preguntó qué día de la semana era. Y le respondieron que jueves, pero el originario de Lombardía tenía registrado todos los días desde el zarpe desde Sevilla y tenía registrado hasta el miércoles de esa semana. Ahí se dieron cuenta que, en la vuelta al mundo, al navegar de este a oeste, habían perdido un día.

Posteriormente, continuó la navegación y, con ello, la mortandad continuó también su curso, hasta que finalmente pudieron arribar a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522, donde un práctico les ayudó a fondear. De los 60 tripulantes que habían partido desde Tidore, solo llegaron 18 con vida.

Así lo describe el “sobresaliente” Pigafetta: “Gracias a la Providencia, entramos el sábado 6 de septiembre en la bahía de Sanlúcar y de sesenta hombres que componían la tripulación cuando salimos de las islas Maluco, no quedaban más que dieciocho, la mayor parte enfermos. Los demás, unos se escaparon en la isla de Timor, otros fueron condenados a muerte por los crímenes que cometieron y otros, en fin, perecieron de hambre. Desde nuestra salida de la bahía de Sanlúcar, hasta el regreso, calculamos que recorrimos catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, dando la vuelta al mundo, navegando siempre de levante a poniente”.

Cerámica con la lista de los 18 sobrevivientes del viaje. Sanlúcar de Barrameda.



Fotografía de Armando Martin.

De las palabras surge una duda. ¿Hubo ejecuciones a bordo? No lo sabemos y nada se menciona, pero en momentos de tanta aflicción, Elcano tuvo que haber conducido con autoridad para mantener el espíritu necesario para tripular la nave y regresar a casa con vida.

Sanlúcar de Barrameda y la desembocadura del Río Guadalquivir c.1602.



Cortesía de The John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island.

Dos días más tarde, tras ingresar a remolque por el río, la nao Victoria arribó a Sevilla. “Disparamos toda la artillería. El martes saltamos a tierra en camisa y descalzos, con un cirio en la mano, fuimos a la iglesia de Nuestra Señora de La Victoria y a la de Santa María de la Antigua, como lo habíamos prometido en momentos de angustia”.

Capilla de Nuestra Señora de La Antigua, catedral de Santa María, Sevilla.



Fotografía de Rodrigo Moreno

Rápidamente la noticia conmocionó a toda la ciudad, y el correo le dio la buena nueva al monarca, quien ordenó que raudamente se les brindara todo el auxilio posible y se le entregaran los pagos correspondientes, y también a las familias de los fallecidos. ¿Y el negocio? Aunque parece difícil creerlo, fue un éxito total, puesto que la venta de la bodega de La Victoria, tras cubrir todos los gastos y sueldos de la expedición, trajo fabulosas ganancias a los inversores. Definitivamente, las especias eran el negocio “del siglo” y esta empresa, desde la mirada financiera, había estado bien pensada.

Pero el costo humano había sido demasiado alto. Sin embargo, gracias a liderazgos como el de Juan Sebastián Elcano, la empresa se había salvado. A propósito de aquello, el historiador Manuel Lucena afirma que la ventaja que tuvo este vasco fue que “su formación de marino hizo posible que descubriera las Molucas; tras morir Magallanes, cargara las especias y volviera a España después de circunnavegar el mundo, demostrando así al Emperador, ya era Carlos V, que su sueño de una gobernación en las Molucas era perfectamente factible”.

En principio Elcano intentó obtener privilegios como los que había obtenido Magallanes en su contrato, pero se le negó porque precisamente la Corona consideró que una cosa era tener el mérito de haber regresado y otro era adjudicarse un contrato que estaba firmado con el portugués. Por ello, Carlos I le honró con un escudo que llevaba la inscripción “*Primus circumdedisti me*” -el primero en circunnavegarme-, además de una pensión de 500 ducados de oro anuales, una cifra considerable para su tiempo.

Pero un navegante como Elcano estaba hecho para surcar nuevamente los mares. Y así, en 1525 zarpó en la expedición de García Jofré de Loaiza para repetir la ruta de Magallanes, pero lamentablemente, el célebre piloto de Guetaria falleció de escorbuto el 4 de agosto de 1526 en medio del Pacífico, sepultando con ello la esperanza de haber conocido más detalles de su silenciosa travesía, coronada con ser el primero en circunnavegar el mundo.

