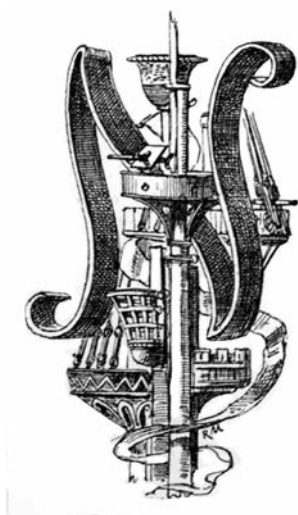


LAS CAPITULACIONES DE VALLADOLID. GÉNESIS, FINANCIACIÓN Y MISIÓN DE LA EXPEDICIÓN

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Catedrático de la Universidad Complutense de Madrid



ACIDO hacia 1480, Fernando de Magallanes (1) inicia su vida como marino, explorador y soldado en 1505, a las órdenes de Francisco de Almeida y Alfonso de Albuquerque, virreyes portugueses en la India. En esos viajes adquiere noticias y experiencias geográficas y militares sobre los habitantes, los territorios y las islas del sur de Asia en la búsqueda de las Molucas, las islas de las especias, tan codiciadas y necesarias en Europa. En suma, un conjunto de conocimientos que le servirán para la elaboración de su proyecto (2).

Estando de regreso en Lisboa, a mediados de 1513, el rey de Portugal decidió enviar una expedición al norte de África, donde los roces con el gobernador de Azamor habían creado una situación difícil; con la intervención militar esperaba cobrar el tributo que pagaba el marroquí como vasallaje y neutralizar el ejército que preparaba para defenderse en caso de ataque portugués. La expedición la mandaba Jaime de Braganza, sobrino del rey y en ella se enroló Magallanes, distinguiéndose en las operaciones militares —llegó a mandar una compañía—, pero por discrepancias en el reparto de

(1) Una de las biografías más sugestivas sobre este personaje es la de ZWEIG, S.: *Magallanes: el hombre y su gesta*, Barcelona, 1955; y entre las más recientes, por ejemplo, MARTIN FRITZ, Carlos: *Hernando de Magallanes: coraje y tenacidad*, Madrid, 2013, y BERGREEN, Laurence: *Magallanes. Hasta los confines de la Tierra*, Barcelona, 2004.

(2) Para la dinámica descubridora portuguesa, ALBUQUERQUE, Luis de: *Dúvidas e certezas na historia das descobrimentos portugueses*, Lisboa, 1990.



Sevilla en los siglos XVI y XVII. Published in Education, Travel, Business.

unas presas, decidió regresar a Lisboa y pedirle al rey unas compensaciones por sus servicios, que no le fueron concedidas. Al perder la confianza regia pensó en ponerse al servicio de otro soberano. Un paso decisivo que dio cuando se convenció de que su plan no iba a ser aceptado en Portugal. Magallanes sostenía que había un paso que unía los océanos Atlántico y Pacífico, entonces llamado Mar del Sur y ello, significaría —pensaba el portugués— que la ruta hacia las Molucas sería más corta que la que los portugueses seguían por el Atlántico, el Índico y la India, pero tenía el inconveniente que discurría por la zona que el tratado de Tordesillas de 1494 reservaba a Castilla. Su plan era apoyado por Ruy Falero, un reputado cosmógrafo y por su hermano Francisco, lo mismo que un rico mercader, Cristóbal de Haro, establecido en Lisboa y molesto con el rey portugués por no atender unas reclamaciones que le presentó.

Para realizar el viaje, Magallanes necesitaba el permiso del rey castellano, entonces un joven de 18 años, sin cuya autorización era inviable el tránsito por sus posesiones y además, precisaba financiación, por lo que decidió ir a Castilla; llegó Sevilla el 20 de octubre de 1517, con la intención de presentar su proyecto al monarca, del que esperaba conseguir su aprobación y el apoyo financiero.

