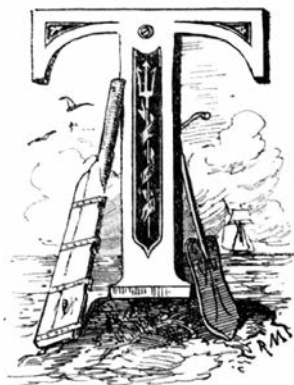


EL PAPEL DE PORTUGAL

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia Contemporánea
Académico correspondiente de la Real Academia de la Historia



AL vez no esté de más recordar que Magallanes, más soldado que navegante y veterano de las luchas por la expansión del imperio portugués, no pretendía en modo alguno dar la vuelta al mundo, sino un objetivo mucho más preciso, y dentro de su grandeza, limitado y concreto; hallar una nueva vía para alcanzar las codiciadas islas de las especias.

El caso recuerda poderosamente al de Colón, que en modo alguno pretendió descubrir un nuevo continente, sino buscar una ruta alternativa a la iniciada por los portugueses de contornear África y cruzar el Índico para llegar al mítico Oriente que describió Marco Polo y que tanto había alentado la imaginación de los europeos desde entonces.

Así que el intento de Magallanes, una vez descubierta América y realizada una primera exploración de sus costas, comprobando que era todo un nuevo continente hasta entonces desconocido, descubierto el Pacífico por Vasco Núñez de Balboa al cruzar Panamá, no era en esencia más que la culminación del anterior proyecto de Colón.

Y resulta notable que ambos personajes, tan distintos en carácter y formación, se dirigieran primeramente a Portugal para realizar su proyecto, que ambos lo vieran rechazado y que ambos encontraran apoyo en Castilla.

La rivalidad hispano-portuguesa en la expansión ultramarina

Recordemos que no hacía muchos años que Portugal y Castilla se habían enfrentado en una guerra por la sucesión de Enrique IV de Trastámara, quien dejó como heredera a su hija, Juana «La Beltraneja» casada con Alfonso de Portugal, contra Isabel I, hermana del difunto rey, que acabó con la victoria de la segunda, ratificada en el Tratado de Alcaçovas de 1479, en que quedaron resueltos los problemas que enfrentaban a los dos reinos, persistiendo sin embargo las tensiones y celos mutuos, como luego veremos.



Vitral de D. Manuel I. (Foto: www.wikipedia.org).

estrecho de Gibraltar (Ceuta 1415) conseguir esclavos, marfil y oro en las costas africanas, y, señaladamente, llegar al fastuoso Extremo Oriente descrito por Marco Polo contorneando el continente africano. Pero la dificultad de la tarea y su propia inmensidad para las fuerzas del pequeño reino, hicieron que solo en 1487 Bartolomé Díaz llegara al extremo sur de África, descubriendo del cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza, y que once años después Vasco da Gama alcanzara la India, seis después del decisivo primer viaje de Colón.

Así que fue mortificante para los portugueses el ver como los castellanos habían tomado la iniciativa en la empresa de forma sorprendente, y más por el hecho de que Colón se había dirigido en primer lugar a Lisboa para que apoyara su proyecto, y solo después de ser rechazado se dirigió a España.

En dicho tratado ambas partes renunciaban a cualquier derecho sobre la otra corona, y se adjudicaban a Portugal sus posesiones atlánticas y africanas: Azores, Madeira, Flores y Cabo Verde, así como Guinea y sus pretensiones sobre el Reino de Fez (Marruecos), mientras que España retenía las Canarias, objeto de una larga disputa territorial y comercial entre los dos reinos. Todo ello aparte de otras cuestiones dinásticas, en las que no entraremos.

Es bien sabido que Portugal, que acabó antes su propia Reconquista que Castilla, optó por la expansión marítima desde el reinado de Juan I (1383-1433) de la mano especialmente de su hijo, Don Enrique el Navegante, que fundó en Sagres un centro para instruir, coordinar y almacenar todos los conocimientos necesarios para esa expansión, con el triple propósito de continuar la Reconquista al otro lado del

Porque entendieron que el tratado de Alcaçovas les daba la propiedad de cualquier descubrimiento en el Atlántico, y desde luego, aseguraba su monopolio en este océano a partir del Ecuador hacia el sur, siendo los únicos europeos que lo habían conseguido hasta entonces.

