

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE HISTORIA



LA GUERRA POR LAS MOLUCAS (1519-1529)

T E S I S

PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN HISTORIA

PRESENTA:
MARÍA DEL CARMEN ALMANZA VILLASEÑOR



FACULTAD DE FILOSOFÍA
Y LETRAS

ASESOR: DRA. EVA ALEXANDRA UCHMANY WEILL
FACULTAD DE FILOSOFÍA
Y LETRAS
COLEGIO DE HISTORIA

MÉXICO, D.F.

2002



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Paginación Discontinua

A mis Padres Raúl y Socorro y hermanos Carlos y Rebeca, por todo el amor la comprensión y apoyo.

Mis sinceros agradecimientos a las siguientes personas, por ser parte fundamental durante mi paso por la Universidad.

Rosy gracias por animarme a iniciar esta carrera y el payo durante años y por todo tu cariño.

A la Dra. Eva Alexandra Uchmany por ser una excelente profesora y darnos un poco de los muchos conocimientos, que posee, por la ayuda, en la elaboración de este trabajo, pero sobre todo por la paciencia y comprensión que me brindo.

A los miembros del jurado Dra. Grudun Lobmeyer, Mtra. Elena Díaz, Dr. Gerardo Bustos y al Mtro. Enrique Delgado por su valiosa ayuda para finalizar esta Tesis.

A la familia Hernández Villaseñor por haberme aceptado como parte de su familia y por todo su apoyo y ayuda en este tiempo.

A mis amigos de la Universidad por ser parte muy importante en esta etapa de mi vida.

Pero en especial gracias a ti Jorge por decirme tu puedes, por darme ánimos, apoyo, consuelo, regaños cuando los necesite pero sobre todo por ser el gran amigo que eres, gracias por ser el mejor de los amigos.

Envío a la Dirección General de Bibliotecas de la
UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el
contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: Hernández Villaseñor

CHA: 04-08-01

CRMA: 107 del 2001-02

ÍNDICE GENERAL

Introducción.....	I
-------------------	---

CAPITULO I La EXPANSIÓN PORTUGUESA

El dominio del Atlántico.....	1
La búsqueda de la riqueza.....	2
El oro africano.....	3
El imperio colonial portugués.....	3
Hacia el Oriente.....	7
Los portugueses en Asia.....	9
Intentos de monopolio.....	11

CAPITULO II EL REPARTIMIENTO DEL MUNDO

La empresa colombina.....	14
El descubrimiento de las Indias Occidentales.....	16
El Tratado de Tordesillas.....	20
El Segundo Tratado de Tordesillas.....	30
El Segundo viaje de Colón.....	32

CAPITULO III EL PRIMER VIAJE AL REDEDOR DEL MUNDO

Fernando de Magallanes.....	34
Los preparativos del viaje.....	40
El atlántico.....	43
Por fin el estrecho.....	48
El Pacífico.....	49
Filipinas.....	51

CAPITULO IV CAMINO A LAS MOLUCAS

A la deriva.....	56
Las islas de las especias.....	57
El intercambio.....	61
La despedida.....	62
La travesía.....	64
Sevilla.....	68

CAPITULO V EL SEGUNDO VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO

La relación del viaje.....	71
La casa de la especería.....	74
La expedición.....	76
El trágico Pacífico.....	80
La meta.....	82

CAPITULO VI LAGUERRA POR LAS MOLUCAS

Inicio de las hostilidades.....	85
La llegada de la Florida.....	87
El regreso de la Florida.....	89
La Guerra inútil.....	90

Conclusiones.....	97
-------------------	----

APÉNDICE

El Tratado de Alcazovas.....	102
Carta de Juan Sebastián Elcano dirigida al Emperador.....	101
Condiciones del Tratado de Zaragoza.....	106
Bibliografía.....	109

INTRODUCCIÓN:

La expansión en el Océano Atlántico comenzó en el siglo XIV, al descubrirse las Islas Canarias y Madeira. En la segunda década del siglo XV, y al recibir el infante Enrique de Portugal el mar como feudo arma una cruzada contra los pueblos musulmanes allende en el mar para apoderarse de sus riquezas. Al mismo tiempo que estableció una pequeña escuela marina en el sur de Portugal, en Zagres.

A mediados del siglo XV Portugal había logrado conquistar la mitad de la costa de la costa norte del Atlántico africano, esto provocó rivalidad con Castilla. Años antes ambas potencias lucharon por las Islas Canarias, cuya posesión, la Santa sede otorgó a Castilla. Después de la conquista el papado le concedió a Portugal por medio de la Bula *Romanus Pontifex* en 1455, más de la mitad de la costa atlántica de África.

Los lusitanos primero encontraron nuevas rutas para configurar su imperio y arrebatarse a los árabes y venecianos el control de la especería. Más tarde los castellanos se sumaron a la carrera por apropiarse de las tierras del atlántico, con la idea de llegar a Catay y las preciadas riquezas de oriente. (todo ello matizado, por una y otra parte, con un disfraz de cruzada religiosa).

Entre los años 1474 y 1479, se vivió el momento de más tensión en las relaciones políticas de Castilla y Portugal. Después del matrimonio de los Reyes Católicos se desató una guerra de sucesión por la Corona castellana con doña Juana la Beltraneja (la supuesta hija del Rey Enrique IV), y a

quien apoyaba el Rey Alfonso de Portugal se casó con ella deseoso de anexar Castilla a su reino. Esto provoca un conflicto entre ambos reinos, los castellanos fueron divididos, y apoyaron unos a Juana y los otros a Isabel lo que provocó una Guerra. El grupo que apoyaba a Isabel ganó y la proclamó como única Reina de Castilla. Por un tiempo se dio la paz entre Castilla y Portugal que fue firmada en septiembre de 1479, mediante el tratado de Alcazovas.¹

Desde el *Tratado de Alcazovas* en 1479 hasta el descubrimiento de Cristóbal Colón de las llamadas Indias Occidentales, Castilla y Portugal tuvieron una política de descubrimiento en sus respectivos ámbitos geográficos.

Desde que Colón descubrió las islas Lucayas, España exigió que la Santa Sede le concediera los mismos derechos que había otorgado hace años a Portugal. En efecto el Papa Alejandro IV por medio de la Bula *Inter Caetera*, les concedió los mismos derechos de los que gozaba la corona Portuguesa. Debido a ello los reyes lusitanos temían que sus derechos en el Atlántico se afectaran; y descontentos protestaron contra aquella concesión. El conflicto que se suscitó obliga al Papa a corregir la *Inter Caetera* con el *Tratado de Tordesillas*.

A Portugal no le agradaba la idea de los descubrimientos castellanos por aquellos mares pues, según algunos historiadores ya había un previo

¹ Antonio Rumeu de Armas. El Tratado de Tordesillas. Rivalidad hispano-lusa por el dominio de océanos y continentes. MAPFRE, Madrid, 1992, p. 74

descubrimiento de las costas de lo que hoy es Brasil, de aquí que el Rey pensara que el descubrimiento estaba en contra de sus intereses atlánticos.²

Pero los Reyes Católicos invocaron a sus nuevos derechos nacidos del descubrimiento de las islas. Diciendo "Pues nosotros somos los primeros que hemos comenzado a descubrir en aquellos lugares. Por lo tanto nadie tiene derecho a reclamarlo como suyo"³

Pero mientras los representantes de ambas coronas iban y venían para negociar la demarcación de las posesiones de ambos territorios, los reyes católicos movieron a sus representantes en Roma para que el Pontífice, Alejandro VI les concediera las Bulas de Soberanía sobre los mares y tierras recién descubiertas; ya que con estas, legitimarían sus pretendidas posesiones. De allí que los reyes estuvieran interesados en obtenerlas. La negociación se dio en la curia pontificia y fueron cinco las Bulas, conocidas como *Bulas Alejandrinas*.

- a) *Inter Caetera* del 3 mayo de 1493: Por esta bula el pontífice le hizo a España, de acuerdo con la doctrina de Soberanía Pontificia, la donación sobre las tierras habitadas por infieles, de los territorios descubiertos, otorgándoles también el "dominio político, humano, comercial y religioso de las dichas tierras y que ninguno de los otros

² Comunicación verbal de la Dra. Eva Uehmany, en el "Seminario de Investigación España y Nueva España, Instituciones, Sociedad e Ideología"

³ Martin Fernandez de Navarrete, Viajes y descubrimientos que hicieron por la mar los españoles a fines del siglo XV, Ediciones Atlas, Madrid, 1964, tomo 75, doc. LXXV, p. 319, colección de Biblioteca Autores Españoles, 75, 76 y 77

Príncipes cristianos podían intervenir en ninguno de los ámbitos mencionados.”

- b) *Eximiae Devotionis* del 3 de mayo de 1493: Esta Bula está escrita casi exactamente igual a la *Inter Caetera*. Solamente se le añadieron pequeños retoques y solo difiere insistiendo en que se les otorguen los mismos privilegios que se le habían concedido a Portugal.
- c) *Inter Caetera* del 4 de mayo de 1493: Esta Bula fue más complicada de elaborar, pues en ella los Reyes Católicos exigían el trazado de la famosa línea de demarcación teniendo como base los siguientes puntos:

Los reyes católicos sugerían al Papa, el trazado de “una raya o línea” que de polo a polo pasase por las islas Azores y de Cabo Verde, de tal manera que los mares y tierras situadas al occidente de ese límite les pertenecieran en pleno dominio.

La línea había sido sugerida por Cristóbal Colón a los Reyes católicos, se da fe de ello en la carta que estos le escribieron al almirante el 5 de septiembre de 1493.

- d) *Pius fidelium* del 25 de junio de 1493: Esta Bula centra su atención en el gobierno espiritual de las islas y tierra firme recién descubiertas. Con este fin el pontífice designa a Fray Bernardo Bay, como vicario apostólico de las Indias.
-

e) *Dumdum Siquidem* del 26 de septiembre de 1493: Por esta Bula se admitía la posibilidad de que barcos castellanos navegando hacia el poniente, descubrieran islas que pertenecieran a India asiática.⁴

Este problema de la línea de demarcación por la inconformidad del rey de Portugal se retomaría al año siguiente y quedaría temporalmente resuelto mediante el *Tratado de Tordesillas* de 1494.

Tomando en consideración los viajes de descubrimiento, primero de Colón y luego de Magallanes, que tomarían posesión de las tierras descubiertas en nombre de España, podemos establecer el proceso histórico que conllevó al establecimiento del bastión español al archipiélago de las Islas Molucas, mismo que previamente había sido descubierto por los portugueses.

Ambos imperios pelean los derechos sobre tales islas, de tal suerte que esto los llevó a un conflicto armado en las posesiones recién adquiridas.

La presente tesis consta de cinco capítulos, en los que se referirán los acontecimientos "que a golpe de vela" llevaron a los españoles y portugueses a combatir por el referido archipiélago.

Asimismo podemos interpretar las intenciones reales de ambos contendientes y por medio de la numerosa documentación consultada para el efecto, desentrañar los acontecimientos y postular conclusiones sobre lo que algunos historiadores han llamado "La guerra por las Molucas."

⁴ Antonio Ruesca de Armas, El Tratado . p 124

En medio de los viajes, descubrimientos y disputas que se generaron en ese tiempo entre España y Portugal cabe mencionar un elemento sin el cual nada de lo anterior hubiera podido llevarse a efecto; el avance de las técnicas de navegación, mismo que muchas veces se soslayó a favor de la indudable pericia de los navegantes que descubrieron nuestro mundo, pero que sin el conocimiento acumulado por generaciones de marinos hubiera resultado imposible.

Los primeros viajes de los marinos mediterráneos en el Atlántico en el siglo XIII fracasaron por la carencia de medios. Conviene mencionar que los hermanos Vivaldi se adentraron en el Océano a bordo de dos Galeras en 1291. Navío largo y estrecho, la galera era impulsada a fuerza de brazo, aunque también se auxiliaba con una o dos velas para valerse de los vientos. Se trataba de una embarcación adecuada para la navegación mediterránea en trayectos cortos, pero que en el mar abierto no era muy útil, pues tenía poca autonomía a causa de la numerosa tripulación de remeros y marinos que no dejaban espacio suficiente para las provisiones precisas en casos de un largo viaje sin escalas.

A pesar de todos sus defectos, la galera dominó las rutas del Mediterráneo a lo largo de los siglos. Fue el vehículo por excelencia de la próspera flota veneciana, las galeras de esta ciudad-estado atravesaron el referido mar de un extremo a otro navegándolo desde el siglo XII también por las costas de la península ibérica hasta Francia, Inglaterra y Flandes.⁵ Al mismo tiempo

⁵ Josh Horace Parry. *El descubrimiento del mar*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Grijalvo, 1991, p. 42.

por estos lugares desde el Golfo de Vizcaya hasta el Mar del Norte, se comenzó a usar una variedad de navío mejor adaptado a la navegación por mares de mayor oleaje. Este es el barco redondo, más pequeño, ancho y alto y de mejor superficie que la galera. El navío era sólido y se impulsaba sólo por la fuerza del viento pero resultaba muy lento y pesado. "Pues bien, los portugueses y castellanos aprovecharían de unos y de otros para ir perfilando lo que se convertiría en el instrumento por excelencia de los grandes viajes de exploración oceánica, la Carabela. En realidad no era un tipo definido de barco en cuanto a sus características, era un híbrido que presentaba características de las dos grandes tradiciones marítimas en Europa, la nórdica y la mediterránea. Se trataba en realidad de un velero largo con un volumen mucho más desarrollado que sus competidores, que combinaban la utilización de velas cuadradas para maniobrar".⁶

Así las carabelas ibéricas poseían una combinación de cualidades que se granjearon la admiración general y demostraron ser aptas para la navegación. Aunque no sabemos sus dimensiones reales es poco probable que tuviese un calado mayor de un metro ochenta centímetros y no debieron pasar de los veinte metros de eslora, mostraba también una proa alta, quilla recta y popa redonda. Las carabelas solían llevar un aparejo latino y se añadían velas redondas y se contaba con aparejo convertible, normalmente había dos palos, a veces tres y para manejarla se requería una tripulación que nunca excedía los 25 hombres como máximo (como la Niña de Colón),

⁶ Jonh Horace Parry. El descubrimiento ... p. 44.

ni la docena como mínimo.⁷

El resultado fue un navío veloz y ligero que no exigía una tripulación excesivamente numerosa, y su volumen de carga era por lo tanto mayor, lo que le permitía ser especialmente apto para largas travesías como las que se llevarían a efecto en los viajes de exploración.