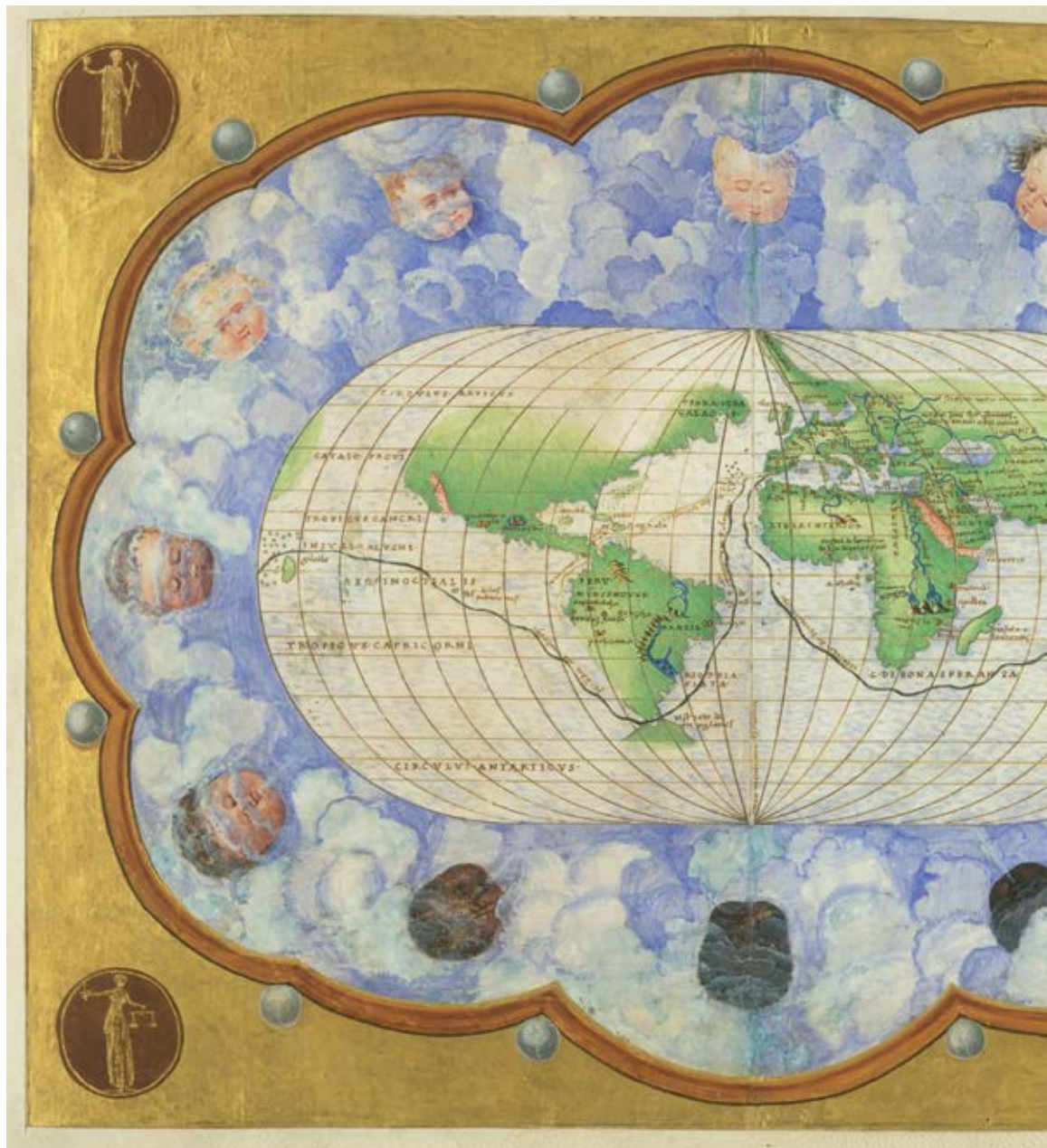
En cuanto a la nao Trinidad, que había quedado en Tidore, no llegó a ninguna parte. Los vientos y corrientes le impidieron avanzar por el Pacífico rumbo a México o Centroamérica, porque aún no se sabía que dicha ruta era por el norte, como años más tarde utilizaría el “galeón de Manila”, para conectar al puerto filipino con Acapulco. Luego de muchos esfuerzos tuvieron que regresar a Tidore, pero fueron apresados por los portugueses y la mayoría murió en la cárcel. Solo unos pocos, como Gómez de Espinoza, el capitán de la nave, pudieron sobrevivir, arribando recién en 1526 vía Lisboa.

Y en cuanto a la empresa de Magallanes, esta quedó ahí. Su mujer y sus hijos habían muerto, por lo que se inició una terrible pugna por su herencia. Barbosa, su suegro, intentó quedarse con los beneficios, pero fracasó porque Magallanes había testado a favor de su familia portuguesa, pero esto generó por otra parte grandes pleitos que se extendieron por años, sin resultados concretos. Y en cuanto a su socio Falero, aún vivía en 1522 aunque estaba gravemente enfermo, por lo que tuvo que ser internado, falleciendo un año más tarde.

