

FERNANDO DE MAGALLANES. PERFIL HUMANO DE UN NAVEGANTE

José CERVERA PERY
General auditor (RR)
Académico correspondiente
de la Real Academia de la Historia

Unas consideraciones previas



ODO hecho histórico trascendente y memorable debe obtener una justa conmemoración, cuando las fechas avisen de sus proximidades. España y Portugal han abierto brecha ante el V Centenario de la expedición de Magallanes a las islas de las Especierías (Molucas) descubiertas por Portugal, y en la búsqueda del paso o estrecho que comunicara el Atlántico con el Pacífico, que en principio fue llamado de Todos los Santos, pero que enseguida tomaría el nombre de su descubridor. El navegante es portugués y sus logros y méritos son propios y bien ganados. Pero la empresa es española en toda su culminación y alcance. Lo autentican las capitulaciones concertadas en Valladolid

el 22 de marzo de 1518 con Magallanes y su gran amigo el científico portugués Rui Faleiro sobre la llegada a las islas de las Especierías navegando por occidente, y la siguiente un año más tarde con el mismo objetivo, si bien respetando los límites y demarcaciones concedidos a España por las bulas papales.

A nadie se le oculta los mantenidos pleitos y litigios entre España y Portugal en torno a la exclusividad de sus descubrimientos náuticos sin interferencias en los espacios señalados en los tratados de Tordesillas y Alcáçovas y en las bulas papales de Alejandro VI, por cierto papa español, y que concedía a España y Portugal el trato de *hijas preferidas*, lo cual no era óbice para emplearlas también en su ambicioso juego político. Evitar conflictos de intereses con Portugal era vital en aquellos años impulsivos de los descubrimientos. Los lusitanos habían llegado a las Especierías desde la India utilizando todas

las líneas de su demarcación. Con el proyecto de Magallanes se trataba de llegar a ellas por occidente a través del buscado paso cuyo emplazamiento Magallanes decía conocer.

No fue fácil la realización del proyecto que Magallanes había ofrecido a Carlos I. Tráfico de influencias, hostilidad manifiesta de la Casa de la Contratación, intrigas y cabildeos, pero don Fernando contó también con valiosos apoyos, del arzobispo Fonseca y del propio cardenal Cisneros. Como escribe Morales Padrón su plan no interesaba a Portugal que dominaba la ruta por el África, pero sí a España a la que además interesaba demostrar que las islas Malucas caían dentro de su jurisdicción.

Pero para llegar al destino trazado no solo era necesario encontrar el paso —obsesión que no pudo realizar Juan Díaz de Solís— que permitiera no solo navegar hacia occidente, sino también atravesar el Mar del Sur, es decir el océano Pacífico que Vasco Nuñez de Balboa había descubierto en 1513.

En Magallanes pesó más el factor geográfico del navegante descubridor que el sociopolítico del conquistador o colonizador. Era ante todo un científico, un cosmógrafo, pero ello no le eximía de un pasado violento con su participación en campañas militares en el norte de África, todavía al servicio de Portugal, donde la espada se impuso a la brújula.

El despliegue marítimo de Portugal

Portugal encontró muy pronto su vocación descubridora. La ejercieron los reyes de la Casa de Avis, desde su fundador Juan I, con sus hijos, especialmente el llamado Enrique el navegante, que en realidad navegó muy poco, (solo estuvo una vez en Ceuta) pero que supo crear desde la atalaya del castillo de Sagres, todo un emporio científico y didáctico de la navegación y la cartografía, y desde donde se proyectaron una serie de expediciones marítimas a lo largo de la costa africana.

Los portugueses descubrieron las islas de Madeira y las Azores, doblaron el cabo Bojador y llegaron a Cabo Verde y a Sierra Leona. Bajo Alfonso V llegaron al golfo de Guinea y la bahía de Biafra descubriendo las islas de Fernando Poo y Annobón, y reinando Juan II, —el que rechazó el proyecto de Colón— Diego Cao exploró la desembocadura del río Congo y el litoral de la actual Angola y navegando siempre al sur Bartolomé Díaz dobló el cabo de Buena Esperanza llamado por él, cabo de las Tormentas debido a los grandes temporales sufridos en aquellas aguas. Habían hallado el extremo meridional del continente africano, y tras medio siglo de constantes esfuerzos el acceso al mar de las Indias estaba descubierto.