En la ciudad andaluza (3) fue muy bien acogido por Diego Barbosa, portugués y teniente de alcalde de los Reales Alcázares y Atarazanas, con cuya hija Isabel contrajo matrimonio Magallanes a finales de 1517 o principios de 1518. También le recibió amablemente Juan de Aranda, factor de la Casa de la Contratación, a quien el portugués manifestó su idea y quien la puso en conocimiento de personajes influyentes de la corte; él mismo escribió al soberano sobre el asunto. En diciembre de 1517 llegaron a Sevilla los hermanos Falero, acordando Ruy y Magallanes dirigirse a Valladolid, donde se encontraba el rey, para presentarle su proyecto, decidiendo Aranda acompañarles en el viaje, que iniciaron el 20 de enero de 1518.

Una vez en Valladolid, el factor les condujo ante el gran canciller, Jean Sauvage, el cardenal Adriano de Utrecht y el obispo de Burgos, Juan Rodríguez Fonseca; en las conversaciones que siguieron, los portugueses trataron de convencerles de que las Molucas estaban en la demarcación castellana, por lo que si el rey castellano enviaba allí sus barcos navegando hacia el oeste, podría traer gran cantidad de especias a menor coste que las que los portugueses llevaban desde Malaca y Calicut. Pero tanto a sus consejeros como al monarca, la propuesta les pareció inconsistente y como Magallanes no veía claro que fuera aceptada, se ofreció el mismo a ir en la expedición y Cristóbal de Haro, que también había llegado desde Portugal, ofreció participar financieramente en la empresa, propuestas que decidieron a Carlos I a armar y pertrechar una armada, así como dotar a Magallanes de la oportuna instrucción que le facultara para realizar una expedición, que muchos consideraban ilusoria o disparatada.

El 22 de marzo de 1518 se redactaban las Capitulaciones



Carlos I de España y V del Sacro Imperio Romano Germánico, por Bernard van Orley.

(3) BERNAL, Antonio Miguel, y COLLANTES DE TERÁN, Alejandro: *El puerto de Sevilla. De puerto fluvial a centro portuario mundial. Siglos XIV-XVII*, Sevilla, 1988.

de Valladolid (4) entre ambas partes, que contenían los acuerdos a los que habían llegado y que firmaban Carlos I y su madre Juana I, por una parte y Magallanes y Ruy Falero por otra. En ellas, se especificaba que durante diez años se les reservaba la exclusiva de la exploración y el descubrimiento del paso entre los dos océanos y la llegada a las Molucas, todo ello lo harían dentro de la demarcación castellana. Aparte de otras condiciones económicas futuras, en esta primera expedición, recibirían la quinta parte de los beneficios y a cambio el rey armaría cinco barcos con su correspondiente personal, pertrechos y artillería, así como aprovisionados para una travesía de dos años y dotados, en principio, con 239 personas, reservándose el rey los nombramientos de un factor, un tesorero, un contador y escribanos para que «lleven cuenta y razón de todo, y ante quien deberá asentarse todo lo que en dicha Armada se hubiere». Ese mismo día, Magallanes y Ruy recibieron los títulos

de capitanes de la armada con las amplias facultades que tales títulos entrañaban.

La presencia de ambos portugueses en la corte castellana levantó toda clase de suspicacias en el rey portugués Manuel I el Afortunado, deseoso de que volvieran a Lisboa y no siguieran adelante las negociaciones con Carlos I; en este sentido, derrocharon esfuerzos para conseguir que regresaran tanto Álvaro da Costa, embajador portugués —quien planteó a Carlos I los inconvenientes que originarían en la relación entre ambas cortes la presencia de Magallanes y Ruy Falero en Castilla— y Sebastián Alvares, factor luso en Sevilla, que vanamente trató de convencer a sus dos compatriotas de los beneficios que tendrían, si regresaban a Portugal.



*Fernando de Magallanes. Anónimo.
Museo Naval de Madrid.*

(4) RAMOS PÉREZ, Demetrio: «Magallanes en Valladolid: la Capitulación», en *Actas do II Colóquio luso-espanhol de Historia Ultramarina*, Lisboa, 1975, pp. 121-241.