El proyecto de Magallanes

Es bien sabido que Fernando de Magallanes expuso su proyecto de buscar una ruta hacia las islas de las especias (las míticas Molucas) al entonces rey de Portugal, Manuel I «El afortunado». Pero el monarca, apegado a la ruta portuguesa que, tras contornear África y el cabo de Buena Esperanza, llegaba al



Enrique el Navegante.

Índico y al Extremo Oriente, y considerándola un monopolio vedado a cualquiera que no fuera su súbdito, se negó en redondo a ello.

Es comprensible que así fuera porque de triunfar en su empeño, Magallanes abriría otra ruta alternativa hacia Asia y Extremo Oriente, lo que podría causar serios problemas con España, pues desconociéndose la extensión del Pacífico, supondría la necesidad de un nuevo Tratado de Tordesillas o la inseguridad de que dicha línea meridiana dejara en uno u otro hemisferio posesiones que reclamaba Portugal. Sin hablar nuevamente del monopolio de las codiciadas especias.

Ante la negativa de su rey, Magallanes acudió a Carlos I, llegando a un acuerdo para acometer la empresa en las «Capitulaciones de Valladolid» en 1518 en las que se estipulaba que no entrarán en los dominios de «mi muy caro y muy amado tío y hermano ni en perjuicio suyo, salvo en los límites de nuestra demarcación».

Menos recordado es que en dichas capitulaciones tomó parte el principal asesor geográfico de Magallanes, Rui Faleiro, haciéndose responsables los dos del éxito de la empresa. Pero el ya difícil carácter de Faleiro hizo que posteriormente se viera excluido de la empresa y finalmente recluido en un

hospital con síntomas de locura. Para reemplazarle en el mando conjunto de la expedición, se designó a Juan de Cartagena.

Además, se hizo caballero de la Orden de Santiago a Magallanes, en total contraste con Manuel I, que se había negado a otorgarle incluso una recompensa más modesta por sus anteriores servicios.

Lo cierto es que en la expedición formaron parte un elevado número de portugueses, tanto allegados de Magallanes que viajaron con él a España, como de la numerosa colonia establecida aquí por una razón u otra.

Es más: al llegar a Sevilla, centro por entonces de las navegaciones y exploraciones españolas, el principal contacto de Magallanes fue otro portugués, Diego Barbosa, también emigrado allí por problemas con el anterior rey de Portugal, Juan II, casado con una andaluza noble y que había llegado a ser teniente alcaide (o segundo en el mando) de los Reales Alcázares y Atarazanas, que fue su principal apoyo y consejero. De hecho, Magallanes no tardó en casarse con su hija Beatriz.

Como era de esperar, las reclamaciones diplomáticas de la corte de Lisboa fueron constantes y duras, exigiendo que se abandonara el proyecto, e incluso hay indicios de que se recurrió al espionaje y a toda clase de medios para impedir la expedición. Pero y pese a todo, la expedición siguió adelante, aunque con sendos recelos entre las dos partes por la competencia entre los dos países, lo que engendró no pocas rivalidades y problemas durante la expedición. De hecho consta que se limitó el número de portugueses embarcados inicialmente previsto, ante los previsibles problemas de todo tipo. Nadie podía asegurar que tal o cual personaje no fuera en realidad un enviado de Manuel I o de alguno de sus ministros o consejeros. Seguramente tuvo que ver con aquello la elección para el mando compartido de Juan de Cartagena.

La primera tierra americana alcanzada por la expedición de Magallanes fue Brasil, descubierto por Vicente Yáñez Pinzón en una de sus navegaciones, tomando posesión de ella el 25 de enero de 1500 para España, adelantándose así a Pedro Álvares Cabral, que hizo lo propio el 22 de abril de ese mismo año, al parecer accidentalmente, de vuelta de un viaje al Índico. Aquello pudo provocar un serio incidente entre los dos reinos, tal vez solo evitado porque los asentamientos portugueses en el territorio eran aún muy escasos.

También es sabido que Magallanes se dirigió al Río de la Plata, descubierto por Solís hacía pocos años, creyendo que allí se encontraba el ansiado paso al Mar del Sur que había descubierto Vasco Núñez de Balboa, paso que los navegantes españoles buscaban ansiosamente por esos años.

Al verse defraudado, Magallanes se dirigió al sur, encontrándolo finalmente, pero a costa de perder una de sus naos y de la deserción de otra, que volvió a España, dadas las penalidades que tuvieron que sufrir por el mal tiempo, el frío y la escasez de alimentos. Ello, sin contar con un motín entre las dotaciones provocado, además de por todo lo anterior, por la severidad de Magallanes

y la falta de información a los demás mandos de la expedición, pese a lo acordado con Carlos I.