Posteriormente bajo Manuel el Afortunado —el rey que rechazó el proyecto de Magallanes— Vasco de Gama recorre el camino seguido por Bartolomé Díaz, costea después el litoral oriental de África hasta Zanzíbar y luego hasta

Melinde, al norte de Mombasa y desde allí llega a Calicut, en la costa sudoccidental de la India, lo que significaba la apertura de la ruta marítima de la India. Según la profesora Comas de Montañés, las consecuencias económicas fueron notables; los comerciantes europeos siguieron la nueva ruta en busca de los productos orientales; el Mediterráneo quedó abandonado, y hasta la apertura del canal de Suez en el siglo XIX no recobró su importancia comercial.

Una historia que se repite

Aunque suponga una pequeña desviación del hilo conductor acordado para este estudio, no me resisto a puntualizar la trascendencia de dos decisiones reales portuguesas, que trasmataron en favor de España, lo que pudieron ser empresas portuguesas de decisiva trascendencia. Juan II de Avis, apodado el Príncipe Perfecto prosigue e intensifica las descubiertas portuguesas, incrementándose el tráfico de oro marfil y esclavos. A este poderoso monarca presenta Cristóbal Colón entre 1484 y 1485 su proyecto descubridor y recaba su ayuda para llevarla a cabo, pero bien sea porque las condiciones que Colón exigía pareciesen desorbitadas, bien porque la junta de matemáticos que examinó el proyecto, lo encontró absurdo, o bien porque no pareciera prudente abandonar las empresas africanas en su mayor apogeo, la propuesta fue rechazada por el monarca portugués y Colón la vio aceptada por España, a la que cupo la gloria de la paternidad del descubrimiento de América.

Y treinta y cuatro años más tarde, tal vez en la misma estancia donde Colón presentara su propuesta, Manuel I el Afortunado dio su negativa al proyecto presentado por Magallanes para buscar el paso que pusiera al océano Atlántico en comunicación con el Pacífico. Un cierre de puertas desdeñoso, porque a la pregunta de don Fernando de si podía ofrecerlo a otra potencia, le respondió que hiciera lo que le diera la gana. Y Magallanes como Colón se puso al servicio de España y a España pertenece por inapelable derecho la gloria de ambos descubrimientos. La historia se repite.

Armas y ciencias: compatibilidad manifiesta

La biografía de Magallanes, rica en matices, hechos y actitudes, ofrece aspectos contradictorios que sus propios biógrafos (Pérez Ezquerra, Stefan Zweig, Morales Padrón y Salvador Bernabéu, entre otros) se encargan de puntualizar. Nacido en Oporto en 1480 procede de una familia de *fidalgos* de los de *cota de armas* y escudo propio y asiento en la corte real. Se supone que entró en ella como paje de la reina Leonor de Portugal, esposa de Juan II, y durante su estancia palaciega contagiado del ambiente de las grandes nave-

gaciones y descubrimientos portugueses adquirió grandes conocimientos geográficos y náuticos. Sin embargo, sus primeros movimientos conocidos, corren parejos al condicionante bélico. Toma parte en la expedición del virrey Almeida a la India (1505) y contrae lazos de amistad con Francisco Serrao (Serrano) del que recibirá valiosos conocimientos para sus proyectos. La expedición de Almeida era esencialmente militar y de castigo y nuestro hombre supo batirse el cobre.