Ya en Sevilla y con la autorización real, el trato de Magallanes con los oficiales de la Casa de la Contratación no fue fácil en los preparativos de la expedición, dado el carácter difícil del portugués y por los recelos de los funcionarios, produciéndose situaciones comprometidas, como la notificación al portugués de que Ruy Falero no fuese en la expedición (el pretexto fue su desequilibrio mental), una decisión de Carlos I, quien nombró el 30 de marzo de 1518 veedor de la misma a Juan de Cartagena, que mandaría también la segunda nao y designó como capitán de la tercera a Gaspar de Quesada. El 8 de mayo se asentaba en los libros de la Casa de la Contratación una *Instrucción* firmada por el rey detallando las órdenes y extremos que se debían respetar en el transcurso del viaje.

Desde el otoño de 1518, el capitán Artieta, acompañado de Duarte Barbosa, recorrían la costa cantábrica, sobre todo los puertos de Bilbao y Fuenterrabía, en busca de embarcaciones. Mientras, el factor Juan de Aranda hacía lo mismo por diversos puertos de la zona gaditana. De los astilleros vascos procedían la mayoría de las naos de la expedición prevista, así como una parte importante de sus pertrechos. La *Trinidad*, que sería la nao almiranta, Artieta la compró en Bilbao (5). Por fin, pudo reunirse la flota, que se compondría de la *Trinidad*, la *San Antonio* —las dos de mayor parte, de 120 toneles, que costaron 270.000 y 330.00 maravedíes, respectivamente—, la *Concepción* —de 90 toneles y un costo de 228.750 maravedíes—, la *Victoria* —de 85 toneles pagada con 300.000 maravedíes— y la *Santiago* —de 75 toneles y un importe de 187.500 maravedíes—.

Por lo que se refiere al reclutamiento de los mandos, la escala jerárquica dentro de cada nave la componían capitán, piloto, maestre y contra maestre, cargos que en el momento de la partida estaban ocupados por los personajes que figuran en la página siguiente (en negrita se destacan los que tuvieron importancia en el desarrollo de la expedición).

Los pilotos tenían fama reconocida y nombramiento real, si bien hubo problemas por las quejas que plantearon al considerar que sus sueldos eran bajos. Encontrar a los maestros fue más bien fácil, entre los que estaba Juan Sebastián de Elcano (6), un experto marino, que con 23 años llegó a mandar una nao de 200 toneles, con la que sirvió en la flota que acudió en auxilio del Gran Capitán en las campañas de Italia. También participó con ella en las expediciones del cardenal Cisneros contra las plazas de Orán, Bugía y Trípoli. A pesar de las ventajas que proporcionaron sus actuaciones, no percibió por ello compensación alguna, viéndose obligado a hipotecar su barco para garan-

(5) Para la actividad naval en el Cantábrico, CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos del Cantábrico ante la expansión oceánica renacentista*, San Sebastián, 2008.

(6) Para este personaje, por ejemplo, LUCENA SALMORAL, Manuel: *Juan Sebastián Elcano*, Madrid, 2003; SANZ, Carlos: *Juan Sebastián de Elcano, auténtico protagonista de la primera vuelta alrededor del Mundo*, Madrid, 1973.

NAVE	CAPITÁN	MAESTRE	PILOTO	CONTRAMAESTRE
<i>Trinidad</i>	Magallanes	Juan Bautista Punzorol	Esteban Gómez	Francisco Albo
<i>San Antonio</i>	Juan de Cartagena	Juan de Elorriaga	Andrés de San Martín y J. Rodríguez de Mafra	Diego Hernández
<i>Concepción</i>	Gaspar de Quesada	Juan Sebastián de Elcano	Juan López Carvalho	Juan de Acuario
<i>Victoria</i>	Luis de Mendoza	Antonio Salomón	Vasco Gómez Gallego	Miguel de Rodas
<i>Santiago</i>	Magallanes pensaba pasar a ella en algunos momentos	Baltasar Genovés	Juan Rodríguez Serrano	Bartolomé Prior

tizar un préstamo que le concedieron unos comerciantes dependientes del duque de Saboya. La imposibilidad de hacer frente a la deuda le obligó a entregar la nave a sus acreedores. La venta de embarcaciones a extranjeros en

tiempos de guerra estaba expresamente prohibida, lo que motivó que fuese perseguido por la justicia y que acudiera a Sevilla en busca de nuevas oportunidades.