A pesar de las incomodidades y privaciones que sufrían los marinos de aquellos tiempos, parece ser que las carabelas ibéricas inspiraban confianza y en algunos casos individuales esta relación no estaba exenta de una buena porción de cariño. "Bien sabido es que Colón prefería la carabela la Niña a su buque insignia, La Santa María, que era de mayor calado"⁸

La carabela empezó a utilizarse a partir de 1441 y continuó perfeccionándose desde entonces hasta evolucionar en la Nao de principios del siglo XVI, de mayor tonelaje que la anterior y que al mismo tiempo mantenía sus características básicas de rendimiento, esto es velocidad y manipulación.

Al mismo tiempo que se mejoraban los tipos de embarcaciones se produjeron también avances significativos en los métodos de navegación. El problema consistía en fijar el rumbo y poder mantenerlo. Ya desde el siglo XI se utilizaba en el Mediterráneo la aguja imantada para estos fines, que a principios del siglo XII se comienza a auxiliar con la Rosa de los vientos

⁷ Jonh Horace Parry. El descubrimiento ... p. 45.

⁸ Jonh Horace Parry. El descubrimiento ... p. 51.

que evolucionó la Brújula.⁹ Asimismo se comenzaron a producir los primeros mapas o portulanos, la combinación de la brújula con el portulano o mapa que indicaba el rumbo del punto de partida al punto de llegada, permitía orientar el navio de forma conveniente.

Pero las verdaderas cartas de navegación se incluyeron a finales del siglo XVI. De cualquier manera aun no eran perfectas, pues la asociación de la brújula y el portulano no bastaba para fijar el rumbo, ni mucho menos para mantenerlo, estableciendo a cada momento la posición del barco. Para este fin, en el Mediterráneo la navegación culta utilizaba las llamadas "Tablas de Meteorología",¹⁰ Tablas Trigonómicas muy sencillas que permitían resolver el problema de la declinación e inclinación, que variaba en cada lugar. Mucho más complejo era el cálculo de la longitud y de la latitud indispensables para fijar la posición del barco.

Fue el Astrolabio náutico, que se utilizaba para estos efectos, desde el siglo XII para calcular los movimientos celestes (aunque en sus formas más rudimentarias apareciera tiempo atrás), lo que permitió resolver el problema planteado por el cálculo de la latitud. El medir la longitud se superó hasta finales del siglo XVII.

Los portugueses utilizaban ya los astrolabios en sus navegaciones por las costas occidentales de África desde 1480. Colón lo conocía y lo empleó en sus viajes, aunque al parecer sin demasiado éxito.

⁹ Martín Fernández de Navarrete, Disertaciones sobre la historia de la náutica, Atlas, Madrid, 1962, p. 120.

¹⁰ Martín Fernández de Navarrete, Disertaciones . . . p. 129

Esto nos lleva a la conclusión de que la más importante y mayor parte de los viajes de exploración atlántica se hicieron por medio de la navegación a *la estima*, cada vez más perfeccionado por el uso de los instrumentos y las técnicas referidas, pero en las que la experiencia y la intuición del piloto tenían una importancia primordial. El fallo de la ruta traían consigo el hambre, la enfermedad o el naufragio, calamidades todas ellas que azotaron a las frágiles embarcaciones de aquella época.

Sea como fuere, hay que resaltar que aquellos conocimientos empíricos acumulados por la experiencia en las exploraciones, la rudimentaria técnica naval y la astronomía que se manejaba por aquellos tiempos, hicieron posible que se desarrollara la navegación de altura y la fijación del rumbo con márgenes de error cada vez menores.

Así, felizmente el conocimiento acumulado se venía a combinar con los hallazgos en el Mediterráneo. Españoles y portugueses convergieron perfeccionando sus técnicas de navegación, en las costas atlánticas de la península Ibérica, donde a los nuevos recursos técnicos se añadieron el impulso económico que sumado a capitanes de tenaz voluntad y talento sin parar daría inicio a la gran aventura de los descubrimientos.

CAPITULO I

LA EXPANSIÓN PORTUGUESA

El dominio del Atlántico: cuando Cristóbal Colón llegó a las Indias Occidentales en 1492 y Vasco de Gama a Calicut en 1498, y una vez descubiertas estas nuevas tierras, los acontecimientos se precipitaron vertiginosamente, los portugueses llegaron a la India mientras que los castellanos estaban firmemente asentados en la parte descubierta de las Antillas. En 1573 los españoles establecieron la ruta entre México y las Filipinas.

La presencia de los navegantes europeos en el Atlántico se remonta a últimos años del siglo XII. Se sabe de la expedición de los hermanos Vivaldi que partieron de Génova en 1291 en la búsqueda de nuevas rutas comerciales hacia la India por la ruta oceánica. Otros como Marco Polo llegaron a China por rutas terrestres. Los italianos lograron llegar a principios del siglo XIV a las Islas Canarias con una expedición dirigida por el genovés Lacellotto, permaneciendo algunos años en ellas dejando marcada su presencia en el nombre de la isla de Lanzarote, que era el suyo en castellano, de allí surgieron nuevas expediciones, quedando así registrada por primera vez casi correctamente la cartografía de la mayor parte de las islas, en famoso portulano de 1339.¹

El caso de Madeira fue diferente pues Portugal no prestó gran

¹ Antonio Henrique Márquez Oliveira. Historia de Portugal Fondo Cultura Económica, México, 1983, vol 1. p. 162.

importancia al archipiélago hasta comienzos del siglo XV, cuando mandó dos expediciones para ocuparlo permanentemente en 1419-1420. Este fue realmente el comienzo de la expansión atlántica por los portugueses.²

Sin embargo se trató de expediciones aisladas que no tuvieron continuidad. La crisis que invadió a Europa en 1348 a causa de la peste negra, también interrumpió las exploraciones por un largo tiempo. A principios del siglo XV los portugueses y luego los castellanos se lanzaron al mar.

La búsqueda de la riqueza: Si bien en aquellas expediciones tenían un cierto afán de descubrimiento científico, se puede afirmar que el móvil que animaba a unos y a otros era fundamentalmente utilitario, ambos buscaban oro, aunque a la larga, los portugueses se beneficiarían mayormente del oro negro, es decir, de la trata de esclavos. Otro factor en juego era el de las especias -*singularmente la pimienta*- que jugaron un papel preponderante pues los europeos la habían incorporado a su dieta, y además, les resultaba imprescindible para la conservación de los alimentos.³ El comercio de esta especia a través del Mediterráneo había labrado la fortuna de algunos venecianos, sin buscar las rutas que recorrían los navegantes árabes. Los nuevos descubrimientos hicieron peligrar el monopolio de Venecia sobre las especias, pues la guerra que desató Portugal en el Oriente destruyó el comercio de los árabes y afectó a Venecia.

² Antonio Henrique Marquez Oliveira, *Historia* , p. 164

³ Pierre Chaunu, *La exploración europea en los siglos XII a XV*, Labor, Barcelona, 1972, p. 66

El oro africano: además los europeos buscaban el oro, que había en África. Los mercaderes europeos principalmente italianos, mallorquines y catalanes lo adquirían a través de múltiples intermediarios de origen árabe que controlaban el tráfico de las pocas rutas comerciales, intercambios que alimentaban el continuo tráfico de las caravanas entre el África negra y el Norte de África a través del Sahara, teniendo sus bases principales en Tombuctú, por una parte y en Mesa, Tandant, o Sijilmasa a las mismas partes del desierto por el otro. Así pues no es de extrañar que los europeos se lanzaran al Atlántico.

Los genoveses también intentaron llegar entre 1447 y 1470 hasta el Níger, Gambia e incluso Tombuctú, pero para entonces ya los portugueses estaban firmemente asentados en las Islas Canarias, Azores y Madeira, ventajosamente situados para controlar estos tráfico.

Ante esto la expansión adquirió nuevos perfiles pues no sólo se buscaba el metal amarillo sino que se exploraran nuevas rutas.

A su vez en estas condiciones el extremo occidental del Magreb, Marruecos, se convirtió en una zona de atracción para Portugal, sin cuyos logros hubiese sido imposible la empresa a este respecto, resultando de este proceso una vez más beneficiadas las potencias ibéricas.

El imperio colonial portugués: Los portugueses iniciaron su expansión atacando Ceuta, que había sido durante largo tiempo, zona en conflicto por parte de los moros marroquíes por un lado y por los españoles por el otro.

Hasta que en 1415 fue conquistada por los infantes portugueses Duarte, Pedro y Enrique. Sodi Abu Emperador de Ceuta, intenta recuperarla en dos ocasiones y es rechazado en ambas, pide ayuda a un Rey vecino, pero quería como recompensa la plaza, Sodi Abu no acepta la condición, e intenta de nuevo la reconquista en 1418 pero de nuevo es rechazado por la llegada de refuerzos portugueses.

En 1437 los cinco hermanos de Eduardo I de Portugal, trataron de conquistar Tánger. Pero acudió Abdelhak en ayuda de sus vecinos, venciendo a los portugueses y obligándolos a entregar Ceuta por medio de un tratado, eso es a cambio del infante Fernando que estaba cautivo en manos de los musulmanes. De cualquier forma, los portugueses habían logrado acercarse a Madeira y pocos años después a las Azores, continuando con los descubrimientos oceánicos.

La continuidad de estos descubrimientos portugueses la dio el Infante Enrique, hijo de Juan I de Portugal y doña Felipa de Lancáster. El príncipe nació en Oporto, en 1394, y murió en Sagres en 1460. El Infante fue cuidadosamente educado y armado Caballero por su padre; como ya lo mencionamos, participó en la conquista de Ceuta, donde mostró gran valor, por lo cual el Rey Juan I, su padre, le concedió un especial galardón y lo nombró duque de Coimbra y señor de Covián, concediéndole estos puertos marinos además del mar como feudo a perpetuidad. Fue aquí donde recogió valiosa información de las caravanas que transportaban oro, marfil y esclavos a los mercados de Ceuta, por lo cual se interesó más por los descubrimientos de Guinea, pero a través del océano atlántico que era un misterio en aquel

tiempo.

Ya para 1416 había fundado junto al Cabo de San Vicente, una villa llamada Tercera Naval (hoy Sagres) fundando allí la famosa escuela Naval de Sagres, y fijando su residencia en el lugar hasta su muerte y desde donde dirigía los descubrimientos portugueses, hasta 1460 cuando murió y serían otros los que seguirían con las exploraciones y descubrimientos.

El siguiente paso después de Madeira fueron las Azores, en la década de 1420-1430. Los portugueses ya conocían perfectamente la costa occidental marroquí. Hasta 1443 el comercio y la navegación por las costas del norte de África era libre, cualquiera podía armar un navío y enviarlo a comerciar, e incluso dedicarse a la piratería, siempre y cuando pagara la quinta parte de las ganancias a la Corona portuguesa, conforme a la tradición de la reconquista,⁴ solamente los infantes Pedro y Enrique estaban exentos de pagar este tributo. En este mismo año el Infante Enrique consiguió obtener el monopolio del comercio que se efectuaba en el norte de África. Esto no quería decir exclusividad en la navegación y continuación de las empresas particulares, era necesario obtener la autorización de don Enrique, que les concedía a cambio del 25 por ciento de las ganancias.

De esta manera se fueron entremezclando los intereses económicos con los políticos y finalmente con los religiosos, en vista que todos los descubrimientos portugueses eran hechos en nombre de la cruzada. En nombre de la cruzada era permitido tomar esclavos y asesinar, permitiendo la presencia ibérica en el Magreb y su progresión a lo largo de las costas

⁴ Antonio Henrique Márquez Oliveira, Historia ... p. 172

occidentales de África.

Por mandato del infante Enrique, Gil Eanes intentó ir más allá del Cabo Bojador sin poder lograrlo en el primer intento, ya que este era la barrera para proseguir las exploraciones por el Atlántico, pero lo logró en 1434, no sin dificultades. Cuando los portugueses lograron pasar el Cabo Bojador, esto motivó que don Enrique iniciara un caudal de nuevas expediciones que permitieron seguir progresando hacia el sur con mayor facilidad. Esto se lograría a partir de 1441 a bordo de las carabelas con las que tres años después en 1444, se llegó al Cabo Verde. Los portugueses llegaron a la desembocadura del Senegal en ese mismo año y en 1446 prolongaron su exploración hasta el río Gambia y el Cabo Rojo. En 1450 se estableció la factoría en las islas de Arguin en donde después se edificaría una fortaleza, que los abasteció fundamentalmente de esclavos y más tarde encontrarían oro, y cuando intentaron retornar al Senegal resultaron más afortunados cuando llegaron al río Gambia. Fue hasta 1460 que la expansión se detuvo por la muerte de Enrique el Navegante.

En 1460 los lusitanos ya se habían acercado hasta la Sierra Leona donde comenzaron a obtener oro, hierro y marfil; en el año siguiente sus exploraciones llegaron hasta las islas noroccidentales del archipiélago de Cabo Verde. Se continuó con las exploraciones hasta 1470 momento en que se recorrió todo el litoral del golfo de Guinea.

Fue en esta zona donde se edificó la fortaleza de San Jorge de Mina, que se convertiría por largo tiempo en punto estratégico del comercio portugués en la zona, que fue lugar obligado para el resto de las exploraciones

hacia el sur.

La fortaleza se situaba además muy cerca de la costa de Granos, zona rica en *malagueta* o *pimienta africana*, misma que comenzó a embarcarse en grandes cantidades hacia Lisboa. Desde allí se enviaba hacia Amberes y Londres. La conquista de Guinea tuvo por tanto importantes consecuencias económicas, pues la factoría de la Mina de oro logró captar el tráfico del oro que hasta ahora se había dirigido en dirección al Magreb.

Hacia el oriente: En los años ochenta los proyectos portugueses se hicieron más y más ambiciosos, pues se pretendía continuar la exploración de la costa africana hacia la India. Las experiencias con el comercio de la *malagueta* hicieron codiciar la más apreciada especia de las costas de la India, la *pimienta* de Tímor, misma que era traficada en Europa por los venecianos, que la traían de los puertos del Mediterráneo Oriental por medio de mercaderes árabes. Portugal buscó acabar con ese monopolio para hacerse con los beneficios del tráfico.

A la muerte del infante Enrique; el infante Juan, que posteriormente llegaría a ser Juan II, se puso a la cabeza de los descubrimientos, para llegar a Asia. En 1482, envió a Diego de Cao en su primera expedición al África, quien después un año y medio descubrió al sur del Ecuador los actuales estados de Gabón, Congo y la mayor parte de Angola. En su segundo viaje llegó cerca del trópico de Capricornio. Diego de Cao llevó de Portugal unos pilares de piedra en forma de cruz, grabados con las armas reales y con una leyenda que decía. "Era de la creación del mundo año del nacimiento de

nuestro señor Jesús de 1482, el muy alto, muy excelente, poderoso, príncipe, el Rey Juan II de Portugal mandó descubrir esta tierra y poner estos patrones por Diego Cao, escudero de su casa".⁵ Estos pilares fueron colocados en cabos y ríos importantes como testimonio de la presencia portuguesa en esos lugares.