En definitiva, la empresa nació con Magallanes y Elcano la pudo concluir. Y los réditos de su idea fueron tan considerables, que pronto Carlos I promovió la formación de una segunda incursión, para consolidar la ruta descubierta por el portugués y asentar el dominio sobre las Molucas, sueño que en definitiva no podría ser cumplido, puesto que en 1529, por el Tratado de Zaragoza, dicha soberanía quedó en manos de la Corona lusitana.

Esta segunda empresa fue la del referido Jofré de Loaiza, que tuvo enormes dificultades y vicisitudes que confirmaron lo que había ocurrido en el primer viaje de circunnavegación, que una cosa era saber que existía una ruta, pero otra es que dicho camino fuese viable en el tiempo. El camino del Estrecho como vía directa a las Filipinas o a las Molucas, fue desechado en el tiempo, pero el descubrimiento de Magallanes sirvió para conectar el Atlántico con el Pacífico, en particular con la costa del Virreinato del Perú, por lo que las proyecciones del hallazgo fueron inconmensurables.

Mapa del mundo de Battista Agnese 1543 - 1545.



Cortesía de The John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island.





REFLEXIONES PARA EL MUNDO DE LA EMPRESA

07

La historia de la primera circunnavegación del globo es uno de los episodios de mayor trascendencia de la época moderna, en un siglo XVI que estuvo plagado de acontecimientos que cambiaron el rumbo de la civilización occidental. Solo basta recordar que durante los tres años en que transcurrió la travesía de Magallanes y Elcano, el alemán Martín Lutero sentó las bases de su reforma religiosa en Sajonia y, al mismo tiempo, el extremeño Hernán Cortés conquistaba el Imperio Azteca en México. Es decir, acontecimientos que marcaron a fuego el mundo europeo y, al mismo tiempo, consolidaron la expansión de algunas potencias como España en el Nuevo Mundo.

Este viaje tenía tres objetivos iniciales y de ellos al menos dos fueron cumplidos. Se había descubierto un estrecho en el sur de América que se transformaría en el gran paso interoceánico del siglo, solo reemplazado paulatinamente cien años más tarde por el hallazgo del Cabo de Hornos. Pero también se había cumplido el segundo objetivo de hallar una ruta alternativa hacia las islas de las especias, diferente al Cabo de Buena Esperanza, en el sur de África.

Lo que no se había logrado era demostrar que esas islas Molucas estaban en la jurisdicción española y que de hecho, se constataría en aquél mismo tiempo que los portugueses estaban en lo cierto. Ese archipiélago correspondía legalmente a la corona lusitana. Por lo tanto, desde la perspectiva del negocio, esta empresa corría el riesgo de tener que suspender sus actividades futuras porque tarde o temprano se sabría la verdad y la competencia impondría sus términos. Sin embargo, en este viaje había aflorado una esperanza: las islas Filipinas, las cuales terminarían en el ámbito hispano a partir del tratado de Zaragoza de 1529. Con ello, la empresa hispana del negocio de las especias encontraría ahí y en las siguientes décadas a la estación comercial en el mundo asiático.

Pero la empresa de Magallanes cumplió un cuarto objetivo no contemplado en el plan original, y por el que posiblemente se hizo más famoso en la historia de occidente. Dio la vuelta al mundo. Sí; nadie pensaba en hacer semejante travesía y había dos muy buenas razones

para no realizarla. En primer lugar, era un viaje vedado para los marinos que navegaban con bandera hispana en el océano indico, con riesgo de captura y muerte. Además, era un viaje con una alta inviabilidad, en las condiciones de navegación que se tenían en aquel tiempo. Pero se hizo y, por ello, la empresa se proyectó más allá de Fernando de Magallanes, siendo Juan Sebastián Elcano el que se llevó la gloria.