Juan Sebastián de Elcano. Anónimo. Museo Naval de Madrid.

El alistamiento de las tripulaciones resultó muy complicado. Empezó en Sevilla, pregonándolo en las gradas de la catedral, en las plazas, en el Arenal, en el puerto y en los mercados. Los resultados fueron decepcionantes, pues parece que en estos primeros momentos, nadie se alistó por considerar muy bajos los sueldos para una empresa tan arriesgada, aunque eran sueldos bastante altos en comparación con otras expediciones anteriores y posteriores. La recluta continuó por tierras

andaluzas y como no hubo suficientes naturales hubo que consentir ciertas irregularidades, como no respetar la prohibición emitida el 9 de junio de 1500 relativa a que los corregidores y gobernadores llevaran «alguaciles, tenientes y naturales de sus pueblos» —lo que no se respetó con Magallanes, que llevó a varios parientes— o las órdenes de 16 de septiembre de 1501 y de 15 de junio de 1510, que prohibían pasaran a América extranjeros, moros, judíos, herejes y reconciliados por la Inquisición, algo que tampoco se respetó en relación a los extranjeros, lo que puede explicarse, tal vez, porque no se trataba de una expedición de conquista ni colonizadora, solo descubridora; además, como el viaje no era exactamente a las nuevas Indias, sino a buscar el paso por ellas, se relajaron las medidas drásticas (7).

Junto con marineros, grumetes y pajes, también embarcaron otros individuos que no intervenían en las maniobras, pero atendían las necesidades de las tripulaciones, los trabajos de reparación y mantenimiento de los navíos y las diversas situaciones administrativas y comerciales que se presentaran en el viaje, como eran los capellanes, escribanos, alguaciles, merinos, cirujanos, dispenseros, calafates y toneleros. La función estrictamente militar se encomendó a fuerzas de Infantería para la ocupación y manejo de la artillería tanto la naval, propia de los buques, como la de campaña para ser desembarcada llegada la ocasión; su manejo correspondía a los condestables, lombarderos y armeros. Para servir y ayudar a los jefes había criados y a algunos sobresalientes, que solían ser personajes de calidad o relacionados con los mandos de la expedición —sobre todo con Magallanes, como fue el caso de Pigafetta, cuyo relato sobre la circunnavegación es el más conocido—, se les encomendaban cometidos diversos. En la *Trinidad* iban también embarcados dos criados «de lengua», es decir dos intérpretes; uno de ellos, importantísimo por el papel que jugó cuando llegaron a Filipinas, fue Henrique de Malaca, esclavo que Magallanes había traído de sus viajes anteriores al sureste asiático y que se ha considerado —sin una demostración fidedigna— el primer hombre que circunvaló la tierra.

Finalmente, las tripulaciones iniciales las componían 171 hombres de los reinos españoles, 35 de los estados italianos, 26 portugueses, 17 franceses, cuatro de Flandes, otros cuatro de Rodas, tres alemanes, un inglés, tres negros y uno de Malaca, que en los barcos se repartían así: 62 en la *Trinidad*, 56 en la *San Antonio*, 44 en la *Concepción*, 45 en la *Victoria* y 32 en la *Santiago*. Los factores de la Casa de la Contratación, que eran los organizadores de la expedición, consideraron que había demasiados portugueses, pues las órdenes de Carlos I eran claras, ya que debían advertir a los capitanes y maestros «que no lleven más de cuatro o cinco personas, y los que tomen de más los despidan y

(7) BLANCO NÚÑEZ, José María: «La expedición de Magallanes. Organización y métodos», en *VII Simposio de Historia Marítima*, Lisboa, 2002.

aseguraros de que así se hace, pero con el máximo disimulo posible». Pero por las dificultades del reclutamiento hubo que transigir (8).