En 1487 el rey Juan II envió a Bartolomé Días a buscar el paso entre el Atlántico y el Índico para llegar a la India, fuente de la especiería, con tres carabelas, rebasando lo descubierto por Diego de Cao. Finalmente en 1488 logro avistar el Cabo de Buena Esperanza que era el camino hacia la India. En diciembre de ese mismo año regresó a Lisboa con esta buena noticia.

Mientras Bartolomé Días descubría el paso, el Rey había enviado a dos espías por tierra, disfrazados como mercaderes para informarle de la ruta a seguir después de haber encontrado el paso a la India. Los dos espías Pedro de Covilha y Alfonso de Paiva, ambos Cristianos Nuevos sabedores de Hebreo y Árábigo, salieron de Lisboa en mayo de 1487, y se encaminaron a la India cruzando Egipto, y navegando por el Mar Rojo y Adén, que era frecuentado por los mercaderes árabes, y navegaron directamente hasta llegar a Calicut: esta era la ruta de los mercaderes árabes.

El destino de Alfonso de Paiva se ignora. Pedro de Covilha continuó hasta la India, donde visitó Calicut, después regresó hacia Persia y África Oriental. De regreso en El Cairo, envió a Juan II un amplio y valioso informe que llegó a poder de las autoridades de Lisboa en 1491. En él señalaba que el problema sería alcanzar Sofala en África Occidental, y de allí bastaba con

⁵ Antonio Henrique Marquez Oliveira, Historia , p. 230.

seguir las mismas rutas que seguían las embarcaciones árabes. Covilha se estableció en Etiopía a donde lo enviaron, en donde el rey temeroso de los europeos no lo dejó salir y donde se casó y murió en 1526.⁶

El obstáculo estaba ya en parte librado con la expedición de Bartolomé Días. Pero quien culminaría el bien planeado proceso de exploración sería Vasco da Gama, con la flota que bajo su mando, partió de Lisboa el 3 de julio de 1497 y cuyo destino final fue Calicut, a donde arribó el 20 de mayo del año siguiente.

Los portugueses en Asia: después de los descubrimientos de Colón y las negociaciones del *Tratado de Tordesillas* dieron continuidad a los descubrimientos de Bartolomé Días que se reanudaron en 1494. En 1495 murió el Rey Juan II que había planeado la expedición a la India. Nombró comandante de la misma al noble Vasco de Gama. Su sucesor don Manuel I dio continuidad al proyecto.

Vasco de Gama partió de Lisboa con tres navíos y un barco de mantenimiento en julio de 1497. Después de noventa días alcanzó la bahía de Santa Elena, situada en el sur de África y posteriormente con muchas dificultades pasó el Cabo de Buena Esperanza, desde donde navegó cerca de la costa del África oriental y descubrió el 25 de diciembre de ese mismo año Natal, después el río de Zambeze; y un mes más tarde la isla de Monzambique. En marzo de 1498 se encontraba ya en territorio musulmán.

⁶ Antonio Henrique Márquez Oliveira, *Historia* . . . p. 232

alcanzando Mombasa y Melinde, en donde establecieron relaciones amistosas y obtuvieron la ayuda de un famoso piloto árabe: Ahaman Ibn Majid,⁷ quien los llevó hasta la India el 18 de mayo de 1498.

La llegada de Vasco da Gama a Calicut era el primer encuentro entre Europa y la India por el Océano Índico, lo que supuso de inmediato un impacto económico para todos los involucrados. En efecto, de un solo golpe se desvió el comercio de las especias de Malabar en dirección a Lisboa prescindiendo de muchos de los habitados intermediarios que vieron esfumarse la fabulosa riqueza que este tráfico les redituaba. Aquí se recrudece la cruzada pues los portugueses comenzaron a quemar las embarcaciones árabes.

El establecimiento de la nueva ruta marítima no sólo perjudicaba a los mercaderes árabes en el Océano Índico, sino también a los egipcios e incluso a los turcos que hasta entonces traían las especias por Siria y Egipto. Pero el nuevo descubrimiento afectó principalmente a Venecia que perdió su monopolio. Venecia buscó defenderse y en 1509, aliada con Egipto y el Rey de Gujarat se enfrentó a los portugueses en Diu, siendo derrotada completamente por los más hábiles marinos lusitanos, asegurándose así por un largo periodo el dominio del Océano Índico y sus riquezas.

En 1509 la presencia portuguesa se extendía desde Sofala (en la desembocadura del Zanzibar) Mozambique, en el continente africano y Persia, hasta Socotora en la entrada del Mar Rojo y Malabar. Desde esta fecha y hasta 1515 por obra de Alfonso de Alburquerque el imperio portugués se fue

⁷ Antonio Henrique Marquez Oliveira, *Historia* . p 234

consolidando por estas costas al tiempo que seguía expandiéndose firmemente hacia el Este de las Molucas. Ormuz ya había sido ocupado por un breve lapso de 1508, y recuperado en 1515, y arrasado por los lusitanos.

Intentos de monopolio: En los años siguientes los portugueses consolidaron sus posiciones en la costa India, construyendo una fortaleza en Calicut desde donde controlaban el comercio de las especias en la zona. Al mismo tiempo proyectaron bloquear el mar Rojo para cerrar el acceso al Mediterráneo y cortar la tradicional ruta de las especias de la India hacia Venecia.

Así los portugueses que recién arribaron al Occidente controlaron la mayor parte del comercio a larga distancia quedando el pequeño comercio en manos de la población local.

La presencia portuguesa en Malaca propició el intercambio comercial pues la variedad de especias con las cuales negociar se hizo mucho más diversa.

Ya no sólo para la *pimienta* sino también el *jengibre*, el *clavo* de las Molucas, el *sándalo* de Timor, la *nuez* de la Banda y la *canela* de Ceilán, Malaber y Filipinas, Timor y las islas Molucas.⁸

Los portugueses llegaron antes que los españoles a las islas Molucas. Alfonso de Alburquerque, mandó en 1511 desde Malaca a Antonio de Abreo, Francisco Serrano y a Fernando de Magallanes, en tres diferentes direcciones para descubrir y conquistar las islas Molucas en nombre de Portugal. Abreo

⁸ Pierre Chaunu, *La exploración* ... p. 92

llega a la Banda, donde cargó las especias que en ellas encontró y regresó a Malaca, mientras que Magallanes regresó sin descubrir nada. Pero Serrano naufragó a causa de un temporal en las islas de Lucopino, que significa islas tortuga, donde la tripulación y las armas llegaron a salvo pero las embarcaciones se perdieron.

Allí permanecieron los portugueses hasta que ciertos piratas de la zona que los habían visto naufragar llegaron con la intención de robarlos, pero Serrano que ya los había visto y los emboscó, y se apoderó de las embarcaciones. Los piratas le pidieron que no los abandonaran en las islas y que a cambio de ello los guiarían a otras islas donde los recibirían como huéspedes y podrían comerciar, así partieron todos con rumbo a Amboina, donde fueron bien recibidos y donde Serrano ayudó a sus anfitriones en una guerra contra sus vecinos. La fama de estos sucesos llegó hasta las islas Molucas, donde reinaban Boleise en Ternate y Almanzor en Tirode, de que aquellos guerreros que se encontraban en Ambonio eran muy ponderosos y que podrían ser sus aliados en sus causas, y ambos gobernantes mandaron, embajadas, cada cual por su lado para hacerlos sus aliados, adelantándose el de Ternate, a donde llegó Serrano y fue recibido con los brazos abiertos, de donde se extendieron a todas las demás provincias. El disputarse los Reyes la estancia de Serrano en sus islas lo lamentaría más tarde cuando los portugueses los conquistaran con la crueldad que los caracterizó. Finalmente Serrano se establecería en Teranate donde permanecería nueve años hasta su muerte.

En 1513 se produjo el primer desembarco portugués en costas chinas,

llegaron en 1543 al archipiélago japonés, concretamente a la isla de Kyush. desde donde, pese a lo tardío de su llegada los lusitanos iniciaron sus contactos comerciales.⁹

De cualquier manera el salto de Japón a China no se hizo esperar ya que la búsqueda de la seda no admitía demora, para 1555 los portugueses ya se encontraban aislados en Macao, punto permanente desde donde controlarían sus posesiones en Asia.

⁹ Pierre Chauvin, La exploración ..., p. 93.

CAPITULO II

EL REPARTIMIENTO DEL MUNDO

La empresa colombina: El inicio de las expediciones castellanas estaba motivado por el éxito de las exploraciones portuguesas y las consiguientes ventajas que esto les acarrió. El Tratado de *Alcozovas-Toledo (1479-1480)* aseguró a Castilla las Islas Canarias y a Portugal las tierras descubiertas en las costas atlánticas de África así como las islas Azores y el archipiélago de Madeira.

Estos alcances motivaron a Colón a buscar nueva rutas. Colón adquirió sus primeras experiencias navegando por el Mediterráneo. Luego se asentó en Portugal en la isla de Madeira en 1476, en la que concibió el proyecto. Cristóbal Colón tenía en su poder dos cartas que le había escrito el maestre Paulo Florentin, en donde le informaba sobre las tierras y las cosas admirables que había en oriente y como por el occidente se podía llegar al oriente a las tierras del Gran Khan.¹

Es posible que entre 1482 y 1484 Colón formara parte de una expedición que lo llevó hasta San Jorge de Mina, involucrándose de tal modo con los pilotos portugueses que pudo conocer los secretos de la vuelta, esa gran vuelta que los navíos lusitanos realizaban en el Atlántico para volver a Europa aprovechando los vientos dominantes según cada estación.²

Colón con sus avanzados conocimientos cartográficos y astronómicos

¹ Bartolome de las Casas. *Historia de las Indias*. Fondo Cultura Económica, México, 1965, Vol 1, p. 62.

² Jonh Horace Perry. *El desdoblamiento del mar*. Consejo Nacional Para la Cultura y las Artes, México, 1991, p. 192.

adquiridos a través de su vasta experiencia, sabía que tenía razón pues ya en aquel entonces la esfericidad de la tierra era un hecho comprobado por los expertos, pero aún no admitido por la Iglesia. En teoría, esto hacía posible alcanzar la India dirigiéndose hacia el Oeste. Esta posibilidad se convirtió para Colón en algo tangible y realizable aunque fuera consecuencia de cálculos erróneos, pues Colón supuso que la tierra era mucho más pequeña de lo que en realidad es. Como resultado de estos errores de cálculo la distancia entre las Islas Canarias y Cipango (Japón) era mucho mas corta que la real: 2400 millas en vez de 10,600.³

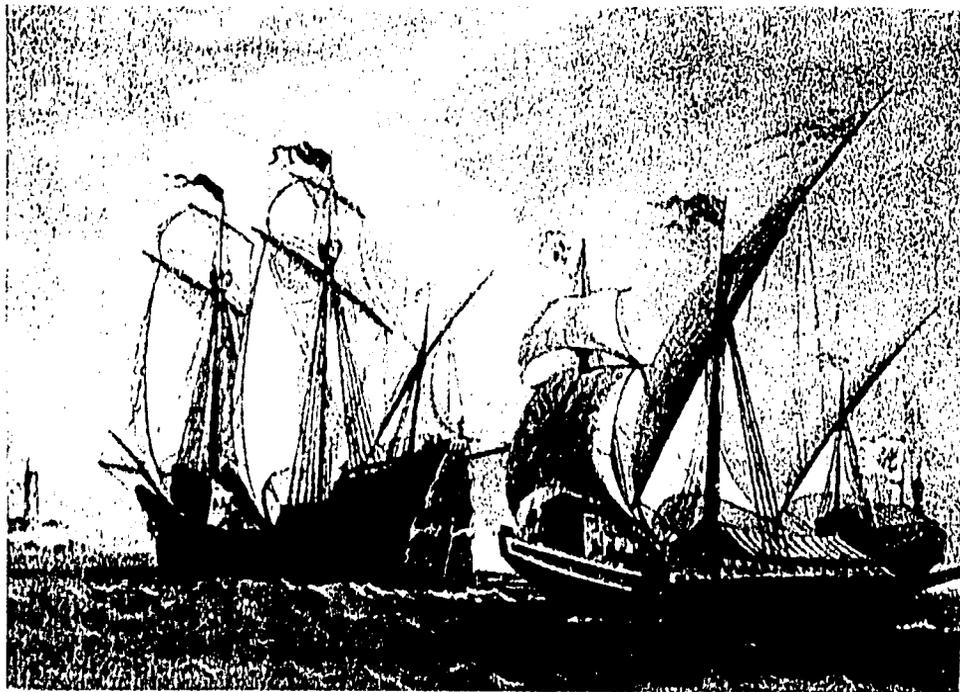
Además Colón suponía que esa travesía podía ser facilitada por la existencia de posibles archipiélagos que servirían de paredes, lo que todos los marinos de la época creían aunque las cartas marítimas no lo señalaban.

Finalmente la pregunta obligada es ¿tenía Colón un conocimiento más preciso sobre la ruta a seguir?

Hoy en día sorprende la seguridad con la que definió un proyecto que expertos de su tiempo rechazaban en todas partes, pero sorprende aun más que encontrara la ruta de retorno a Europa, la más difícil, en el primer intento.

La conclusión obligada nos lleva de regreso a la estancia de Colón en la isla de Madeira. Sabemos que la vuelta de Mina de Oro podía llegar muy al oeste; tal vez hasta las proximidades de la costa americana, pues los barcos que volvían a Portugal desde Guinea cuando eran arrastrados por algún viento propicio.

³ John Horace Perry, El descubrimiento ... , p. 196.



LAS CARAVELAS DE COLÓN

FUENTE ATLAS MARIN DE GEOGRAFIA E HISTORIA, P. 65

No existe prueba material de que así sucediera, pero sí se tienen indicios que han permitido elaborar tal hipótesis.⁴

Lo realmente cierto es que después de 1475 era posible que se pudiera llegar a tocar tierra de manera circunstancial, en el transcurso de una de esas vueltas que los marinos portugueses hacían en sus exploraciones oceánicas.