Ya en el Pacífico (nuevo nombre que le dio Magallanes) la travesía fue muy larga pero sin incidentes notables, salvo por los estragos que causó el escorbuto. Pero por una razón u otra, derivó demasiado al norte de su objetivo, hasta la isla de Guam. Y desde allí, en vez de hacer rumbo al sur, como era de esperar, se dirigió hacia el oeste, llegando a las Filipinas, donde murió en combate con los indígenas en la isla de Mactán, cerca de Cebú.

Parece ser que Magallanes creía menor la extensión del Pacífico (siempre el problema de la longitud, cuyo cálculo exacto era imposible entonces, y que acumulando pequeños errores implicaba una gran distorsión en una travesía tan larga), y tal vez temeroso de que las ansiadas Molucas estuvieran en la zona portuguesa, probó suerte en el archipiélago filipino buscando una compensación y para no volver con las manos vacías, pero esta suposición no pasa de ser una hipótesis, por más razonable que pueda parecer. Tal vez sea la explicación más plausible de que Magallanes se enredara en las disputas de los reyezuelos filipinos apartándose de la que era su misión principal y exponiéndose a serias complicaciones.

La meta y la difícil vuelta

La expedición quedó así sin jefe y sin una orientación válida para llegar a las Molucas, pese a todas las promesas y planes de Magallanes, problema que se subsanó recurriendo a pilotos e informaciones indígenas, por aquellas latitudes buenos navegantes.

Tras deshacerse de la nao *Concepción*, muy averiada y para repartir sus tripulantes entre las otras dos supervivientes, faltas de brazos por las bajas, sus jefes, Elcano y Gómez de Espinosa, decidieron volver a España por rutas distintas: Espinosa cruzando de nuevo el Pacífico hasta América Central, y Elcano por la ruta portuguesa, aun conociendo las órdenes de Manuel I de capturar, incluso por la fuerza, a cualquier buque de la expedición que surcase esas aguas.

La *Trinidad* de Espinosa demoró su salida varios meses por avería, haciéndose a la mar el 6 de abril de 1522, dejando cuatro hombres en la isla de Tidore como encargados de la nueva factoría y embarcándose unos cincuenta, entre ellos el portugués que les había avisado del peligro de las represalias de su rey por invadir aguas e islas que se reservaba en exclusiva.

Encontrándose vientos contrarios del este, enderezaron el rumbo hacia el norte, buscándolos favorables, remontando hasta los 42°, donde una violenta tempestad desaparejó el barco por completo y obligó a los tripulantes a demoler sus dos castillos de proa y popa para evitar zozobrar, lo que les privaba de resguardo, estando las bodegas repletas de mercancías, pues embarcaron nada



Carracas portuguesas de Joachim Patinir.

menos que 920 quintales de clavo y otras especias. Las enfermedades y el hambre les costaron la muerte de 30 hombres. A Espinosa no le quedó sino retroceder, tocando en una de las Marianas, casi desierta y con pocas provisiones, lo que le determinó regresar a las Molucas, donde llegó a fines de septiembre, agotados y en muy malas condiciones. Tal era la situación, que tres de los hombres desertaron y se quedaron en la isla de las Marianas, prefiriendo esa dura y aislada existencia entre gente tan distinta a ellos a la desesperada opción de volver al mar.

A todo esto, los portugueses se habían fortificado en la isla de Ternate, algo sabido por Espinosa, que les hizo llegar ingenuamente un mensaje en petición de ayuda. Pero el jefe portugués, Antonio Brito, mandó una expedición a la isla de Doy, donde se hallaban los desesperados navegantes, y los apresó a todos, sin resistencia alguna, tal era su estado. Con ellos iba Lorosa, el portugués que les había avisado del peligro que corrían, que fue juzgado como traidor.

Del resto solo consiguieron volver a España cinco de los supervivientes, de mazmorra en mazmorra, obligados a realizar trabajos forzados y sufriendo toda clase de molestias, entre ellas el ser despojados de todo, salvo de la ropa que llevaban puesta. El primero en regresar fue el marinero Juan Rodríguez, que lo hizo en 1525, tres años después. El resto con el mismo Espinosa, el piloto Leone Pancaldo, el marinero Ginés de Mafra, y el artillero Hans Vargue, de origen noruego, solo regresaron en julio de 1526, y aún tuvieron que soportar nueva cárcel en Lisboa hasta que las gestiones diplomáticas de Carlos I lograron su liberación siete meses después.