En cuanto a los costos de la expedición se calcularon los siguientes importes:

- Cinco naos con sus aparejos, pertrechos, artillería, pólvora y armamento ligero (ballestas, espingardas lanzas, etc.): 3.912.241 maravedíes.
- Víveres, despensa, enseres, cartas e instrumentos náuticos, regalos, etc.: 415.060 maravedíes.
- Bizcocho, vino, aceite, conservas, toneles, botas, pescado, carne y legumbres: 1.589.551 maravedíes.
- Sueldo de cuatro meses para 237 personas: 1.154.504 maravedíes.
- Mercaderías, ropas de seda y paño y regalos: 1.679.769 maravedíes.

Lo que hace un total de 8.751.125 maravedíes, de los que hubo que descontar algunas cantidades de artículos que no se necesitaron, por lo que el costo final de la armada fue de 8.334.335 maravedíes, de los que la Corona asumió 6.454.209 y Cristóbal de Haro 1.880.126.

Como acabamos de ver, en esos precios estaban incluido los de los instrumentos de navegación, que eran los que figuran relacionados a continuación:

- Veintitrés cartas de marear.
- Seis pares de compases.
- Veintiún cuadrantes de madera.
- Seis astrolabios de metal
- Un astrolabio de madera (algún autor afirma que era enorme y construido por Martin Behaim).
- Treinta y cinco agujas de marear.
- Cuatro cajas grandes para cuatro agujas.
- Dieciocho relojes de arena o ampolletas.

Según las instrucciones reales, Magallanes debería compartir con los otros capitanes toda la información sobre el desarrollo de la expedición, dándoles copia de las cartas de marear que se habían hecho expresamente para el viaje, cosa que el portugués no hizo, originando un gran descontento entre ellos, particularmente de Juan de Cartagena, un malestar que iría en aumento y acabaría produciendo un motín en el puerto de San Julián, que Magallanes pudo abortar y controlar.

(8) Dos obras pueden serle de utilidad al lector interesado: la de FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Desde fines del siglo xv*. Madrid, 1837, y MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.): *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Madrid, 2016.

De acuerdo con las Capitulaciones vallisoletanas y la *Instrucción* del 8 de mayo de 1518, los cometidos u objetivos de la expedición eran los siguientes:

El primero era navegar por el Atlántico y descubrir un estrecho o paso que permitiera acceder al Mar del Sur, descubierto en 1513 (9). Se ha escrito que Magallanes y Ruy Falero conocían la existencia de dicho paso porque aquel había visto en el archivo del rey de Portugal un plano o globo realizado por Martín Behaim, en el que figuraba dicho paso, algo que no se ha comprobado. Con independencia de la existencia o no de dicho mapa o globo, Magallanes y Falero debían poseer, en 1518, una información más actualizada que la que poseería Behaim cuando realizara su ya entonces obsoleto plano. No obstante, antes de la salida de la expedición se ignoraban las verdaderas dimensiones de América del Sur y del Pacífico. Lo que entonces se sabía era la forma que iba tomando el continente americano y conocidas las del africano y el del sur de Asia en la India, ambos acabados en punta, los cosmógrafos suponían que América debía acabar de la misma forma y que se podría también bordear para pasar al otro océano y esta conjetura les permitió pensar que existía lo que llamaban el «estrecho de aquellos mares».

En el segundo objetivo era «llegar a las islas de la Especiería» y no descubrir las, porque se conocía su existencia; Magallanes creía conocer su posición. Además, en ellas estaba su amigo Francisco Serrão, al que le había salvado la vida en Malaca en 1509 y con quien desde entonces mantenía una activa correspondencia, en la que su compatriota le animaba a ir a aquellas islas, al tiempo que le daba información sobre ellas.

El tercer encargo que le daba Carlos I con especial recomendación consistía en evitar un conflicto con Portugal, por lo que los expedicionarios no deberían tocar en tierras que el reino vecino ya hubiera incorporado. Llegar a las Molucas era el punto más vidrioso del viaje, toda vez que existía una gran indefinición de a quien pertenecían, pues no estaba claro el trazado asiático del meridiano de Tordesillas (10) al ignorar las dimensiones de América y, sobre todo, del Pacífico.