Estuvo presente también en la toma de Mombasa en el África occidental y en un nuevo cambio de escenario participa en el combate de Diu en el que el almirante Almeida aplastó el poderío naval turco en el océano Índico. Otra armada, la de Diego López de Sequeira lo tuvo a bordo en operaciones en Sumatra y Malaca y allí debió adquirir noticias importantes del archipiélago malayo. Participó también en la campaña de África en la acción de Almazor, donde Portugal hizo valer sus derechos en Ceuta y Tánger y recibió una herida de arcabuz en una pierna que le causó una leve cojera que habría de soportar toda su vida, evidentes secuelas también de un malhumor congénito y una desconfianza acreditada.

Los hechos históricos son también hechos humanos, y es en Oporto, donde madura su proyecto en íntima relación con Rui Faleiro, notable cosmógrafo, que había escrito un tratado para la determinación de las longitudes. Navegante y cosmógrafo establecen una relación en la que no faltan tampoco las valiosas informaciones de Francisco Serrao, establecido en Ternate y hombre importante en sus relaciones con el reyezuelo de la isla.

Para suerte de Magallanes, el obispo Fonseca, especie de ministro de Indias apoya el proyecto y Carlos I lo hace suyo y envía a los oficiales sevillanos de la Casa de la Contratación una real cédula ordenando que Magallanes y Faleiro redactasen la derrota del viaje que iban a realizar para que conforme a ella, se hiciera una descripción detallada dándole una copia a cada piloto de la Armada. Orden que no se cumplió porque como escribe Salvador Bernabéu, los reiterados silencios de Magallanes sobre la ruta a seguir, fueron causa de numerosos contratiempos, y hasta de un importante e inoportuno motín, durante el cual Magallanes mostró la dureza de su carácter, brusco y desconfiado.

Desventura y gloria de una expedición

En 1516 Magallanes se encuentra en Sevilla como huésped de Diego de Barbosa, alcalde del arsenal sevillano, y con cuya hija —Beatriz— se casará el siguiente año. También mantiene amistad con el factor de la Casa de la Contratación Juan de Aranda, que parece mostrar más interés en los beneficios económicos de la expedición que en los científicos. Cuenta ya con el texto de la capitulación que le concede la navegación a Oceanía y ocupación de las

Molucas, y se le ha concedido una escuadra de cinco buques, para intentar el logro, en unas singladuras que se presumen largas, difíciles y turbulentas, del hallazgo del paso interoceánico, verdadera obsesión de nuestro personaje.

La escuadra magallánica se compondrá de cinco naves: nao *Trinidad* de 110 toneles: capitán general Hernando de Magallanes, piloto Esteban Gómez y contra maestre Francisco de Albo; nao *San Antonio* de 120 toneles, capitán Juan de Cartagena; nao *Concepción* de 90 toneles, capitán Gaspar de Quesada, maestre Juan Sebastián de Elcano; nao *Victoria* de 85 toneles, capitán Luis de Mendoza, y nao *Santiago* de 75 toneles, capitán Juan Serrano, piloto mayor de la Armada. No hay unanimidad en la estimación del personal embarcado en su totalidad. Se supone un total de 265 hombres de los que solo regresaron 18 comandados por Juan Sebastián de Elcano.

La designación de los mandos ya produjo cierta controversia y desconfianza sobre todo en Magallanes. Juan de Cartagena era sobrino del obispo Fonseca que validó su nombramiento, tenía casi tanto poder como Magallanes, altivo y presuntuoso desde el primer momento sus relaciones fueron malas y distantes con el capitán general. Esteban Gómez era tenido por un gran marino con amplios conocimientos científicos, y el resto de los capitanes y maestros eran veteranos de otras navegaciones. Ninguno de ellos ignoraba que a la expedición le quedaban por delante muchas horas, días, meses, y posiblemente años, de sufrimientos y calamidades, pero tampoco obviaban cuanto suponía el logro de sus propósitos. Junto a los tripulantes embarcaron también



La nao *Victoria* en un mapa de Abraham Ortelius de 1589. (Foto: www.wikipedia.org).

varios clérigos y dos personajes de indudable trascendencia, el cronista Antonio de Pigafetta, que realizó una labor fabulosa transcribiendo con absoluta fidelidad las impresiones y vicisitudes del viaje y Enrique, el esclavo malayo de Magallanes, que hacía las veces de su secretario y que tuvo un papel predominante a la llegada a Filipinas por su conocimientos de las lenguas de aquellas islas.