El descubrimiento de las Indias Occidentales: Siendo Portugal la primera potencia europea en viajes de exploración, resulta lógico que Cristóbal Colón, una vez madurado su proyecto, buscara el apoyo de los lusitanos para llevar a efecto su realización. Dos veces presentó su solicitud al rey Juan II. La primera la firmó a finales de 1484 y la segunda el año siguiente, pero una comisión de expertos reunida al efecto y que estaba conformada por Don Diego Ortiz, obispo de Ceuta, el doctor Alonso de Quintanilla, el maestre Rodrigo, el maestre Josephe Vecinho, judío y médico que sabían de astronomía, junto con Juan II lo rechazaron en ambas ocasiones.⁵

Si Portugal rechazaba la empresa, la alternativa era recurrir a Castilla que era el único reino que estaba en condiciones de emprender la empresa, ya que a lo largo de los años los marinos andaluces habían participado en las exploraciones portuguesas o estaban al tanto de los logros de éstos. Pero siempre habían quedado a la zaga.

Tales eran las condiciones generales cuando Colón presentó por primera

⁴ Jonh Horace Perry, El descubrimiento ... p. 199

⁵ Bartolome de las Casas, Historia ... p. 150.

vez su proyecto a los Reyes Católicos en 1486 en la ciudad de Córdoba. De momento, una comisión integrada por personalidades de la corte lo escuchó y algunos de ellos lo ayudaron para que los Reyes lo escuchasen. Esta comisión estaba integrada por el Cardenal don Pedro González de Mendoza, fray Diego de Deza, el comendador mayor Diego Gutiérrez de Cárdenas, Juan de Cabrera camarero del Rey Fernando y Luis de Santángel escribano de relaciones y banquero, caballero aragonés muy cercano a los Reyes.⁶ Pero Colón fue rechazado, por que el momento político no era el adecuado pues Castilla estaba inmersa en la etapa final de la conquista de Granada. Ante esta situación Colón fue a buscar el apoyo de Inglaterra y Francia en 1489 por medio de su hermano Bartolomé, pero sin éxito.

Sin embargo el proyecto había prendido en el ánimo de Luis de Santángel cristiano nuevo de origen judío, hombre con una visión universal del mundo, quien estaba convencido de que el proyecto era viable por que fue él quien convenció a Isabel la Católica de que diera su apoyo a Cristóbal Colón, por lo que, finalmente y no sin problemas, meses después de la caída de Granada, se firmaban las Capitulaciones de *Santa Fe* 17 al 30 de abril de 1492. En estas se estipularon las condiciones del acuerdo entre las partes. Los reyes dieron su aprobación y sus bendiciones y Luis de Santángel el dinero a título de particular por un lado y Cristóbal Colón por el otro.

Esto significó, en principio, que la exploración se organizó como un negocio privado, siendo el principal inversionista el propio Luis de Santángel, siguiendo el modelo de empresas medievales que adoptaron los portugueses:

⁶ Bartolome de las Casas, *Historia* . . . p. 156

las factorías portuguesas en el África y por ende, con propósitos fundamentalmente comerciales.⁷

Los Reyes se repartirían por mitad las tierras que Colón descubriera. Este por su parte recibiría un sin fin de privilegios: Almirante de la mar Océano, Virrey y gobernador a título hereditario de todo lo descubierto, amén de una participación en las ganancias que resultaran del viaje o de futuras empresas, por las capitulaciones de Santa Fe.

Los preparativos del viaje se iniciaron acto seguido en Palos de Moguer Portugal. Finalmente tres navios, dos carabelas, *la Pinta* y *la Niña*, y una nao, *la Santa María*, partieron del puerto de Palos el 3 de agosto de 1492. A bordo iban 87 marinos entre los cuales se encontraban además de Colón los armadores y marinos, los hermanos Pinzón, Martín Alonso y Vicente Yáñez, así como el cartógrafo Juan de la Cosa.⁸

Sin duda el mayor logro que se le atribuye a Colón son las rutas trazadas para el viaje hacia el Nuevo Mundo. La ruta planeada para el viaje sufrió solamente ligeras modificaciones y la de retorno que, desde el primer intento quedó trazada definitivamente, siguió siendo utilizada durante los siguientes trescientos años. Esto, al margen de que si Colón contó con información previa al respecto, ya que se habla de la existencia de un doble diario o del tan mencionado mapa anónimo.⁹

⁷ Pierre Chaunu, *La exploración* . . . p. 94

⁸ Pierre Chaunu, *La exploración* . . . p. 96

⁹ Información obtenida en la clase de Comentario de Textos de la Dra. Eva Uchmany, que se imparte los jueves.

sobre todo al no encontrarse las supuestas islas que servirían de escala en el viaje. Sin embargo el marino Rodrigo Sánchez de Segovia logró avistar tierra la madrugada del 12 de octubre de 1492. Esta tierra correspondía a Guanahani (las Lucayas) a la que bautizó Colón como "San Salvador". De momento se pensó que habían arribado a Cipango y se prosiguió a la búsqueda de la ruta de Catay descubriendo circunstancialmente Haití semanas después.

Inicialmente, el contacto con los indígenas fue bueno, pero las anheladas especias no se encontraron por ninguna parte. Sin embargo se obtuvieron algunas pepitas de oro lo que causó un giro en la exploración de la isla.

La evidencia de que no se había llegado a China o Japón era evidente, pero Colón se mantuvo firme en la idea de que las islas recién descubiertas eran parte de un archipiélago cercano a las costas chinas. Con esta equivocada idea inició el feliz viaje de retorno que lo llevó primero a las Azores, el 19 de febrero de 1493; y más tarde arriba triunfalmente al puerto Palos el 15 de marzo.

La gran aventura de los descubrimientos se inició para Castilla. Toda Europa tuvo pronto noticias del viaje de Colón a través de sus cartas a Luis de Santángel y a Gabriel Sánchez principales, inversionistas de la expedición aunque este último es poco mencionado pues por ser tesorero del rey, era mal visto que participara en la empresa.¹⁰

Los propios Reyes Católicos dieron al acontecimiento una gran

¹⁰ Información obtenida en la clase de Comentario de Textos, de la Dra. Eva Uchamary, que se imparte los jueves.

solemnidad, gesto que contrastaba en todo con las sigilosas exploraciones portuguesas. Después del retorno de Colón surgió de nuevo el conflicto entre Castilla y Portugal, al darse las Bulas Alejandrinas y con ella la línea de demarcación, el mismo que no se solucionó hasta la firma del *Tratado de Tordesillas*.

De esta manera los portugueses adquirieron el derecho para asentarse en el Brasil, a cuyas costas llegaría pedro Álvarez Cabral en el año de 1500. La flota que capitaneaba había salido de Lisboa con destino a la India para auxiliar a las guarniciones portuguesas de Malabar, pero navegando hacia el sur, se hicieron al oeste para aprovechar los vientos alisios, topándose para su sorpresa con tan inesperado hallazgo, pero sobre esto existen dudas aun para los estudiosos del tema.

El tratado de Tordesillas: El Rey Juan II de Portugal, descontento con la solución propuesta por el Papa a petición de los Reyes Católicos, por las peticiones España después de su descubrimiento y la concesión de las Bulas papales conocidas como Bulas Alejandrinas, justamente por haber sido concedidas por Alejandro VI, esta son cinco la *Inter Caetera* del 3 de mayo, de 1493, la *Eximiae Devotionis* del 3 de mayo, la *Inter Caetera* del 4 de mayo, la *Pius fidelium* del 25 de junio y la *Dum dum siquidem* del 26 de septiembre. Todas en 1493 y cuyos objetivos ya fueron mencionados, el rey de Portugal protestó por medio de un emisario que envió a Barcelona -no se sabe cuales eran las demandas exactas de este enviado-: el caballero Rui de Sánchez

alcalde mayor de Torres Vedras que venía a defender los intereses de Portugal en el Atlántico que se veían afectados por las Bulas Alejandrinas.

Por su parte, los Reyes Católicos también mandaron a un emisario en la persona del alguacil Lope de Herrera a Lisboa, con el encargo de pedirle al Rey de Portugal Juan II que como ya era de su conocimiento, se estaban enviando armadas a descubrir nuevas rutas por otros caminos que no eran los acostumbrados, y que se le pedía que nadie de su reino tomara los caminos por los que ellos andaban realizando sus descubrimientos, desde las Islas Canarias y con ello invadiendo sus derechos. Juan II contestó a Lope de Herrera que les dijera que se detuvieran las exploraciones por setenta días, mientras se llegaba a un arreglo.

El Rey Juan II de Portugal mandó a Don Duarte de Gama, a Barcelona que era la sede de la corte española, para ratificar su petición, de que no se enviaran nuevas embarcaciones durante setenta días mientras se celebraran las negociaciones.

En vista de ello, los Reyes Católicos, que tenían en su poder las Bulas Alejandrinas sobre lo descubierto, trataron de ganar tiempo.

Se iniciaron las negociaciones el 13 de agosto de 1493, compuesta la embajada portuguesa por el doctor Pedro Díaz y Rui de Piña. El día 14 de ese mismo mes enviaron un memorial de intenciones en el que se sugería un arreglo amistoso; los Reyes católicos buscaron el consejo de Cristóbal Colón, para enmendar la Bula si era necesario.

Los representantes discutieron largamente, cada uno de ellos defendiendo lo que creían que eran los derechos de sus soberanos sobre sus

intereses en el Atlántico. Ante la postura de intransigencia de Castilla por la fuerza que le daba la Bula *Inter Caetera* recién obtenida y apoyados en su armada, y los portugueses que demandaban la partición del Océano, según el paralelo de las Islas Canarias y la prohibición de seguir navegando a las Islas recién descubiertas por Colón, no llegaron a ningún acuerdo encasillándose las negociaciones.¹¹

Mientras tanto se preparaba el segundo viaje de Cristóbal Colón que partiría de Cádiz el 26 de septiembre de 1493, con una poderosa flota de 17 navios hacia el occidente. Esto se consideró como un desafío a Portugal y se paralizaron las negociaciones. Ambas partes buscaron la conciliación pacífica y por, ello rotas y reanudadas dos veces las negociaciones, se estableció una conferencia en serio. En la villa de Tordesillas en España para el mes de Mayo de 1494.

Como representantes de España participaron en las negociaciones don Enrique Enriquez, mayordomo de la corte y don Gutierre de Cárdenas comendador Mayor de León y contador del reino, el doctor Rodrigo Maldonado de Talavera, consejero del reino, y como escribano, don Fernando Álvarez de Toledo, fungió como secretario de los Reyes Católicos.

La representación de Portugal estaba formada por don Rui de Sousa señor de Sagres y Beringel; don Pedro de Sousa, su hijo y don Aires de Almada, corregidor, y el escribano Secretario del Rey, don Estevao Vaz. La reunión en Tordesillas se inició el 8 de mayo, y se prolongó sin interrupción hasta el 7 de junio, buscando llegar a un acuerdo, con la firma del mismo.

¹¹ Rumén de Armas, Antonio. El Tratado . p 90

Los derechos que concedía el *Tratado de Tordesillas* a ambos reinos eran los siguientes:

Por una parte los derechos de Castilla en el mar océano y las tierras recién descubiertas eran:

1) Se le concedía el derecho de exploración del Mar Océano en el que hasta ese momento nadie había navegado.

2) Se le concedía el derecho al descubrimiento, exploración y ocupación de las Islas y Tierras en poder de los infieles.

3) Que Portugal respetase las Bulas *Inter Caetera* del 3 y 4 de mayo, y que se respetara el dominio de mares y tierras situadas a cien leguas del Meridiano de las Azores y Cabo Verde, siempre al Occidente.

4) Que se respetara el acuerdo de la Bula *Examine Devotionis*, del 3 de mayo, en la que se otorgaban los mismos privilegios de los que disfrutaba Portugal en Guinea y la Mina de Oro.

5) Se respetaría la Bula *Dudum Siquidem*, del 25 de septiembre, y se admitía la posibilidad de que los castellanos, navegaran a poniente, y descubrieran islas y tierras en la India.

Los derechos de Portugal en el Atlántico eran los siguientes:

1) El descubrimiento, posesión, exploración y ocupación de las tierras de Guinea, la Mina de Oro y África desde los Cabos Bojador y Nam son exclusivos de Portugal.

2) La ratificación de las Bulas de dominio sobre los

mencionados territorios *Rex Regum* (1436), *Rex Regum* (1443) y *Romanus Pontifex* (1455).

3) La ratificación del Tratado de Alcozovas (1479), en el que se le daba a Portugal el dominio, la navegación y el derecho al comercio en la zona costera de África desde las Islas Canarias hasta Guinea.

Los Reyes Católicos decidieron negociar el dominio del Atlántico con Portugal a fin de mantener la paz, pues Castilla tenía problemas internos y no quería una guerra, ya que un conflicto bélico con los portugueses, pondría en peligro el monopolio de los descubrimientos. Además, estaba muy reciente el problema dinástico por el trono de Castilla, entre Isabel y su sobrina Juana. La Reina Juana estaba exiliada en Portugal y esto podría provocar que los seguidores de ésta iniciaran incidentes que podrían llevar a una guerra civil. Por todas estas razones, los Reyes Católicos tomaron una importante decisión: Correr la línea de demarcación para mantener la paz. Cuando se hizo pública esta decisión las conversaciones marcharon sobre ruedas, la división del Atlántico quedó planteada con todas sus consecuencias

Los castellanos propusieron la primera distancia para que corrieran la línea de demarcación situándose a 25 leguas al Poniente de las Islas de Cabo Verde, pero esta proposición fue rechazada por los portugueses y este límite se extendió después de muchas negociaciones, a 370 leguas. La línea se situó a 370 leguas al poniente de las Islas de Cabo Verde, es decir 270 leguas de más al Oeste del meridiano señalado en la Bula *Inter Caetera*. Fue una resolución acertada por las dos Coronas.

Por otra parte, las nuevas islas descubiertas por Cristóbal Colón en su Segundo Viaje quedaban muchos cientos de leguas más al Oeste de la línea de demarcación en las 370 leguas. El que, dentro de las 270 leguas concedidas se encontrara un extenso territorio de tierra: (Brasil) fue un golpe de suerte que favoreció al sucesor de Juan II, Manuel I “el Afortunado” En la Bula *Inter Caetera* se escogió como límite el meridiano Azores-Cabo Verde, pero estando estos archipiélagos en distintos grados de latitud, se resolvió en Tordesillas tomar la medición a partir del meridiano de las Islas Guineas.¹²

“No se sabe el criterio seguido para dividir el Océano Atlántico. Pero si calculamos la distancia que media entre las Islas de Cabo Verde y La Española, la línea situada a 370 leguas coincide casi exactamente con la mitad del espacio oceánico”¹³

Como ya lo mencionamos anteriormente, algunos historiadores piensan que el interés de Portugal por recorrer la línea demarcatoria era el conocimiento que ya se tenía de las costas de lo que hoy conocemos como Brasil.