El último encargo del rey castellano a Magallanes era de carácter diplomático y una gran novedad en los viajes españoles, pues le ordenaba taxativamente que «haréis asiento de paz e trato con el rey», suponiendo que aquellas islas estarían bajo un solo soberano, una suposición lógica para lo que entonces se conocía de aquellos lugares, pero que la realidad demostraría ser completamente errónea, dada la fragmentación política y tribal allí existente.

(9) ASEÑO GARCÍA, Frutos: *Vasco Núñez de Balboa: el descubrimiento del Mar del Sur*, Madrid, 1991.

(10) Vid., entre otros, CUESTA DOMINGO, M.: «La fijación de la línea de Tordesillas en el Extremo Oriente», en *El Tratado de Tordesillas y su época*, Valladolid, 1994, pp. 1.483-1.581; RUMEU DE ARMAS, Antonio: *El Tratado de Tordesillas*, Madrid, 1992, y VARELA MARCOS, Jesús: *El Tratado de Tordesillas en la política atlántica castellana*, Valladolid, 1997.



Mapamundi de Cantino. Representa el mundo conocido cuando se organizaba el viaje de Magallanes y Elcano. Incluye el meridiano acordado en Tordesillas.

En realidad, el gran objetivo de la expedición era hacerse con el comercio de las especias, por lo que el rey recomienda llegar directamente al Maluco y tomar posesión de aquellos lugares, algo que ya aparece de forma clara en una carta —cuya grafía hemos actualizado— que Carlos I escribió a Magallanes y Falero, fechada el 19 de abril de 1519, donde les dice:

«Por cuanto Yo tengo por cierto, según la mucha información, que he tenido de personas, que por experiencia lo han visto, que en las islas de Maluco hay la especiería, que principalmente vais a buscar con esa dicha armada, y mi voluntad es que derechamente sigáis el viaje a las dichas islas...para que, antes e primero que a otra parte alguna, vais a las dichas islas del Maluco, sin que en ello haya ninguna falta, porque así cumple a nuestro servicio».

Preparada ya la armada y en condiciones de zarpar, Sancho Martínez de Leiva, asistente de Sevilla, obedeciendo órdenes del monarca, recibió en la iglesia de Santa María de la Victoria de Triana, el juramento y pleito homenaje de Magallanes, conforme al fuero y costumbre de Castilla, significando que haría con toda fidelidad el viaje; luego, el asistente le entregó el estandarte real con el ceremonial y la solemnidad prescritas. Igual juramento y pleito homenaje prestaron aquel mismo día y en la misma iglesia, los capitanes y oficiales de la armada, comprometiéndose a seguir su derrota y obedecer las órdenes de su capitán. El 10 de agosto de 1519, día de la partida, antes de zarpar las cinco naves del puerto de las Mulas, se celebró una ceremonia religiosa para implorar la protección divina y bendecir las banderas y estandartes. Los barcos descendieron por el Guadalquivir en medio de una enorme expec-

tación hasta fondear en Sanlúcar de Barrameda, frente al castillo del duque de Medina Sidonia. Pero Magallanes y su plana mayor viajaron por tierra, para evitar la incomodidad de las 17 a 20 leguas del viaje fluvial.

Allí, en Sanlúcar, todos los tripulantes se confesaron y oyeron misa a diario, según narra Pigafetta. Permanecieron fondeados hasta el 20 de septiembre, en que se dieron definitivamente a la vela, después de completar la carga de fresco, seco y agua.



BIBLIOGRAFÍA

CABRERA FERNÁNDEZ, Leoncio: *Primer viaje en torno al globo*, Madrid, 1985.

COMELLAS, GARCÍA-LLERA, José Luis: *La primera vuelta al mundo*, Madrid, 2012.

FERNÁNDEZ, Antonio: *Crónicas del océano. La vuelta al mundo de la nao Victoria*, Sevilla, 2006.

V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo de Magallanes y Elcano. Historia de la expedición.

Ballestilla, antiguo instrumento de navegación para calcular la altura de los astros. Museo Naval de Madrid. (Foto: Armada española).