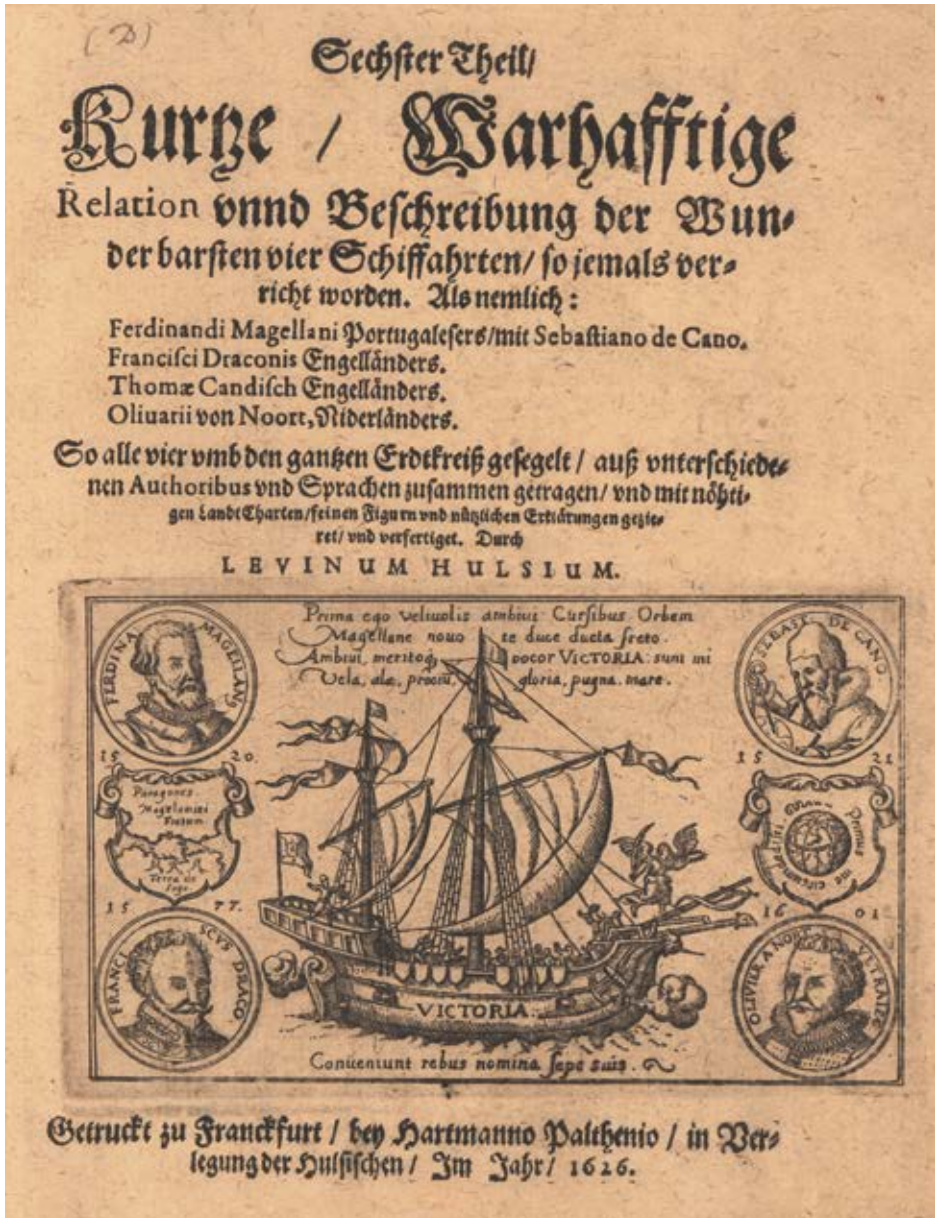
Nos preguntábamos en un comienzo por qué sabemos tan poco de los personajes, y la teoría que sustentábamos es que los dos principales protagonistas no vivieron para contarlo. Magallanes murió en la mitad de la travesía, si es que se mira desde la perspectiva de la circunnavegación, o casi llegando a su destino si se analiza su empresa en donde el objetivo final eran las islas de las Especias, en la actual Indonesia.

Y en cuanto a Elcano, murió al poco tiempo en un segundo intento por replicar el viaje, repitiendo la primera ruta, aunque con los aprendizajes de la primera vez, pero que no fueron suficientes para salvar su vida, desapareciendo con ello gran parte de la historia que hubo detrás de esta empresa descubridora.

Ahora bien, la circunnavegación no fue parte del negocio propiamente. Más bien fue un hallazgo para las ciencias. La tierra no solo era redonda, sino que además se podía navegar a lo largo de toda su extensión. Pero como los mares no eran de libre circulación, entonces esta constatación poco servía para la empresa que Magallanes había conformado, puesto que Elcano surcó aguas prohibidas y después de dicha travesía lo seguirían siendo.

Entonces, ¿qué enseñanzas podemos extraer de este caso? Lo primero es que nuevamente nos hallamos con que esta gran proeza marítima se enmarca dentro de lo que conocemos como un emprendimiento. Magallanes, al igual que Cristóbal Colón, durante su vida profesional como marino y militar al servicio de Portugal, visualizó la posibilidad de hacer un negocio en que él tuviese un liderazgo relevante y, por lo tanto, obtener suculentas ganancias y reconocimiento de sus pares.

Imagen de la Nao Victoria y de los navegantes Magallanes, Elcano, Drake y Van Noort, Levinus Hulsius, 1626.



Cortesia de The John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island.

Y como era un buen profesional, primero buscó los fundamentos técnicos y teóricos que sustentaran su idea de que había otro camino para llegar a las islas de las especias. Investigó, leyó y se las ingenió para acceder a información privilegiada en Lisboa. Y a diferencia del gran marino genovés, Magallanes sí se acercó al mundo científico, buscando el parecer de ellos antes de plantear el plan en forma definitiva. Es decir, sociabilizó el plan con personas que, si bien no podían garantizar que tuviese razón, al menos compartían gran parte de sus inquietudes, que eran que hubiese un paso por el sur, y que las referidas islas estuviesen muy al oriente desde el continente asiático, y, por ende, no tan lejos del Nuevo Mundo.