Cuenta Fernández Duro, como con gran solemnidad se verificó la ceremonia de entrega a Magallanes del estandarte real prestando homenaje en manos del asistente de Sevilla Sancho Martínez de Leiva con arreglo al formulario antiguo, lo mismo el general que los capitanes y con regocijo y despedida entusiasta bajaron las naves por el río el 1 de agosto de 1519. En ese momento comienza también la crónica de Pigafetta, manuscrito indispensable para conocer y vivir todas las incidencias del periplo.

Las naves siguieron una derrota parecida a la de Díaz de Solís desde Tenerife al cabo de San Agustín y al grande o de la Plata por si no fueran exactas las apreciaciones de los descubridores, pero confirmadas estas y puesto el nombre de Montevideo a una altura en forma de sombrero, siguieron navegando hacia el sur, «a tientas y con malísimos tiempos» hasta llegar al puerto de San Julián en 39° de latitud sur. El invierno austral lo pasarán en estas tierras. Nada menos que cinco meses en los que las naves fueron reparadas de los desperfectos surgidos en la travesía. La convivencia con los indígenas de la zona (patagones) fue pacífica, y en una de las pequeñas exploraciones hacia el sur, se perdió la nao *Santiago* y sus tripulantes pasaron a engrosar la dotación de las otras embarcaciones.

Un desafortunado incidente

A lo largo de las millas navegadas, se iba incrementando el malestar y descontento de las tripulaciones, siendo Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio* y que había chocado con Magallanes desde los primeros días de mar el cabecilla de la rebelión. Había discutido y desaprobado sus órdenes y le había negado el saludo, por lo que el capitán general, lo había arrestado preventivamente. Según Morales Padrón una de las noches vividas en la bahía de San Julián se despegó un buque de la *Concepción* y atracó junto a la *San Antonio*. De él pasaron a la nave el preso Juan de Cartagena y su carcelero con treinta hombres más sorprendiendo y apresando a los del *San Antonio*, que fueron desarmados. Juan Sebastián de Elcano alcanza su primer protagonismo, pues asume el mando de la *Concepción*, aunque Pigafetta en su crónica no haga la menor mención del navegante vizcaíno. Los amotinados en posesión de los barcos a excepción de la *Trinidad*, quieren negociar con Magallanes y le exigen que les dé cuenta del derrotero y no actúe dictatorialmente. El exigido no acepta la exigencia y se niega a ir a la *Victoria*, señalada como

cuartel general de los alzados, ni estos van a abordar la nao de Magallanes. Un golpe de mano, bien preparado por el portugués, le proporcionó el control de la situación, adueñándose de la *Victoria* y obteniendo la rendición de los dos restantes. Magallanes fue inflexible en la represión. Mandó degollar y descuartizar a Gaspar de Quesada, capitán de la *Concepción* y dejó abandonados en la costa inhóspita y deshabitada a Juan de Cartagena y al clérigo Sánchez de Reina, considerado como el instigador de la rebelión. Los amotinados pretendían navegar hacia las Molucas por la ruta conocida del cabo de Buena Esperanza. Magallanes barrió hacia adentro y los huecos de los mandos fueron rellenos con portugueses, y las naos reanudaron su búsqueda del paso o estrecho, llevando sobre sus cubiertas el peso de la tragedia.