La bula *Inter Caetera* del 4 de Mayo, por su famosa línea marcaba el territorio castellano, mientras el Tratado de Tordesillas, dividía al Atlántico y a las tierras que se encontraban entre las dos coronas, razón por la que se negaban derechos a cualquier derecho a otra nación.

Así Portugal mantuvo sus derechos sobre Guinea y la Mina de Oro porque estas tierras derivan del descubrimiento, la ocupación y las

¹² Antonio Rumcu de Armas, *El Tratado* . . . p. 92.

¹³ Antonio Rumcu de Armas, *El Tratado* . . . p. 96.

concesiones pontificias. Lo mismo exigía Castilla en islas y tierras firmes recién descubiertas.

El *Tratado de Tordesillas* se firmó en la Villa de Duero el 7 de Julio de 1494. Después de que los apoderados firmaron los tratados, los monarcas lo ratificaron. Los Reyes Católicos lo firmaron en Arévalo el 2 de Julio de 1494, mientras que el Rey de Portugal Juan II lo firmaría el 5 de Septiembre en Setúbal.

Las cláusulas más importantes del *Tratado de Tordesillas* fueron las siguientes:

- 1) La desviación de la línea demarcatoria es la parte fundamental del Tratado:

Esta línea sería desviada a 370 leguas hacia el Occidente de las islas de Cabo Verde.

“Que se haga y se asigne en el dicho Mar Océano una raya o línea derecha. De polo a polo, del polo Ártico al polo Antártico, que es de Norte a Sur, la raya o línea se debía de dar derecha, a 370 leguas de las Isla de Cabo Verde para la parte Poniente, por grados o por otra manera, como mejor y más pronto se pudiera trazar”.

En las líneas siguientes se fijan las posesiones de Portugal

“Y de lo que hasta aquí tenga hallado y descubierto y de aquí delante se hallase y descubriese el dicho señor Rey de Portugal y sus navios, así Islas como tierra firme desde dicha raya arriba, dada en la forma susodicha, yendo por la dicha parte del Levante, dentro de la dicha raya, a la parte de Levante, o

de Norte a Sur de ella, tan que no sea atravesado la dicha raya, que esto sea y quede y pertenezca al dicho señor Rey de Portugal”¹⁴.

De la misma manera detallada se limitan las posesiones de Castilla:

“Y que todo lo otro, así Islas como Tierra firme, halladas y por hallar, descubiertas y por descubrir que son o fueren halladas por los dichos señores Rey y Reina de Castilla y León etc., y por sus navios, desde dicha raya, dada en la forma susodicha, yendo por la dicha parte de poniente o al norte o sur de ella, que todo sea y quede y pertenezca a los dichos señores Rey y Reina de Castilla y de León etc., y a sus sucesores para siempre jamás”¹⁵

2) Procedimiento para la fijación del meridiano límite:

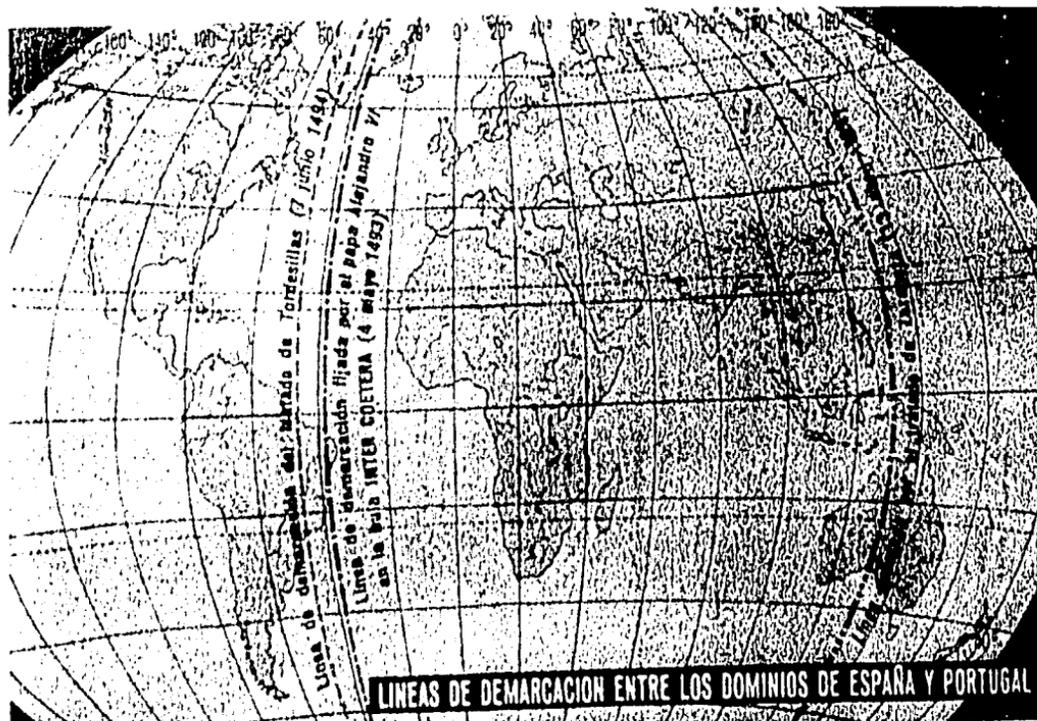
En suerte el punto más importante era la fijación del límite de las 370 leguas: es concordado y sentado por los procuradores de ambas partes, que dentro de los 10 primeros meses, contando desde la fecha de la Capitulación, los dichos señores contrayentes deben enviar dos o cuatro carabelas, una o dos por cada parte, según se acordase por las partes y que fueran necesarias; las cuales, se reunirían en el tiempo estipulado en las Islas de Gran Canaria.

La comisión encargada debía de ser con personas con reconocimiento científico y para comprobar esto los castellanos se embarcarían en navios portugueses y los portugueses viajarían a bordo de naves castellanas.

“Y envíen a ella, cada una de las dichas partes, personas, así pilotos como astrólogos y marinos y cualquier otras personas que convengan, pero que sean tantos de una parte como de la otra, y que algunas personas de los

¹⁴ Martín Fernández de Navarrete, *Viajes*... p. 220

¹⁵ Martín Fernández de Navarrete, *Viajes*... p. 218



dichos pilotos y astrólogos y marineros que sepan que los enviarán los dichos señores Rey y Reina de Castilla y de León, que aunque vayan en los navíos que enviaren el dicho señor de Portugal etc.

Y así mismo que algunas de las mismas personas que enviara el dicho Rey de Portugal fuera en el navío o navíos que enviaran los señores Rey y Reina de Castilla tanto de una parte como de la otra".¹⁶

Los cuatro navíos, todos juntos, iniciaron el camino a las Islas de Cabo Verde y de ahí tomaran su ruta al Poniente hasta las 370 leguas, medidas como los expertos determinarían cómo se debía medir y donde se señalaría el punto exacto en que se establecería la línea divisoria, marcando los grados de sur a norte según las leguas.¹⁷

3) Cuestiones secundarias:

a) Se autoriza a los navíos castellanos atravesar el espacio Océano situado al "Levante de la raya", con objeto de poder acceder a la zona privativa al poniente de la misma.

b) Se concede a ambos reinos zona de reserva temporal, de manera que todas las Islas y Tierras firmes halladas dentro de las primeras 250 leguas contadas desde Cabo Verde al Occidente hasta el 20 de Junio de 1494, aunque fueran descubiertas por castellanos, pertenecerían a Portugal. Como contrapartida los descubrimientos efectuados por navíos portugueses en el espacio de las 120, leguas restantes pertenecerían a Castilla.

Había quedado pendiente la comisión que demarcaría en tierra o en el

¹⁶ Martín Fernández de Navarrete, *Viajes* ... , p. 219.

¹⁷ Martín Fernández de Navarrete, *Viajes* ... , p. 220.

océano las 370 leguas a occidente de las islas de Cabo Verde. La famosa línea estaba situada en $46^{\circ} 37'$ de longitud oeste, pero en aquellos tiempos no era tan sencillo hacer la demarcación exacta; para ello los Reyes Católicos pidieron ayuda al famoso astrónomo catalán Juame Ferrer, quien propuso dos formas de evaluación; la primera proponía que partiendo una nave de las islas de Cabo Verde con dirección al oeste, una cuarta al noroeste hasta la elevación del polo boreal, fuese de $18^{\circ} 20'$, donde estaría a 74 leguas y de allí, navegar hacia el sur hasta la elección del Polo Norte fuera 15° . Entonces se hallarían en el paralelo que se buscaba y en las 370 leguas y lo dijera uno de los capitanes; “esta forma carece de datación; pero está mencionada en la carta de Ferrer a los Reyes Católicos del 27 de enero de 1495”¹⁸

El plazo para la reunión de la comisión de ambas coronas para la fijación de la línea divisoria vencía el 7 de abril de 1495, pero decidieron aplazarlo, como ya se mencionó. El punto de reunión era la Gran Canaria y la nueva fecha quedó fijado para el mes de julio de 1495.

Se tomaría como punto de partida una frontera de Portugal, la línea se fijaría al poniente de las islas de Cabo Verde del polo ártico al polo antártico, si hay islas o tierra se debía marcar para señalar mejor la línea a cuantas leguas de éstas se encontraba esta.

Ambos monarcas adquirieron el compromiso de señalar la dicha línea, según la orden tomada por los astrónomos, pilotos y marineros. El 27 de julio, los Reyes Católicos, escriben al Obispo de Badajoz don Juan de Fonseca, pidiéndole, que busque a astrónomos, pilotos y marineros y los lleve a

¹⁸ Antonio Ramcu de Armas, *EL Tratado* . . . p. 120

Badajoz; y que juntos con la comisión del Rey de Portugal marcaran la línea que partirá el océano; también se le escribió al doctor Alanís, maestrescuela de la Universidad de Salamanca con la intención de que prepare el traslado de los astrólogos a la corte.

Cuando llega el mes de septiembre, fecha en que se había fijado nuevamente la reunión de la comisión castellana y lusa en Badajoz-Elvas, esta quedó suspendida sin saber hasta cuándo se llevaría a cabo. No se sabe cuál fue el motivo de la suspensión, pero desde 1495 hasta 1505 el tratado quedó parado, hasta que lo retoma Manuel I de Portugal y pidió que fuera ratificado por la corte pontificia.

El Segundo Tratado de Tordesillas: Entre 1479 y 1494 la política de África y el Mediterráneo adquirió mayor importancia. Los Reyes Católicos la concibieron como una reconquista, al intentar integrar al África occidental a la Corona de Castilla pero el papado no lo otorgó, tal vez como medida de compensación hacia los portugueses por las Bulas Occánicas. La pugna era tan enconada que el Papa Alejandro VI no se atrevió a resolverlo. Esto sólo se podía resolver por medio de una negociación diplomática, debido a la importancia de África del Norte para ambos reinos, por eso una vez que quedó resuelta la partición del Atlántico, se iniciaron las negociaciones de lo que se conoce como el *Segundo Tratado de Tordesillas*. Las fronteras se fijaron, con respecto a las posesiones de ambos reinos en África, en las que se añadieron algunas cláusulas sobre las pesquerías y las cabalgadas, este comenzó el 5 de junio de 1494, y quedó firmado y ratificado en las mismas fechas que el

primer Tratado de Tordesillas.

Este segundo tratado tuvo como principales cláusulas las siguientes:

a) El limite oriental del reino de Fez: ¹⁹ se discute si las villas de Melilla y Cazaza pertenecen al reino de Fez como pretende Portugal o al de Tremecen, como pretendía Castilla. Portugal acaba por ceder las dichas villas y pasan a ser posesiones de Castilla. Ésta ofrece compensaciones a Portugal por esto, ya que estas villas eran indispensables para los Reyes católicos para seguir adelante con la guerra de allende en el norte de África.

b) Limite meridional del reino de Fez: esta frontera les costó más trabajo para ponerse de acuerdo con los representantes de ambas coronas; ya que los castellanos querían fijar la frontera más arriba del Cabo de Aguer y los portugueses más abajo del Messa. Como no se pusieron de acuerdo los representantes de las coronas decidieron dejarlo como zona en conflicto, posponiendo el fallo a una comisión de árbitros y dándole preferencia a Portugal sobre el territorio por un plazo de tres años.

c) En este punto se trata el problema de las pesquerías y cabalgadas, al norte y al sur del Cabo Bojador; Portugal no quería que Castilla bajara a realizar dichas actividades, los Reyes Católicos acceden a lo primero en compensación por la sección de las villas de Melilla y Cazaza, pero en cuanto a las cabalgadas no.

d) Denuncia del tratado por Castilla: El tratado tenía por

¹⁹ El reino de Fez es lo que hoy conocemos como parte de Marruecos.

ambas partes un plazo provisional de validez de tres años, que se podían prorrogar de manera tácita, a perpetuidad dentro del plazo de los tres años, cualquiera de las Coronas podía denunciar el tratado, pero si Castilla renunciaba, se volvería a su estado anterior.

e) Pero si la iniciativa partía de Portugal, no se volvería al estado anterior ya que Castilla resultaría beneficiada con la posesión perpetua de Melilla y Cazaza.

f) Validez definitiva del tratado: pasados tres años, el tratado tendría absoluta vigencia para ambas partes (1497) ²⁰

Una vez ratificado el tratado, los reyes católicos obtuvieron la Bula *Inefabilis* que tanto deseaban del Papa Alejandro VI en la que les concedía a los españoles y portugueses el dominio de las tierras del norte de África que les correspondía a cada cual, para que pudieran conquistarlas, esta Bula fue concedida el 13 de febrero de 1495. En ella se les concedía dominar, conceder, regir y gobernar dichas tierras en poder de los infieles.

El primer Tratado de Tordesillas buscaba la expansión de los ibéricos por los Océanos, mientras que el segundo tratado de Tordesillas buscaba ordenar los territorios que tanto España como Portugal trataban de dominar en África.

El segundo viaje de Colón: Para entonces, los españoles redoblan sus esfuerzos hacia el oeste. El propio Colón había partido el 23 de septiembre de 1493 para su segundo viaje al frente de 17 navios y 1200 hombres; esta vez

²⁰ Marín Fernández de Navarrete. Viajes . p. 230

llegó a la Española y en las Pequeñas Antillas después de recorrer parte del archipiélago llegó a Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba, y al regreso contorneó Jamaica.