Y como buen emprendedor, Magallanes supo asociarse a personas creíbles y respetadas, en este caso al cosmógrafo Ruy Falero, relación que sería vital a la hora de buscar financiamiento privado y, al mismo tiempo, para lograr la aprobación del entorno científico de la Corona, es decir, de aquellos asesores que conformaban sus juntas de matemáticos o expertos, algo así como los departamentos de riesgo de una compañía.

También fue hábil Magallanes al no presentarle a rey Manuel I de Portugal su proyecto, cuando su relación con la Corona estaba tensionada. Era regalar una buena idea con muy poco a cambio. Él quería ganar dinero y si apenas Portugal le quería financiar su pensión de invalidez, entonces percibió que no era el momento de ofrecer lo que consideraba un atractivo proyecto. Además, con buen análisis de entorno y protagonista de muchos de los acontecimientos que estaban ocurriendo en el mundo asiático, el emprendedor sabía que era tan lucrativo lo que estaba logrando la Corona lusitana que, aunque fuese muy bueno su plan, corría en desventaja. Era como ofrecer un nuevo modelo de negocio a una empresa que ya estaba viviendo su apogeo con su producto estrella, por lo que, además, su producto ofrecido no marcaría diferencias.

Entonces, lo que hizo Magallanes fue ir a la competencia sin ofrecer el producto en la empresa donde había trabajado. ¿Deslealtad? No lo fue si pensamos que estaba retirado, y que sentía que no se valoraba todo

lo que había hecho, incluso con secuelas físicas. Pero su habilidad fue hacer la lectura correcta en el momento justo.

Así, este emprendedor se llevó su idea a Castilla, que estaba justo en cambio político con un joven rey dispuesto a incursionar en nuevos desafíos. Si hubiese presentado el proyecto en España un año antes, se habría topado con Fernando el Católico, lleno de experiencias con emprendedores, y no lo habría tenido fácil. Recordemos que fue él quien se había opuesto a la idea colombina, y por lo tanto era una figura a la que había que tener mucho respeto.

Pero al igual que Colón, Magallanes hizo rápidamente contacto con personas influyentes. Es decir, no iría a hablar con el CEO de la compañía sin antes contactarse con su entorno. Su suegro Barbosa lo llevó a Aranda, el Factor de la Casa de Contratación, y éste lo llevó al Consejo del monarca. Camino aparentemente fácil y rápido, al que si además agregamos financistas como Haro, que a su vez estaba vinculado con redes internacionales de comercio, entonces observamos que el marino portugués, con una habilidad magistral, construyó una red de contactos que permitió que, a un año de su llegada a Sevilla, ya tuviese el proyecto aprobado y los contratos firmados. Por supuesto que quedan algunas dudas sobre la construcción de este imperio de relaciones. ¿Se casó por conveniencia para tener el contacto de Barbosa? ¿Cuál fue la negociación inicial con Aranda? ¿Hubo incentivos ilegales? No lo sabemos con certeza, pero el lusitano tenía tan claro sus objetivos de llegar al monarca, por lo que no es descartable que pudo haber realizado prácticas no aceptables en el mundo empresarial, como aprovecharse del tráfico de influencias de personas como Aranda.

Pero, en suma, Magallanes sabía que, para llegar al monarca, el proyecto debía hacerlo con apoyos políticos y financieros, junto con el sustento científico, aunque este último estuviera asegurado en cuanto a la compañía de Falero y los respaldos cartográficos que poseía, todos realizados por los más afamados científicos del momento. Es como si hoy presentara un proyecto cuya base técnica estuviese sustentada por algún Premio Nobel.

Carlos I le aprobó el proyecto y fijaron los términos contractuales. A Magallanes y Falero se les concedió casi todo lo que pedían. Sólo el título de Almirante se le vetó, pero, a decir verdad, en lo monetario, de concretarse la empresa, el futuro estaba asegurado.

Se fijó un presupuesto y se buscó al personal idóneo. Sin embargo, no fue fácil conseguir gente que estuviera plenamente comprometida con el proyecto o su líder. Posiblemente la condición de extranjero de este último, y el consabido riesgo de vida, hizo que la mirada se extendiera a un capital humano global, tarea que en parte estaba avanzada con la contratación de numerosos portugueses, compatriotas del fundador de la empresa.

¿Fue positivo? La globalidad sí, pero faltó un mayor trabajo de integración. Ahí falló Magallanes, que mantuvo un círculo de confianza que coincidía con una nacionalidad específica: la portuguesa. Y con el agravante de que esa nacionalidad generaba muchas dudas, puesto que era la competencia directa de Castilla.