En cuanto a la nao *Trinidad*, estaba en tal estado, con el casco abierto, que los portugueses la desgazaron por completo, aprovechando sus maderos para construir la nueva fortaleza portuguesa y lo que quedaba de sus pertrechos y armas. Y, por supuesto, requisaron igualmente todos los instrumentos náuticos, mapas, derroteros y documentos. Buscando siempre el secreto, todo aquello quedó bien custodiado en sus archivos.

Elcano y la *Victoria*

Así, el navegante de Guetaria tomó la opción de navegar sin escalas desde la latitud de Australia hasta España, nada menos, sabiendo que si tomaba un puerto portugués sería el fin de todo, o incluso si se topaba con un buque armado. De él fue pues la decisión de dar la vuelta al mundo y arrostrar los peligros que conllevaba, incluyendo el sacrificio de su ya muy probada dotación tras una muy dura navegación de más de dos años.

Los marineros suplicaron una escala en Mozambique, a lo que su jefe se negó, pero ya cerca del final, la presión aumentó ante la falta de alimentos, el escorbuto y el agotamiento de los marineros ante la obligada tarea continua de accionar las bombas de achique en la ya gastada nao. Por fin Elcano cedió y permitió una escala en la colonia portuguesa de Cabo Verde para adquirir alimentos. Como elemental precaución instó a todo el mundo a una total discreción, haciéndose pasar por un buque que volvía de América, separado de una agrupación de tres, por haber desaparejado el trinquete.

Con estas instrucciones envió a tierra al contador Martín Méndez en una chalupa con un puñado de hombres, y tal hicieron su papel que los portugueses les creyeron y al poco volvió la chalupa con una carga de arroz.

A todo esto, y tras varios días de estancia, se levantó una borrasca, y Elcano, juzgando expuesto el fondeadero donde anclaba la *Victoria*, mandó hacerse a la mar, temiendo que su buque se estrellara contra la costa, y es cierto que a ello debieron su salvación, pero por una causa inesperada.

La chalupa de la nao había vuelto a tierra, en su constante labor de reaprovisionar la nao, pero un marinero se delató a sí y a los suyos, y cuando volvían a la *Victoria* fueron apresados por una lancha portuguesa con una fuerte dotación armada, conducidos a tierra y encerrados en prisión.

Poco después salían del puerto cuatro de las cinco naos portuguesas allí fondeadas para dar caza a la *Victoria*, pero esta, ya en la mar, pudo escapar de su persecución, dejando atrás a trece compañeros. Y solo tras largas negociaciones diplomáticas pudieron ser liberados y repatriados años después; eran los siguientes:

- Martín Méndez, escribano; Pedro de Tolosa, despensero; Richard de Normandía, carpintero; Roldán de Argote y Pedro de Tenerife, artille-

ros; Juan Martín y Simón de Burgos, sobresalientes; Felipe de Rodas, Gómez Hernández, Socacio Alonso y Pedro de Chindurza, marineros; Vasquito Gallego, grumete, y el indígena conocido por Manuel.

Así la hazaña de los 18 supervivientes de la *Victoria* al dar la primera vuelta al mundo se vio completada años después por estos otros 18, sumando los apresados de la *Trinidad* a los de Cabo Verde, aunque la culminaran como prisioneros del rey de Portugal, en lo que fue su mayor contribución a tal gesta de navegación que cambió el mundo y nuestro conocimiento de él.

La alternativa española: Loaysa, Legazpi y Urdaneta

Pese a la enorme trascendencia del hecho, dos cuestiones quedaron irresueltas: la posesión de las Molucas (y de otras tierras y aguas en la región de Asia-Pacífico) con todas sus derivaciones para el futuro, y el hallar una vía alternativa a la portuguesa para llegar a ellas, pues el descubrimiento del estrecho de Magallanes fue poco práctico, dada la dificultad en atravesarlo y más en la época de la vela.

La cuestión de las Molucas seguía en pie, así que Carlos I recurrió a la vía diplomática para solventar el contencioso con Portugal, realizándose unas negociaciones con sedes alternativas en Elvas y Badajoz que se dieron finalmente por fallidas el 31 de mayo de 1524,

Se decidió entonces enviar una expedición para tomar posesión de las disputadas islas, al mando de Frey García Jofre de Loaysa, de la Orden de San Juan, con Elcano como segundo jefe y principal asesor en navegación y cartografía. La flota, de siete naos, zarpó el 24 de julio de 1525, pero durante la travesía murieron los dos jefes y por una razón u otra solo llegó a Molucas la capitana *Victoria* en curiosa coincidencia, con unos 105 hombres.