Colón aún realizaría dos viajes más que lo llevarían a Tierra Firme; en el tercero, avistó la isla de Trinidad y las costas de Venezuela entre julio y agosto de 1498. En el cuarto y último -que se prolongaría del 9 mayo de 1502 al 7 de noviembre de 1504- exploró las costas de América central desde el cabo de Honduras hasta las de Colombia y Venezuela.

Paralelamente, otras expediciones (los llamados viajes menores) dirigidos por hombres como Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa, y Vicente Yañes Pinzón o Diego de Lope, precisaron el conocimiento de las costas de Tierra Firme, hasta la desembocadura del Orinoco fueron ellos los descubridores del Brasil. Por otra parte, la noticia de estos viajes pronto atrajo nuevas expediciones de diversas procedencias.

Es importante mencionar que después del descubrimiento de la mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa, poco a poco se fue conceptuando el hecho de que las tierras recién descubiertas constituían en realidad, una enorme masa continental desconocida hasta entonces y no la antesala de Asia como Colón supuso. Aquellos viajes menores de exploración en parte se debieron al intento de encontrar el paso que salvara el obstáculo de las tierras hasta entonces descubiertas para llegar a India.

CAPITULO III

PRIMER VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO

Los viajes menores de exploración buscaban el estrecho que permitiese pasar del Atlántico a la Mar del Sur. Magallanes fue el primero que hiciera esta ruta en el sur de las Indias Occidentales. Y quien encontró el estrecho para llegar a lo que llamó el Pacífico.

Después de leer y analizar las biografías de Fernando de Magallanes tome gran admiración por este personaje y concuerdo con el autor Stefan Zweig, en que en este episodio de la historia se combinó la genialidad del hombre con la del marino. "En el curso de la historia es siempre un momento admirable aquel en el que el genio de un hombre se combina con el genio del tiempo, cuando un clarividente asume el anhelo creador de su época"¹ ¿Quién era y de dónde surgía el gigante que cristalizaría los anhelos de toda una época?

Fernando de Magallanes: Nació en Oporto, Portugal, aproximadamente en 1480, era hijo de Ruy o Rodrigo de Magallanes y de doña Inés Mezquita. Descendía de una familia de hidalgos, Fernando y su hermano, Diego, eran pajes de la corte portuguesa, en donde refinaron su educación, pero Fernando no buscaba una carrera cortesana sino deseaba la aventura de unirse a uno de los capitanes y descubrimientos que en estos años realizaba para Portugal, se unió a la armada de don Francisco de Almeida, quien se dirigía a la conquista de África Oriental, partió de Lisboa el 25 de

¹ Stefan Zweig, Magallanes y su gesta, Editorial Juventud, Barcelona, 1964, p. 18.

marzo de 1505, tuvo la oportunidad de participar en la toma de Quíloa y Mombasa en África Occidental. Durante estas conquistas se dio a conocer como hombre de prudencia y valor. Y se embarcó en las travesías por el mar Índico donde adquirió experiencia como marino. También participó en la conquista de Malaca en 1510 en compañía de Diego López de Sequeira. Posteriormente se trasladó a la India con Alfonso de Albuquerque, primer Virrey de la India, quien lo envió a descubrir las Molucas junto con Antonio de Abreu y Francisco Serrano. Sin embargo al salir de la India se separaron, ya que cada uno tomó diferente camino para cumplir el encargo del Virrey, Magallanes y Abreu abandonaron la empresa y regresaron a la India, mientras que Serrano llegó a su objetivo asentándose en Ternate, una de las islas del archipiélago de Molucas, donde se estableció a lo largo de nueve años. Magallanes regresó a Portugal y de allí se trasladó una vez más a África. En Azamor, se unió a la armada de Juan Suárez, que peleaba contra los musulmanes. En estas batallas fue herido en la corva de la pierna y quedó lisiado para toda su vida. Sin embargo siguió participando en varios combates.

Tiempo después Magallanes fue nombrado oficial encargado de administrar el ganado que los portugueses robaban a los africanos. Las malas lenguas rumoraban que Magallanes lo robaba y lo revendía a los mismos moros. Se iniciaron las averiguaciones al respecto, Magallanes se ofendió y regresó a Portugal, pidió audiencia al rey, quien no lo quería escuchar y le ordenó regresar a África para ser juzgado y probar allí su inocencia de las

faltas que se le imputaban. Si obtenía una sentencia favorable regresaría a

Portugal.

A su regreso pidió audiencia con el rey para que lo recompensara por sus servicios en Asia y África, por medio de la morada.² Pero Fernando más que la remuneración buscaba el prestigio que esto le daría en la Corte, pero el Rey rechazó su petición. Magallanes se ofendió y pidió permiso para ofrecer sus servicios a otro reino, lo que le fue concedido.

Sin protección real y sin esperanza de que la actitud del Rey de Portugal cambiara hacia él, resolvió ofrecer sus servicios a España. Pero entre tanto empezó a frecuentar el archivo particular del Rey Manuel I, donde estudio mapas, e itinerarios de los diversos viajes, que eran vedados al público en general, de alguna manera, no se le negó la entrada y los pudo consultar con la ayuda de Ruy de Faleiro cartógrafo y astrónomo, que también estaba resentido con el Rey Manuel I por que no lo había nombrado astrónomo del reino, con quien hizo amistad.

De esta forma ambos empezaron a trazar un plan según el que, de acuerdo con su teoría, se podía llegar a las Islas de las Especies por el occidente. En efecto "Antes de salir de la patria procuró asegurar el plan o el proyecto que tenía meditado, que ha consultado con algunos pilotos prácticos en la navegación hacia Asia, y después de examinar y estudiar las cartas y los itinerarios de aquellos mares y la altura del Este-Oeste, que así llamaban a la longitud, por lo que creía que las Molucas caían dentro de la demarcación de Castilla según la bula de partición del Océano dada por Alejandro VI. Pero todavía afirmaba más su teoría Magallanes, por su correspondencia con

² Morada: Recompensa económica que se les otorgaba a quien hacía un servicio al reino

Francisco Serrano".³ Se convenció que bordeando lo que hoy es el sur de América encontraría un estrecho que conectaba al Atlántico con la Mar del Sur. Había encontrado esta información acerca del estrecho en un mapa que supuestamente trazó Martín de Behaim que había sido cartógrafo de Juan II hasta 1507, año en el que murió. Así Magallanes y Faleiro salieron de Portugal para ofrecer sus servicios y su teoría al mejor postor. Los mercaderes del norte de España los apoyaron, pues tenían interés en reponer sus ganancias ya que el descubrimiento de América había hecho decaer el comercio en aquella zona.⁴

Llegaron a Sevilla el 20 de octubre de 1517. Se hospedaron con don Diego Barbosa, otro portugués que catorce años atrás renunció a su nacionalidad, y logró ser el jefe del alcázar sevillano. Don Diego reunió a Magallanes con españoles y comerciantes que le pudieran ayudar en sus propósitos. Entre ellos sobresalía el mercader Cristóbal de Haro, quien se interesaba por el proyecto de Magallanes. Haro había sido agraviado por la Corona portuguesa cuando residía en Lisboa, y tenía negocios y criados en la India, los cuales enviaba con la armada portuguesa a donde tenía un comercio activo y bastante fructífero por lo cual tenía noticias exactas de la situación, secretos y producciones de aquellas tierras.

En efecto, consta en una carta de la ciudad de Amberes al Rey de Portugal, que Cristóbal de Haro con otros dos Haros, quizá hermanos, eran moradores y comerciantes, de ahí que en 1517 habían capitulado con Portugal

³ Martín Fernández de Navarrete, *Viejas...*, Tomo 75, p. 402.

⁴ Bartolomé de las Casas, *Historia...*, p. 129.

sobre contratar en Guinea y habían enviado cierta cantidad de navíos, que los portugueses le echaron a fondo siete, el costo de estos estaba estimados en 16,000 ducados”.⁵ Él pedía una indemnización con más de 2,000 ducados, entonces lo más probable es que la negativa de la indemnización quizás sea la injusticia de que se dice se cometió con Haro y lo obligó a abandonar Portugal por lo tanto, decidió unirse al proyecto de Magallanes ya que pensaba que el proyecto sería aceptado y tendría éxito.

Otro personaje importante que lo apoyó era Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación en Sevilla, quien presentó a Magallanes al Obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca. Aranda y Haro lograron convencer al Obispo de Fonseca de la importancia del proyecto y de las utilidades que retribuiría a España. A su vez el Obispo les presentaría al canciller Suavage, hombre cercano a Carlos I, quien aceptó hacer un largo informe al monarca sobre los grandes beneficios y ganancias que tendría después de conquistar las Molucas y que se encontraban en la demarcación geográfica de España.

El factor Aranda les propuso que se presentaran en las cortes, que en aquel tiempo sesionaban en Valladolid y además se ofreció a acompañarlos; pero Faleiro desconfiaba de Aranda y se negaba a que los acompañara a Valladolid porque suponía que éste estaba haciendo un doble juego del que pretendía obtener beneficios, pero todos los involucrados en el proyecto los pretendían. El pacto de Aranda con Magallanes y Faleiro, era que Aranda obtendría un octavo de las ganancias que obtuvieran del viaje. Finalmente Fernando convenció a Faleiro de que confiara en Aranda por que era quien los

⁵ Martín Fernández de Navarrete, *Viajes* ... , p. 403

podía ayudar a llegar a la corte. Y por fin se aceptó su proposición.⁶

Finalmente el factor Aranda pagó los gastos del viaje a Valladolid haciendo en la Corte algunos amigos que los recibieron pero también personas importantes que se negaban a la empresa. Estos eran; el cardenal Adriano de Utrecht, Guillermo de Croix, el canciller Suavage y el Obispo de Fonseca, consejeros de Carlos I que no recibió del todo bien el plan de Magallanes, por que la ocupación de las Molucas solo traería beneficios a España, y cabe mencionar tres de los consejeros eran nativos de los Países Bajos y anteponían los beneficios de sus reinos a los de España; pero el Obispo de Fonseca que era español, los apoyó en esta empresa. Magallanes se presentó ante el Consejo en pleno y expuso su proyecto, después fue recibido por el Rey y logró interesar a los miembros del Consejo en sus planes de viaje asegurándoles que no se tocaría la parte de la línea que correspondía a Portugal y se demostraría que las islas caían en la parte correspondiente a España. Con lo que Carlos I sería, luego de explorar las Molucas, el monarca más rico de la tierra. Además le aseguró que si la Corona no le financiaba el viaje, el comerciante Cristóbal de Haro y su grupo de amigos lo harían, después de lograr la capitulación del rey.

Así, el rey otorgó su permiso para que Magallanes en persona fuera a descubrir el estrecho que los llevaría a las islas de las especias en nombre de España y, para que Cristóbal Haro financiara una parte de la expedición y se autorizó que se amaran cinco navíos con la gente y los mantenimientos y cosas necesarias para el viaje, nombrándolo capitán general de la expedición

⁶ Stefan Zweig, *Magallanes* . . . , p. 81.

con todas la facultades, con un sueldo de 50,000 maravedies.

Los preparativos del viaje: Las capitulaciones se firmaron el 22 de marzo de 1518, Carlos V firmó, con su puño y letra la capitulación, con Fernando Magallanes y Ruy de Faleiro.

A la letra dice en su comienzo: "Por quanto vos, Fernando de Magallanes, caballero natural del reino de Portugal, e el bachiller Ruy de Faleiro asimismo natural de dicho reino, queriendo nos hazer señalado servicio os obligais de descubrir en los términos que nos pertenecen y son nuestros, del mar océano dentro de los limites de nuestra demarcación e islas e tierras firmes, ricas especierias, y otras cosas de que seremos muy servidos, e estos nuestro reinos muy apovechados, mandamos a asentar para ello con vosotros..."⁷

Siguieron dentro de este convenio una serie de cláusulas: La primera les cedía a Magallanes y a Faleiro el derecho preferente y exclusivo en aquellos mares, especificando que no se daría permiso a nadie para seguir la misma ruta durante los diez siguientes años.

Los artículos sucesivos eran referentes a lo financiero: al respecto se otorgaba a Magallanes y a Faleiro un vigésimo de todos los ingresos que provinieran de los territorios por ellos descubiertos, así como el derecho preferente sobre dos islas, en caso de que las descubiertas fueran más de seis. Además, como se anunció a Colón, se les otorgó el título de *Adelantados o*

⁷ Milagros del Vas Mingo. Las capitulaciones de las Indias en el siglo XVI. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1986, p. 172

Gobernadores de todas aquellas tierras e islas, para ellos y para sus hijos. Y para verificar los intereses de la Corona, acompañaría a la armada un Veedor Real, un tesorero y un contador. Estos no limitarían la acción de los capitanes y el rey se obligaba a armar cinco navios, provistos de tripulación, víveres y artillería, para dos años de viaje.

Además Carlos I les otorgó títulos de almirantes y *Caballeros* de la *Orden de Santiago*, lo que molestó mucho a los españoles, porque Magallanes era portugués. Por otra parte los portugueses, que odiaban a Magallanes, se encargaron de hacerle mal nombre, y de rumorar que era hombre desleal. Sólo la inquebrantable voluntad de Magallanes se logró imponer a las mil dificultades que se cernían sobre su travesía aún antes de comenzarla.

España se reservó sus motivos para tratar de esta suerte a Magallanes, pues en el fondo, y aún cuando la expedición llegaría a las islas de las especias, no existía la seguridad real de que España pudiera reclamarlas, pues, por aquel entonces, nadie podía tener la certeza de que las islas estaban en la zona demarcada como española en el *Tratado de Tordesillas*.⁸

Así, después de año y medio de trámites y preparativos, después de hacer su testamento, de grandes ceremonias y con una armada de cinco barcos viejos y doscientos setenta y cinco hombres partió Magallanes a cumplir su empresa. Finalmente quien no realizó el viaje fue Ruy Faleiro ya que dio claras muestras de desequilibrio mental, cosa que aprovechó Rodríguez de Fonseca y su lugar lo tomó Juan de Cartagena, sobrino de éste.

La armada de Magallanes estaba compuesta por los siguientes barcos:

⁸ Martín Fernández de Navarrete, *Viajes* . . . p. 430

La *San Antonio* que era el mayor de los barcos con ciento veinte toneladas y estaba al mando de Juan de Cartagena, la *Trinidad* con ciento diez toneladas y al mando del mismo iba como capitán general, Magallanes, la *Concepción* con noventa toneladas al mando de Gaspar Quezada, la *Victoria* con ochenta toneladas al mando de Luis de Mendoza y por último, la *Santiago*, él más pequeño con setenta y cinco toneladas y al mando de Juan Serrano.