Y como la Corona española también quiso imponer sus términos, determinó la incorporación de algunos liderazgos intermedios que, en vez de ayudar a la integración, terminaron fracturando a los expedicionarios. Esto nos deja algunas enseñanzas a tomar en consideración. Debemos apuntar al capital humano global, pero fomentar inmediatamente los grados de integración necesarios para que no ocurra la formación de subgrupos de confianza no armonizados al interior de una organización. En la práctica, “los motines” son absolutamente evitables; todo depende de la visión del líder y de su capacidad para fomentar la integración de su gente.

En la ejecución del proyecto, Magallanes mostró dotes de ser un líder, con una capacidad probada en el ámbito profesional y con mucha autoridad frente a su gente. Algunos, como lo vimos en su cronista Pigafetta lo tomaron bien, pero muchos hicieron otra lectura. Vieron en el portugués a un tirano, autoritario y con falta de criterio para solucionar los conflictos. Quizás algo de ambos extremos puede

haber habido en nuestro personaje. Tomando la idea de un amigo historiador, Juan Gil, el marino portugués estaba acostumbrado a ejercer autoridad en navegaciones de largas distancias que tardaban al menos 6 meses en llegar a destino. Por lo tanto, el tipo de disciplina exigida era alta, en consideración que después de estar mucho tiempo en el mar se podían relajar los ánimos con funestas consecuencias, por lo que el comandante solía ser una persona muy estricta que ejercía el mando en función de cumplir los objetivos a como diera lugar. Por ello, la dureza en las decisiones ejemplificadoras pueden parecer chocantes, pero son las medidas que toda persona que está en funciones de dirección a veces debe tomar, por muy dolorosas que sean.

Sin embargo, uno debe ser capaz de adaptarse a ciertas circunstancias, a entornos particulares, a “ecosistemas” como suelen llamarlo algunos en los tiempos actuales. Magallanes no tenía esa capacidad y no entendió que la determinación de ejecutar, por ejemplo, a algunos altos oficiales en el motín, fue un golpe que la tripulación hispana no tomó bien, porque estaba acostumbrada a otras formas de búsqueda de soluciones.

Por ello, el ejercicio de liderazgo con empatía, cercanía y construcción de confianzas resulta fundamental en una organización, pero si por medio de dichas estrategias no se logra mantener un entorno deseable, entonces resulta necesario actuar con autoridad. De hecho, el propio Magallanes, luego de su primer actuar, debe haber observado el tenso ambiente, casi insostenible, y decidió perdonar a numerosos otros sublevados del motín. Ahí tuvo tacto y prudencia, porque necesitaba a su gente. Así es como debe actuar un buen líder, y vaya que tuvo buen ojo, porque uno de los perdonados fue Juan Sebastián Elcano, quien después terminó salvando la empresa.

Magallanes es de aquellos emprendedores que sí tenía las capacidades para ejecutar el proyecto. Era un profesional con enorme experiencia, respetado por todos. Y por ello, la decisión de invernarse en la Patagonia, que tanta resistencia provocó, no fue una mala porque el riesgo de haber continuado en otoño e invierno más al sur, hubiese sido fatal. Lamentablemente tomó decisiones erradas pero que se sustentaban en carencias de su tiempo. Saliendo del Estrecho recién descubierto,

pensó que las islas del oriente no estaban lejanas, pero no lo hizo por terquedad, sino porque los mejores científicos así lo afirmaban. Y esa falla fue grave pues costó muchas vidas y mermó los ánimos, hasta el extremo que apenas tocaron tierra para aprovisionar, comenzaron las deserciones.

Un líder debe procurar el bienestar de su gente. Forzar *in extremis* las capacidades y resistencia de un personal valeroso puede echar por tierra cualquier buen proyecto. Quizás no fue culpa de él y, de hecho, cuando estaban en el Estrecho deliberó con su grupo de confianza el seguir o retornar, lo que quiere decir que era capaz de trabajar en equipo, de comunicar sus intenciones y de escuchar a los otros. Finalmente, la decisión de seguir había sido colegiada. Pero la advertencia queda abierta. Los riesgos innecesarios hay que evaluarlos constantemente.

Finalmente, en los sucesos de la muerte de Magallanes, se fusionó la mala fortuna con una errada lectura del entorno. En una situación conflictiva como la que había en Mactán, lo mejor era no intervenir. No era su objetivo, ni menos su prioridad. Él en cambio quiso imponer la autoridad de la bandera a la que representaba, y lo hizo por la fuerza, creyendo que, pese a la inferioridad numérica, había una superioridad moral y tecnológica. Pero no sirvió ni lo uno ni lo otro. Lo mataron, aunque el portugués -valerosamente-, pudo cubrir la retirada de su gente. Felizmente, tenía tan bien transmitido su objetivo que se pudo hacer la sucesión y el proyecto continuó.