El conflicto con los portugueses estaba asegurado, y tras alguna toma de contacto, éstos pasaron al ataque contra la solitaria nao española el 17 de enero de 1527, cada bando obtuvo el apoyo de ciertos jefes indígenas, y así las hostilidades duraron casi tres años justos, hasta que los españoles, en gran inferioridad numérica y material, agotados y diezmados y sin posibilidad de refuerzos, debieron rendirse en 9 de diciembre de 1529.

Pero si no recibieron refuerzos no fue porque no se les enviaran, pues otra expedición al mando de Sebastián Caboto con tres naos zarpó de España meses después de su salida, pero nunca llegaron a surcar las aguas del Pacífico, por una u otra cuestión.

Desde la Nueva España, y gracias a la visión de Hernán Cortés que había promovido la creación de astilleros y puertos en su costa del Pacífico, se enviaron otras tres al mando de Álvaro de Saavedra, de las que solo llegó a Molucas la capitana, la *Florida*, con una ayuda más moral que material.

Apenas repuesta, intentó la vuelta a las costas mejicanas, pero tuvo que regresar tras llegar a la altura de las Hawái, frustrándose así nuevamente la travesía en sentido inverso del Pacífico.

Pero y aunque las noticias tardaran en llegar a aquellas lejanas latitudes, lo cierto es que Carlos I se había casado con la Infanta Isabel de Portugal el 11 de marzo de 1526, futura madre de Felipe II, y con ello las relaciones entre los dos reinos mejoraron sensiblemente, llegándose al Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 por el que Portugal compraba a España las Molucas por unos 350.000 ducados de oro y se comprometía a no abandonarlas ni cederlas a un tercero sin ofrecerlas antes a España, con lo que reconocían implícitamente sus derechos.

El tratado dejaba sin embargo de atender los intereses españoles de conseguir una presencia en Extremo Oriente, y al mismo tiempo de no depender de la «vía portuguesa» para acceder a esa nueva posesión.

La solución la brindó un personaje de la talla de Andrés de Urdaneta, que de joven había participado en la expedición de Loaysa como secretario de Elcano, cerca del cual se formó como navegante. Urdaneta no solo brilló por su valor y pericia en la guerra con los portugueses, sino que estudió profundamente las aguas, vientos y corrientes. Tomó buena cuenta de todo ello en sus escritos, pero al caer prisionero de los portugueses éstos se los arrebataron, aunque tal era su capacidad y memoria que pudo reconstruirlos cuando se vió de vuelta en España.

Posteriormente se ordenó sacerdote en la Orden de San Agustín y ante el interés de Felipe II por conseguir esa posesión en Asia-Pacífico, declaró que sabría encontrar la ruta para cruzar el Pacífico de vuelta de ella, cuestión básica para hacerla viable al asegurar la conexión con los puertos de la Nueva España.

Y así finalmente España logró en la expedición de Legazpi las Filipinas y su conexión con los puertos mejicanos, con la consecución del «tornavajaje» por Urdaneta en 1565. Curiosamente, y como sucedió con Colón, el secreto de lograr vientos y corrientes favorables para la vuelta fue el de remontar hacia el norte en latitud, evitando las corrientes y vientos alisios contrarios, probando de paso la simetría del planeta.

Con ello se hizo posible la ruta comercial del Galeón de Manila también conocida como Nao de Acapulco, por su puerto de llegada, que conectó Asia, América y España durante casi tres siglos, creando un flujo de mercancías, ideas y personas de consecuencias difícilmente evaluables para la historia de la humanidad, pero de dimensiones y consecuencias realmente inmensas.

Conclusión

Como vemos en esta por fuerza esquemática y sucinta exposición de los hechos, es bien cierto que muchas personas, y no solo Magallanes, eran de origen portugués en la decisiva travesía, y sería inútil el negarlo o relativizarlo.

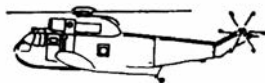
Pero parece patente que el entonces Reino de Portugal se opuso a que dicha empresa llegara a buen término, tanto antes de que se emprendiera como durante el desarrollo de la misma.

Y entonces, como es bien sabido, el lugar de nacimiento de una persona era importante desde el punto de vista individual y familiar, de la lengua, cultura y costumbres, pero no significaba necesariamente lo que hoy llamamos «nacionalidad».