La suma de los gastos que costó la flota de Magallanes fue la siguiente:

3,912,241 maravedies costaron los cinco barcos de la flota, con todo su aparejo y armamento, pólvora, armaduras y lanzas.

415,060 maravedies se pagaron por cobre, artes de pescar, jornales de mensajeros; por mapas marinos, cuadrante, astrolabios, brújulas, relojes, etc.

1,189,551 maravedies se emplearon en galletas, vino, aceite, pescado, carne, queso, y hortalizas; además de barriles y botellas para contener el agua y el vino.

1,154,504 maravedies costaron los géneros para el negocio de trueque y los vestidos de seda y de paño y otras cosas destinadas a regalo. Así resultan los gastos para la flota, 8,751,125 maravedies

De éstos debían deducirse:

416,790 maravedies por las cosas que quedaron de la flota y se guardaron en Sevilla.

Quedaron los gastos en: 8,334,335 maravedies.

6,454,209 maravedies puso a disposición Su Majestad.

1,880,126 maravedies puso a disposición Cristóbal de Haro.

El Atlántico: Por fin, el 10 de agosto salió de Sevilla la armada de Magallanes rumbo al puerto de San Lúcar de Barameda por el Guadalquivir que desemboca en el mar, y levantó las velas el 20 de septiembre de 1519 rumbo a las Islas Canarias. En estas islas le llegó un comunicado secreto a Magallanes de su suegro Diego Barbosa en el cual le avisaba que los demás capitanes estaban conjurando en su contra y que Juan de Cartagena veedor, de la armada y sobrino de Fonseca tomaría el mando. Por este motivo, el capitán general se volvió aun más hermético en sus decisiones y cambió el rumbo pactado, llevando a su inconforme y poco prometedor flota a través del Atlántico rumbo a la costa Nor-Oriental del actual Brasil, donde se desvió hacia el Sur en busca del pasaje hacia la Mar del Sur.⁹

Llegaron en febrero de 1520 a lo que llamarían el cabo de Santa María, donde creían que se encontraba el estrecho pero no fue así; siguieron su viaje y el 19 de mayo de 1520 llegaron a una bahía que denominaron San Julián que estaba situada a los 49°30'. Era esta una bahía desconocida donde ningún navegante jamás había llegado. Aquí se propusieron pasar el invierno y por tanto se empezó a racionar las provisiones. Esta circunstancia reavivó el odio que le tenían los españoles a Magallanes y comenzaron a conspirar contra él.

La situación con los capitanes se volvió insoportable por el silencio que había entre ellos y Magallanes. Hasta cierto punto Fernando tenía la culpa de esta situación ya que los capitanes como empleados del rey tenían la obligación de cuidar los intereses de la Corona, ya habían pasado demasiados meses y el estrecho no aparecía y tampoco llegaban a las Molucas.

⁹ Amosio de Vignetta, *Primer viaje en torno al globo* Espasa Calpe, México, 1954, p. 69

Por tanto le pidieron a Magallanes que pusiera las cartas sobre la mesa y les mostrara los mapas y el secreto que les guardaba. Lo más natural era que se sentara a discutir con los oficiales del rey, el itinerario a seguir, pero no lo hacía.

Para suavizar las cosas Magallanes invitó a los capitanes a la oír misa del domingo de la Pascua de Resurrección, explicarles su itinerario y a comer con él en la nave capitana. La respuesta de los españoles fue: "Puesto que el alto señor Fernando de Magallanes, que se ganó la insignia de *Caballero de Santiago* con puras fanfarronadas no les ha concedido ni siquiera una entrevista durante nueve meses, haciendo caso omiso de su experiencia de navegantes y de su real empleo, le dan atentamente las gracias sin aceptar su invitación" ¹⁰

"Apenas anclamos en este puerto cuando los capitanes de los otros cuatro navíos tramaron un complot para asesinar al capitán general. Los traidores eran Juan de Cartagena veedor de la escuadra, Luis de Mendoza tesorero; Antonio de Coca, contador y Gaspar de Quezada" ¹¹ Nadie sospechó que los capitanes del rey Juan de Cartagena, Gaspar de Quesada y Antonio de Coca se reunieron en la noche para conspirar en contra de Magallanes y tratar de apoderarse del navío *San Antonio*, del cual Magallanes había destituido del mando a Juan de Cartagena y había puesto en su lugar a su primo Álvaro Mezquita. Así los capitanes con treinta hombres asaltaron el *San Antonio* y tomaron preso a Álvaro Mezquita y Gaspar de Quesada asesinó al maestre

¹⁰ Stefan Zwerg, *Magallanes* ... , p. 157

¹¹ Antonio de Pizarreta, *PIRATES* ... , p. 70.

Juan de Elorriaga.

A la mañana siguiente Magallanes se encontró con la novedad de que los capitanes se le habían sublevado. Analizó friamente la situación, sobre cuantos barcos estaban con él y mandó un bote de barco en barco para averiguarlo. Las tripulaciones de la *San Antonio*, la *Concepción* y la *Victoria*, estaban sublevados, sólo el *Santiago* estaba con él, por lo cual, lo más lógico sería tratar de pactar con los rebeldes, sin embargo, los capitanes españoles mandaron a Gaspar de Quezada con una carta a Magallanes, pidiendo solamente un mejor trato del que les daba en su calidad de hombres del Rey; con esta carta Magallanes se dio cuenta de la indecisión de los sublevados.

Tuvo que hacer lo mismo que ellos, tomar una nave, pero no tomó la *San Antonio*, la que los españoles esperaban, sino la *Victoria*. Mandando a su incondicional y alguacil de la flota, Gonzalo Gómez de Espinosa con una carta a Gaspar de Quezada, en la que lo invitó a una entrevista en la nave capitana.

Los capitanes designaron a Luis de Mendoza, para la entrevista, a la que éste no quería ir sospechando que le pasaría lo mismo que a Álvaro Mezquita; pero sin darle tiempo para que lo pensara, Gonzalo Gómez de Espinosa lo apuñaló y así recuperó la *Victoria* para Magallanes, luego subieron al barco setenta hombres de Magallanes con armas en mano, conducidos por Duarte Barbosa, su cuñado y tomaron el mando de la *Victoria*.

La tripulación no puso ninguna resistencia y se acercó a la *Trinidad* y así se voltearon los papeles; ahora eran la *Trinidad*, el *Santiago* y la *Victoria* contra los dos navios restantes. Pero no hubo necesidad de combate ya que la tripulación de los barcos sublevados no quiso apoyar a los capitanes rebeldes,

y en pocas horas se rindieron, pues sus capitanes estaban presos y Álvaro Mezquita era libre. Todo esto aconteció el 2 de abril de 1520.

Gracias a su carácter Magallanes logró sofocar la rebelión; en la revuelta fue muerto Luis de Mendoza. Al día siguiente Magallanes mandó sacar a tierra el cuerpo de Mendoza y lo hizo descuartizar con pregón de traidor. El día 7 de abril ordenó degollar a Gaspar de Quezada y descuartizarlo con igual pregón, todo esto lo verificó su mismo criado Luis de Molina por librarse de ser ahorcado. Luego juzgó y sentenció a desterrar en aquellas tierras a Juan de Cartagena y al clérigo Pedro Sánchez de Reina, que habían querido amotinar el 7 de abril a la gente; y perdonó a más de cuarenta hombres dignos de muerte por ser necesarios para el servicio de las naos.

La estancia en estas tierras fue de casi cinco meses y poco antes de partir capturaron a dos naturales de aquellas tierras, a los que llamo "patagones" por el gran tamaño de sus pies; por consiguiente bautizaron al sur del continente como Patagonia. Según Antonio de Pigafetta¹² Magallanes quería llevar a los dos hombres con él. Y "Les dio muchos regalos cuchillos, espejos, campanillas y cuentas"¹³

Magallanes decidió ponerse en marcha, mandando al más rápido de sus barcos, el *Santiago*, comandado por Juan Serrano que explorara el camino

¹² Francisco Antonio de Pigafetta, navegante y escritor italiano, nacido y muerto en Vicenza (1491-1534) Visitó a España en 1519 acompañando a monseñor Francesco Chiericato, que la corte de Roma envió como visitador a Carlos I, quien enterándose de la expedición de Magallanes, se le permitió acompañar al gran navegante como cronista de la expedición, fue uno de los sobrevivientes y publicó su diario de la travesía con el título, de Primer viaje en torno al globo

¹³ Antonio de Pigafetta, *Itinerario* . p. 72

hacia el sur. A veinte leguas encontró el río que llamarían de Santa Cruz: Un temporal hizo naufragar el barco, pero se logró salvar toda la tripulación y todas las mercancías que llevaban consigo se recuperaron por tierra.

-Pero la tripulación se salvó y permaneció en el sitio del naufragio durante dos meses para recoger los restos del navío y las mercancías que el mar arrojaba periódicamente a la orilla y todo este tiempo se les enviaron víveres aunque la distancia era de cien millas y el camino incómodo y fatigoso, entre espinas y malezas"¹⁴

Finalmente se tuvo que reasignar los cargos a causa de las muertes en la sublevación, y el 21 de julio de 1520 se nombró a: Álvaro Mezquita, capitán del *San Antonio*, Juan Serrano capitán del *Santiago* pasaría a serlo de la *Concepción* y Duarte Barbosa sería capitán del *Victoria*.

El 28 de octubre el *San Antonio* y el *Victoria* que habían sido enviados a explorar, encontraron una abertura en el continente, que parecía ser el estrecho, los capitanes y pilotos acordaron adelantarse para buscar el camino hacia la tierra de las especias.

Nuevamente se mandó al *San Antonio* a explorar, pero para sorpresa del capitán y de todos, el navío no regresó, pues, "un motín encabezado por el piloto de la nave, Esteban Gómez quien junto con Jerónimo Guerra se había opuesto a continuar con la navegación y tomando la nave, acto seguido, acordaron volver a España llevando preso a Álvaro Mezquita. Fondearon Sevilla el 6 de mayo de 1521"¹⁵

¹⁴ Antonio de Pigafetta, *Primer ...*, p. 80

¹⁵ "Carta de Antonio de Brito al rey de Portugal" ..., en Fernández de Navarrete, op. cit., doc. XXX, p. 595.

Magallanes se puso otra vez en marcha y maniobrando con gran habilidad logró llegar hasta los 52° 30' de latitud Sur en donde encontró finalmente el estrecho que lo inmortalizó.

Por fin el estrecho: A este lugar lo denominaron cabo de las Once mil Virgenes; decidieron explorarlo, pero a causa de una tormenta, en vez de regresar decidieron seguir adelante y se lanzaron a explorar el estrecho. Pigafetta lo describe de la siguiente manera:

“Toda la tripulación creía firmemente que el estrecho no tenía salida al oeste, y que no sería prudente el buscarla sin tener los grandes conocimientos del Capitán General, el cual tan hábil como valiente, sabía que era preciso pasar por un estrecho muy escondido que había visto representado en un mapa que se creía lo había dibujado el cosmógrafo Martín de Bohemia,¹⁶ y que el Rey de Portugal guardaba en su tesorería”¹⁷

Este era un pasaje rocoso y tempestuoso, la tripulación se resistía a seguir adelante, pero con amenazas y promesas Magallanes logró que su cansada tripulación salvara las ciento diez leguas de arrecifes, que le llevó al Capitán treinta y ocho días de navegación.

A este estrecho lo llamaron “De Todos los Santos” y posteriormente fue llamado de Magallanes, en honor de su descubridor. Salieron del estrecho el 27 de noviembre de 1520 con las tres naos que les quedan: la *Trinidad*, la *Concepción* y la *Victoria*, llegando a un cabo que llamaron: “Deseado”, que

¹⁶ Martín de Bohemia, o Martín de Behaim, como es conocido por otros autores

¹⁷ Antonio de Pigafetta, *Travesía*, p. 75

desemboca en una gran mar que posteriormente llamarían “Océano Pacífico”. Por fin Magallanes había confirmado su teoría, el paso hacia el Oriente existía.

El Pacífico: En efecto, “el miércoles 28 de noviembre desembocamos del estrecho para entrar en el gran mar, al que en seguida llamamos “Mar Pacífico”, en el cual navegamos durante tres meses veinte días sin probar ningún alimento fresco”¹⁸

En diciembre de 1520 siguieron el rumbo hacia el noroeste. Y cruzaron de Sur a Norte el Ecuador en enero de 1521.

Ya desesperadamente escaso de provisiones y sin una idea real de la distancia que tendría que navegar para llegar a su meta, sometió a sus hombres a una disciplina exagerada, llegando incluso a prohibir, so pena de muerte, comentar siquiera las incertidumbres que les esperaban. Pero el infortunio parecía perseguirle; solamente había mar abierto. De haberse desviado ligeramente hacia el sur se habría topado con tierra firme (Tahiti, Samoa o las Fiji) En vez de ello, su desesperada tripulación se tuvo que enfrentar a más de tres meses de angustia, enfermedades y el espectro del hambre que les perseguía de día en día al haberse estropeado las pocas provisiones restantes. Pigafetta nos refiere lo siguiente. “Para no morir de hambre llegamos al terrible trance de comer pedazos de cuero con que se había recubierto el palo mayor para impedir que la madera rozase las cuerdas. Este cuero, siempre expuesto al agua, al sol y a los vientos, estaba tan duro que había que remojarlo en el mar durante cuatro o cinco días, para ablandarse un poco, y enseguida lo cociamos