En la sucesión y el trauma de perder al valeroso capitán general, irrumpió la figura de Juan Sebastián Elcano. Un profesional que hasta la fecha había ejercido su profesión de forma efectiva, a tal punto que llegó a ser capitán de la nao Victoria. Y si bien no fue designado comandante en jefe de la expedición, le tocó asumir de facto el liderazgo cuando su nave terminó siendo la única capaz de surcar los océanos y regresar a casa.



Mapa de América titulado "America Sive Novus Orbis" de Theodoro de Bry, 1596.



Colección Juan & Peggy Rada

Juan Sebastián Elcano representa ese liderazgo intermedio, silencioso pero vital. El que permitió que la comunicación fluyera en la organización y que mostró, en los momentos de máxima adversidad, un carisma y tesón que lo catapultaron al heroísmo. Incluso al arribar a Sanlúcar y luego a Sevilla, su primera prioridad fue buscar el apoyo de las autoridades hispanas para liberar a quienes habían quedado en el camino, como aquellos que, en las islas de Cabo Verde, no pudieron regresar a la nave.

Él mostró que uno se debe a su gente, en todas las circunstancias, y la razón no solo es humanitaria, sino que debe existir la convicción de que las cosas se hacen en equipo o simplemente suelen no resultar.



Al comienzo del libro, señalábamos que habían dos objetivos para escribir esta historia. Por una parte, era una buena oportunidad para conocer detalles de dos figuras que trascendieron: Fernando de Magallanes y Sebastián Elcano. Así podríamos conocer más sobre la importancia del viaje, su trascendencia histórica, económica y científica, pero también sería una gran ocasión para aprender de un emprendimiento que tuvo ideas innovadoras, disruptivas, y en donde el liderazgo y trabajo en equipo jugaron un papel esencial. Una historia donde hubo grandes aciertos y fatídicos errores, los famosos “claroscuros” que nos hacen crecer en la vida y que nos permiten aprender del pasado para comprender nuestro presente, y para enfrentar el futuro con más experiencia, con más asertividad.

Mapa estrecho de Magallanes, Joris van Spilbergen, 1619.



Colección de Juan & Peggy Rada.



BIBLIOGRAFÍA

1. Barros Arana, Diego, Vida i viajes de Hernando de Magallanes, Imprenta nacional, Santiago, 1864.
2. Bastable, Tony, Magallanes alrededor del mundo, EDILAR, México, 2009.
3. Bergreen, Laurence, Magallanes: hasta los confines de la tierra, Planeta, Barcelona, 2004.
4. Cerezo, Ricardo, La cartografía Náutica Española en los siglos XIV, XV y XVI, CSIC, Madrid, 1994
5. Elcano et al, Juan Sebastián, La primera vuelta al Mundo, Miraguano ediciones – Polifemo Ediciones, Madrid, 2012.
6. Favier, Jean, Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes, Fondo de Cultura Económica, México, 1995, pp. 430-431.
7. Fernández de Navarrete, Martín, Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico, Editorial Maxtor, Valladolid, 2005.
8. Fernández Vial, Ignacio; Fernández Morente, Guadalupe, La primera vuelta al mundo. La nao Victoria, Muñoz Moya Editores, Tomares (Sevilla), 2001.
9. García Gamonal, Leticia, Documentos relativos a Juan Sebastián del Cano, en: Archivo de la Frontera, CEDCS, 2004, pp.1-13.

10. García Redondo, José María, La percepción histórica del inmenso azul: modelos de representación en la cartografía del océano Pacífico, en: Sagredo Baeza, Rafael y Moreno Jeria, Rodrigo, El Mar del Sur en la Historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico, Dibam, Santiago de Chile, 2015, pp. 15 – 64.
11. Gil, Juan, El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes, Fundación el Monte, Sevilla, 2009.
12. Gómez Ortega, Casimiro, El primer viage alrededor del mundo, emprendido por Magallanes, Extramuros Edición, Sevilla, 2009.
13. Herrera y Tordesillas, Antonio de, Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del Mar Océano. Década primera, Imprenta Real de Nicolás Rodríguez, Madrid, 1726.
14. Kelsey, Harry, El viajero accidental. Los primeros circunnavegadores en la era de los descubrimientos, Ediciones de Pasado y Presente, Barcelona, 2017.
15. Las Casas, Bartolomé de, Historia de las Indias, Biblioteca Ayacucho, Caracas, 1986.
16. Lucena, Manuel, Juan Sebastián Elcano, Ariel, Barcelona, 2003.
17. Llorens Asensio, Vicente, La primera vuelta al mundo: relación documentada del viaje de Hernando de Magallanes y Juan Sebastián del Cano, Imprenta de la Guía Comercial, Sevilla, 1903.