Solo tras la Revolución Francesa y las sucesivas revoluciones y avances del liberalismo, el concepto de nacionalidad cobró sentido político. Hasta bien a finales del siglo XVIII, como demuestran abundantes ejemplos, lo verdaderamente decisivo era la vinculación personal con el monarca de cada reino. Y buen ejemplo de ello son los orígenes de las dotaciones de Magallanes, entre los cuales hay no solo portugueses, sino griegos, nórdicos y de los países más dispares, incluyendo ya la abigarrada colección que proporcionaba el imperio de Carlos I, de alemanes a flamencos, italianos, etcétera.

Y es claro que el monarca que decidió la empresa, la organizó y sufragó fue Carlos I, bajo cuyos auspicios se realizó, y que coronó su hijo y sucesor Felipe II mientras que el Reino de Portugal trató de dificultarla. Otra cosa muy distinta es que participaran en ella numerosos portugueses, de una forma u otra, porque se consideraban súbditos de Carlos I.

Pero dejamos al lector que juzgue por sí mismo el papel de Portugal en la gran gesta marinera que se inició hace 500 años, la mayor que ha conocido la humanidad.



BIBLIOGRAFÍA

- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de: *Conquista de las islas Malucas*, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, Biblioteca de Viajeros Hispánicos, Madrid, 1992.
- ARTECHE, José: *Elcano*, Espasa-Calpe, Madrid, 1942.
- *Urdaneta*, Espasa-Calpe, Madrid, 1943.
- DÍAZ TRECHUELO, Lourdes: «El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico», *Revista de Estudios del Pacífico*, núm. 4, 1994, pp. 11-21.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*, especialmente tomos IV y V, Imprenta Nacional, Madrid, 1837.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias*, Biblioteca de Auotres Españoles, Madrid, 1959, pp. 117-120.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Editorial Naval, Madrid, 1973, especialmente tomos I y II.
- LANGDON, Robert: *The lost caravel*, Canberra, 1975 y 1988, sobre la debatida y polémica suerte de la *San Lesmes*.
- NÚÑEZ DE LA FUENTE, José Manuel: *Diario de Magallanes. El hombre que lo vio y anduvo todo*, Ediciones Doce Calles, Aranjuez (Madrid) 2017.
- PEDREÑO, José María: «Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaisa a las islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España», en *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, n° 21, pp. 217-237.
- PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del Globo (la crónica en vivo de la expedición Magallanes-Elcano, 1519-1522)*, Fundación Civiliter, Sevilla, 2012.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La Primera Vuelta al Mundo, 1519-1522*, Edaf, Madrid, 2018.
- VV. AA.: *El Pacífico español, de Magallanes a Malaspina*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Comisión del V Centenario del Descubrimiento de América, Comisión del Bicentenario de Carlos III, Lunwerg Editores, Madrid, 1988. Carlos Martínez Shaw editor.
- VV. AA.: *El galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*. Ministerio de Defensa, Imprenta del MINISDEF, Madrid, 2016. Pedro Giner Lara y Mariano Juan y Ferragut editores.
- VV. AA.: *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval. Armada española, Servicio de Publicaciones:
- Núm. 35, *Juan de la Cosa*, Madrid, 2000.
- Núm. 39, *La Casa de la Contratación de Sevilla, aproximación a un centenario (1503-2003)*, Madrid, 2001.
- Núm. 50, *V Centenario del fallecimiento de Cristóbal Colón*, Madrid, 2006.
- Núm. 53, *Vicente Yáñez Pinzón y la carabela San Benito*, Madrid, 2007.
- Núm. 58, *V Centenario del nacimiento de Andrés de Urdaneta*, Madrid, 2009.
- Núm. 66, *España en Filipinas*, Madrid, 2012.
- Núm. 67, *V Centenario del descubrimiento del Mar del Sur por Núñez de Balboa*, Madrid, 2013.

A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los trabajos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquellos.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Serán entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección *regemar@fn.mde.es* o por CD y correo ordinario a la REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica *Times New Roman*, de cuerpo **12 puntos a doble espacio**. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera). Asimismo, cuando se citen referencias bibliográficas, los artículos que formen parte de una obra deberán escribirse entre comillas y en letra redonda, y en cursiva el título del libro, periódico o revista a la que pertenecen.

Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañadas de pie o título, y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas a pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas con el texto; se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo, se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si este se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.