El hallazgo del paso

Las esperanzas renacen cuando después de de dos meses de navegación, avistan el cabo que llaman de las Mil Vírgenes. Echan el ancla en la bahía de la Posesión y desde ella zarpan la *Concepción* y la *San Antonio* en misión exploradora. La suerte les acompañó porque sortearon un violento temporal y hallaron el paso anhelado, que les conducirá al Mar del Sur en cuya inmensidad desembocan. Las cuatro naves se filtraron peligrosamente por los pasillos oceánicos y fueron a dar con la bahía donde hoy se alza la ciudad de Punta Arenas. Tierra de Fuego bautizará Magallanes a las costas adyacentes, y estrecho de los Patagones al que luego ostentará su nombre. Los barcos siguen luchando con el océano hostil y glacial hasta salir al mar abierto. Todo un mes le costó alcanzar el océano Pacífico. El objetivo ha sido alcanzado, pero la flotilla cuenta ahora con tres barcos, pues la *San Antonio*, pilotada por Esteban Gómez había desertado y regresado a España. Al Mar del Sur se le había llamado por lo plácido de sus aguas, mar de las Damas, y después se le dio el nombre de Pacífico que es el que ha prosperado.

Pero la travesía del Pacífico que, ha sido calificada como la *Ruta del Hambre* implicaba tres meses de navegación antes de avistar nuevas tierras, concretamente las islas Marianas o de los Ladrones, bautizadas así por el propio Magallanes, que también aplicó mano dura a los desenfadados y sonrientes nativos que se llevaban cuanto podían de las naos visitantes.

Pocos días después llegaron a Filipinas donde entablaron relaciones amistosas con los caciques y reyezuelos de las islas, especialmente con los de la isla de Cebú, que bajo la protección de Magallanes y los suyos se constituyó en hombre importante al que prestaron vasallaje los de sus alrededores y ello será en definitiva fatal para Magallanes. En efecto, una rebelión surgida en la isla de Mactán, donde el cacique Kalukalu ha negado su acatamiento a las reglas establecidas por el capitán general de la expedición, obliga al envío de una patrulla mandada por el propio Magallanes, el cual perece en valerosa y

desigual lucha ante el tremendo ataque promovido por unos mil quinientos indígenas el 27 de abril de 1521. Pigafetta lo resaltará en emocionante párrafo de su diario: «Aquí murió nuestra guía, nuestra luz y nuestro sostén».

Colofón

La inesperada muerte de Magallanes es recogida por Fernández Duro, que en sus *Disquisiciones náuticas* escribe: «Fue grandísimo el sentimiento en la Armada al conocer su muerte pues era querido y respetado en tan buen concepto que a cualquiera de buena gracia fueran con él, aun sufriendo grandísimos trabajos». También para el profesor Ezquerro es Magallanes uno de los más grandes navegantes y descubridores de la Historia y sus hazañas le sitúan entre los inmediatos de Colón, aunque subraya que la empresa fue española y que fue realizada gracias a España.

Hernando de Magallanes como todo ser humano tuvo sus virtudes y sus defectos, y así sus detractores, que los tiene, le acusan de engreído, desconfiado, astuto, e incluso cruel en referencia directa al trato aplicado a los capitanes de los buques sublevados y a los nativos de las Marianas o Filipinas. El hombre no puede sustraerse a su época y en sentido positivo se resalta su valor, su inteligencia, su autodisciplina, su rigor científico, su lealtad a Carlos I. Con la objetividad que proporciona esta conmemoración del quinto centenario, es de justicia recordar al hombre, pero también la gesta; la aportación española en voluntad y esfuerzo, encabezada por un marino portugués y culminada por otro marino, esta vez español, Juan Sebastián de Elcano en cuyo escudo de armas pudo grabarse *Primus circumdedisti me*.

BIBLIOGRAFÍA

- PASTELLS, P., y BAYLE, P. C.: *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Madrid 1920.
ZWEIG, Stefan: *Magallanes*. Editorial Juventud, Barcelona, 1950.
MELÓN, A.: *Magallanes y la primera vuelta al mundo*. Barcelona, 1953.
MORALES PADRÓN, F.: *Historia del Descubrimiento y conquista de América*. Madrid, 1963.
HERNÁNDEZ SÁNCHEZ BARBA, M.: *Historia de América*. Madrid. 1988.
VV. AA.: *Diccionario de Historia de España*.