18. Martínez Shaw, Carlos (ed.), El pacífico español, de Magallanes a Malaspina, Lunwerg editores, Barcelona, 1988.
19. Martinic, Mateo, Cartografía magallánica 1523-1945, Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 1999.
20. Martinic, Mateo, Una trayectoria memorable. Hallazgo y navegación del Estrecho de Magallanes, Aguas Magallanes, Punta Arenas, 2017.
21. Melón y Ruiz de Gordejuela, Magallanes-Elcano. La primera vuelta al mundo, Ediciones Luz, Zaragoza, 1940.
22. Molla, Luis, La flota de las especias. Magallanes y Elcano “la epopeya de la primera vuelta al mundo”, Almuzara, Córdoba, 2017.
23. Moreno Jeria, Rodrigo, El estrecho de Magallanes como antesala del Pacífico: evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII, en Anuario de Estudios Americanos, 70, 2 (2013), pp.419-439.
24. Núñez de la Fuente, José Manuel, Diario de Magallanes. El hombre que lo vio y anduvo todo, Doce Calles, Madrid, 2017.
25. Olaizola Sarria, José Luis, Juan Sebastián Elcano: la mayor travesía de la historia, Ediciones Temas de Hoy, Barcelona, 2002.
26. Parry, John H., El descubrimiento del Mar, Crítica, Barcelona, 1989.

27. Pigafetta, Antonio, Primer viaje en torno al globo, Editorial Francisco de Aguirre, Santiago de Chile, 1997.
28. Ramos Pérez, Demetrio, Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento, Seminario Americanista, Valladolid, 1989.
29. Sánchez Saus, Rafael, La Conquista del Atlántico, Arco Libros, Madrid, 2000.
30. Sellés, Manuel, Instrumentos de navegación, del Mediterráneo al Pacífico, Lundberg editoriales, Barcelona. 1994
31. Thomas, Hugh, El imperio español, de Colón a Magallanes, Planeta, Barcelona, 2003.
32. Vairo, Carlos Pedro, Terra Australis. Historia de la Cartografía de Tierra del Fuego, Patagonia & Antártica. Zagier & Urruty Publications, Ushuaia, 2010.
33. Vargas y Ponce, José: Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes de la fragata de S.M Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786. Extracto de todos los anteriores desde su descubrimiento, impresos y MSS. y noticias de los habitantes, suelo, clima, y producciones del Estrecho, Impreso por la viuda de Ibarra, hijos y Compañía, Madrid, 1788.
34. Zweig, Stefan. Magallanes. El hombre y su gesta, editorial Juventud, Barcelona, 1983.

AGRADECIMIENTOS

Mi gratitud a todos quienes han colaborado de una u otra forma en la concreción de esta obra:

Archivo del Museo Naval, Madrid

Archivo General de Indias, Sevilla

Biblioteca Nacional de España, Madrid

Biblioteca Universidad Adolfo Ibáñez, Viña del Mar y Santiago de Chile.

Cecilia Inojosa, Viña del Mar

Francisca Rodríguez Bezanilla, Viña del Mar

Gonzalo Serrano, Viña del Mar

Juan Rada, Domaine des Bois, Echenevex

Julián Ruiz Rivera, Sevilla

Librería Polifemo, Madrid

María Alejandra Barrientos, Lima

Miya Mishima, Lima

Museo Naval, Madrid

Patricia Bazalar, Lima

Paul Mendoza, Lima

The John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island

OTRAS PUBLICACIONES

Cristóbal Colón es un personaje fascinante y de su vida, muchas veces enigmática, se pueden extraer enormes enseñanzas para el presente y el futuro, tanto en lo profesional como en lo personal.

En esta obra se aborda su figura desmitificada, con luces y sombras, poniendo en valor el famoso proyecto del descubrimiento, el cual en realidad era una empresa que buscaba, ante todo, convertirse en un éxito comercial. Este célebre navegante genovés se debe entender en un siglo de cambios e innovaciones, en donde afloró, en plenitud, su espíritu emprendedor.



Cristóbal Colón, el emprendedor

Una historia en clave de negocios
2016

Solicita una copia escribiendo a
eyperu@pe.ey.com



MAGALLANES Y ELCANO

LA EMPRESA DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DEL MUNDO

Fernando o Hernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano son dos personajes importantes de la historia moderna, al cual les une el honor de haber participado en lo que se conoce como la primera circunnavegación del mundo entre 1519 y 1522, y cuyo hito relevante fue el descubrimiento del Estrecho de Magallanes, constatación empírica de que había un paso que conectaba los océanos Atlántico y el Pacífico.

Esta historia fascinante, llena de claroscuros, es un buen modelo de aprendizaje para los negocios, porque se enmarca en el desarrollo de una empresa innovadora que buscaba réditos económicos, y donde el ejercicio del liderazgo y trabajo en equipo fueron puestos a prueba en muchos momentos de la increíble travesía.

ISBN: 978-612-47325-1-5



9 786124 732515