¹⁸ Antonio de Pigafetta. Primer ... p. 76

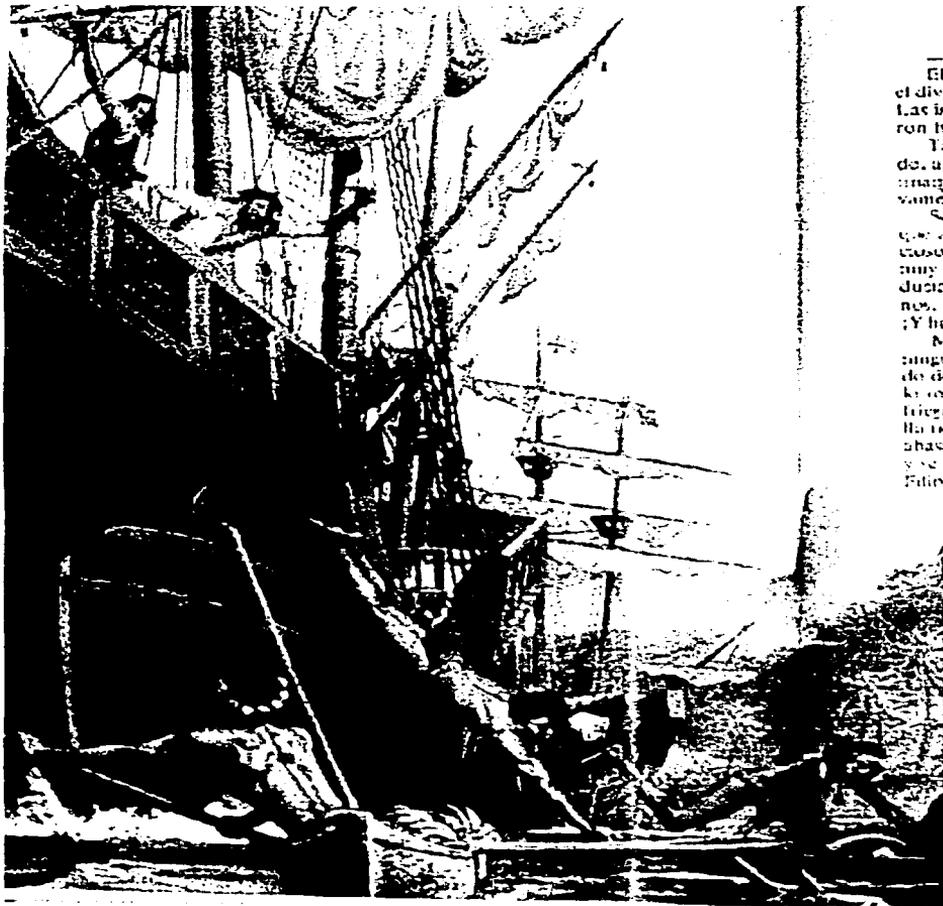
y lo comíamos”¹⁹

Lo peor fue la terrible enfermedad que les atacaba por falta de alimentos frescos, *el escorbuto*, muriendo diecinueve marinos y el nativo al que llamaban patagón entre ellos, además de otras enfermedades que les atacaron, a las que se sobrepusieron. Sólo la indomable voluntad del marino portugués parecía mantener con vida su expedición. Después de recorrer cuatro mil millas más o menos en este tiempo no se encontraron con ninguna isla habitada. El único grupo de estas que encontraron estaban desabitadas. En las islas no encontraron más que árboles y pájaros; por este motivo las bautizaron como Islas Infortunadas o Desventuradas.²⁰

Prosiguieron su viaje navegando entre el Oeste y el Noroeste hasta que creyeron llegar abajo de la línea de demarcación del *Tratado de Tordesillas* pasando cerca de las costas de dos islas no identificadas, que se supone que eran, lo que hoy es Japón. Hasta el 6 de marzo de 1521 que encontraron una serie de islas, donde Magallanes quería abastecerse de comida y agua pero los nativos se robaban todo lo que podían de los barcos, por este motivo no los dejaron acercarse; por ello el capitán, irritado, desembarcó con cuarenta hombres, quemó y saqueó unas chozas, con lo que salió adelante la tripulación por el momento. Los indígenas se acercaron nuevamente a los barcos como ofreciendo alimentos pero cuando estaban cerca los nativos los apedrearon, y por este motivo bautizaron a estas islas como “Islas de los Ladrones” o de “Velas Latinas” por las velas que utilizaban sus pequeñas embarcaciones. Así

¹⁹ Antonio de Pigafetta, *Primer...*, p. 57

²⁰ Las islas a través del tiempo cambiaron de nombre



—
El
el div
Las b
ron h
T.
do, a
mag
vame
S
que
cruso
my
Juste
nos.
;Y lo
N
maga
do de
le co
frige
lla te
abae
y se
fido

ISLAS DE LOS LADRONES

Fuente: Antonio de Pigafetta, en Primer viaje en torno al globo, p.60

Magallanes prosiguió su viaje.

Filipinas: El día 16 de marzo de 1521, estaban a trescientas leguas de las islas de los Ladrones; avistaron lo que hoy es Guam y sólo entonces pudo reabastecerse de agua y de provisiones suficientes la tripulación. Al fin, en el momento que más lo necesitaba, parecía que el destino enmendaba el rumbo a favor de Magallanes. Estas islas eran parte de un archipiélago que en ese momento fue bautizado como "Archipiélago de San Lázaro" y que hoy conocemos como las Filipinas. Su ánimo se elevó cuando vio a los nativos y estos usaban adornos de oro. Pensó que era ya indudablemente que las riquezas de Catay estaban al alcance de su mano; asimismo la moral de sus tripulantes le permitió concebir audaces planes.

El 18 de marzo los visitaron algunos nativos en la isla en donde se encontraban a la que llamaban Humunu. En un primer momento estuvieron a la defensiva, pero al ver que venían en paz, el capitán ordenó que les dieran de comer y algunos regalos, en espejos, cascabeles etc. A cambio ellos prometieron llevarles alimentos como arroz y nueces de coco. Pronto inició la exploración de las islas y en nombre de su Rey comenzó a entablar tratados de amistad y de apoyo mutuo con los gobernantes de los diferentes pequeños reinos. El rey de esas islas los acogió bien, aunque no los pudo proveer de alimentos lo suficiente, pero les informó que un pariente suyo lo podía hacer en la isla de Cebú.

El 7 de abril desembarcó en Cebú, donde pactó con el jefe nativo. Magallanes no sólo logró hacer la paz con la gente de aquella isla, y

proveerles de provisiones para la armada, sino también establecer una pequeña Iglesia, donde se dijeron misas y después de esto manifestaron su deseo de convertirse en cristianos y recibieron el bautismo el rey, su familia y más de mil doscientos de los nativos,²¹ lo mismo que algunos otros de las islas vecinas y que, además eran familiares del rey de Cebú donde se fundó una factoría. Magallanes exigía que todos estos pueblos lo reconocieran como superior lo que provocó su ruina, pues no todas las islas lo aceptaron. Uno de los que se oponían a Magallanes era el Rey de Jactan, que desde un principio se opuso a los extranjeros y contaba con otros pueblos aliados.

En esta isla de Cebú había varias ciudades que obedecían y donde pagaban tributo al rey. Cerca de esta isla se encuentra la de Mactan, cuyo gobernante se llamaba Cilapulapu, que tenía rivalidad con el rey de Cebú, por el control de las islas de la zona. El gobernante de Mactan no aceptó tener ningún trato con los españoles, por lo cual Magallanes decidió entrometerse en la política interior de las islas, sin conocer el porqué ni cuáles eran las fuerzas enemigas a él.

Pero aun así Magallanes decidió combatirlos a quienes creyó que le sería fácil someter en batalla y así sellar los lazos de amistad con estos pueblos que no lo aceptaban. Trataron de persuadirlo tanto el rey de Cebú como Juan Serrano, pues el primero sabía que no eran unos rivales fáciles y cuando no lo convencieron, el rey se ofreció a acompañarlos con mil doscientos nativos aunque no tomarían parte en la batalla, pues Magallanes pensaba que los españoles se bastaban solos.

²¹ Antonio de Pigafetta, Primer... p. 84

Pigafetta escribe en su diario que el 26 de abril de 1521 Fernando se embarcó con setenta hombres para Mactan. Llegaron en la madrugada pero no atacaron entonces sino hasta que se hizo de día, pero los nativos eran muchos más. Desembarcó con cincuenta y cinco hombres, pues dejó otros custodiando los bateles (las embarcaciones que los nativos le habían proporcionado) y se dirigió al pueblo. Al encontrarlo solo, lo incendió y en este momento se presentó un batallón de indios. “Los isleños eran mil quinientos y estaban formados en tres batallones, que apenas nos vieron se lanzaron contra nosotros”²²

Todos ellos: “pelearon con valor y obstinación gran parte del día, hasta que fatigados los españoles por el gran número de los contrarios y consumidas sus municiones empezaron a retroceder”.

Los isleños se dieron cuenta de que los españoles estaban vulnerables si disparaban contra ellos flechas envenenadas dirigidas a las piernas y a la cabeza por lo tanto, les tiraban en esas partes del cuerpo. Una de esas flecha envenenada hirió la pierna al Capitán, quien mandó a sus soldados a retirarse en orden. La mayor parte de los españoles huyeron precipitadamente, quedando solo siete u ocho con el Capitán “Un isleño logró poner la punta de la lanza en la frente del Capitán, quien furioso, le atravesó con la suya dejándosela clavada. Quiso sacar la espada, pero no pudo, por estar gravemente herido en el brazo de un sablazo y en la pierna izquierda le hizo caer de cara, arrojándose entonces contra él, los indígenas”²³

²² Antonio de Pigafetta, Primera . . . p. 86.

²³ Antonio de Pigafetta, Primera . . . p. 87.

Y así Magallanes murió trágicamente el 27 de abril de 1521, cuando la gloria y la fortuna estaban al alcance de su mano. Su cadáver no fue recuperado y yace perdido para el mundo que él ayudó a descubrir.

No tuvo la dicha de completar la circunnavegación del globo terrestre, ni tampoco la certeza de que había dado con la ruta occidental hacia las Indias.

CAPITULO IV

CAMINO A LAS MOLUCAS

Después de la inoportuna muerte de Magallanes, los miembros de la expedición tuvieron que enfrentar un sin fin de problemas. Eligieron dos nuevos gobernantes: Duarte Barbosa portugués y Juan de Serrano español, quienes recogieron las mercaderías que intentaban intercambiar con los nativos y regresaron al barco.

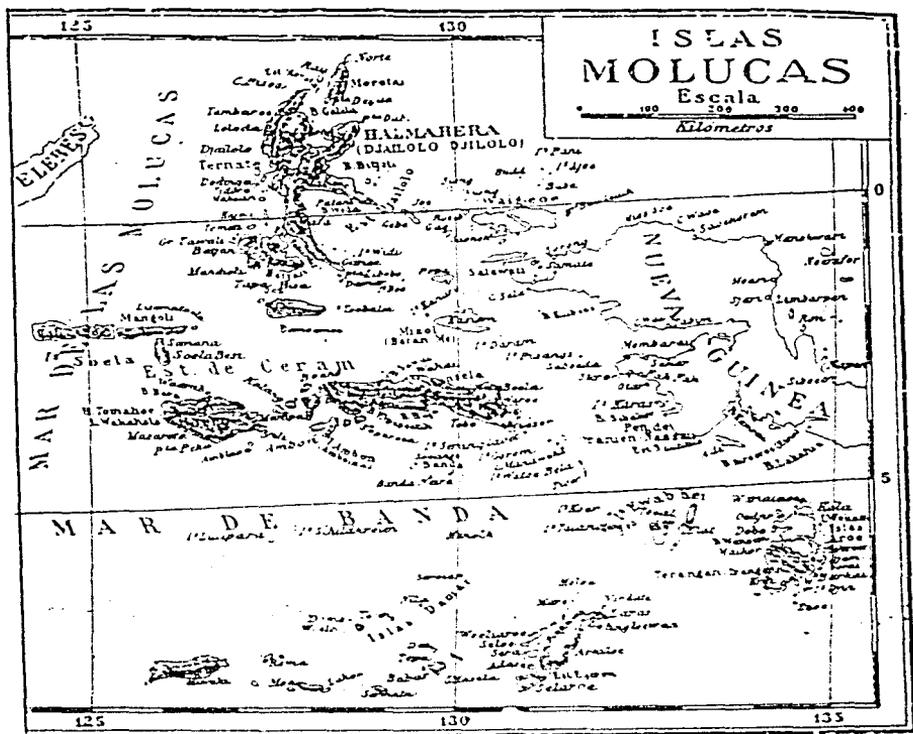
Cabe mencionar que al morir Magallanes, su mano derecha, el esclavo llamado Enrique que también era su intérprete, huyó de los españoles y se unió a los nativos de Cebú, y con ellos maquinó una trampa con el propósito de quedarse con las mercancías de los españoles.

Esto sucedió así el Rey de Cebú invitó a los españoles a un convite con el fin de asesinarlos diciéndoles que tenía un regalo para su Rey Carlos I. El 1 de mayo sin imaginarse lo que les esperaba, veinticuatro españoles bajaron a tierra para asistir a la reunión.

Éste los recibió y los llevó a un palmar para agasajarlos. En medio de la reunión los isleños arremetieron contra ellos y asesinaron a todos excepto al capitán Serrano a quien tomaron preso. También Juan de Carvajal se salvo, pues al sospechar la trampa, abandonó previamente el lugar.

“Traían a Serrano maniatado y desnudo a la orilla del mar. Con lágrimas y dolorosas palabras les dijo de la desgracia de sus compañeros, y les suplicó que lo rescataran, pues si no, moriría como los demás”¹ Pero los españoles restantes por temer a los nativos, ni siquiera lo intentaron, pues el

¹ Fernández de Navarrete, Martín. *Viajes* . . . p. 230



Las Islas Molucas

Fuente: Enciclopedia, Espasa-Calpe, 1976, tomo XXI, p 1050.

miedo se apoderó de ellos, a la vez que estaban desorganizados por que sus gobernadores habían muerto. Luego escogieron a Juan de Carvajó como capitán y abandonaron Cebú.

Diezmada la tripulación llegaron hasta el punto de no quedar hombres suficientes para gobernar los barcos, pues se habían perdido junto con sus capitanes a más de treinta y cinco hombres. Debido a esto se tomó la decisión de hundir a la nave *Concepción* prendiéndole fuego, pues estaba en muy malas condiciones, dividiéndose la tripulación restante entre la *Trinidad* y la *Victoria* para proseguir el viaje.

A la deriva: En lugar de dirigirse directamente al Sudoeste ya que se encontraban cerca las Molucas, por desconocer las rutas marítimas navegaron por el Noroeste en zigzag por medio año en aquellos laberintos que los llevaron a Mindanao y Borneo. En el camino pasaron por Bután donde anclaron e hicieron alianza con el Rey de aquella isla, quien los invitó a cenar. A este convite acudió también Pigafetta tratando de aprender las costumbres de estos pueblos.

Luego pasaron por algunas otras islas como Cagayán y Palaoán, donde consiguieron cerdos, cabras, gallinas, plátanos, nueces de coco y caña de azúcar. Asimismo también hicieron amistad con el gobernante del lugar, con quien intercambiaron mercancías. El 17 de julio de 1521 llegaron a Borneo, tierra gobernada por un rey musulmán llamado Rajá Siripanda, y unas semanas más tarde, el 29 de julio vieron venir a más de cien piraguas y unos juncos. Debido a lo sucedido en Cebú los españoles se pusieron a la defensiva

pues pensaron que les querían tender una trampa. Efectivamente los indígenas querían destruir a todos los europeos que llegaban a aquellas islas por los daños terribles que los portugueses procuraban en todos los lugares donde aquellos pasaban. Después de rodearlos, los españoles hicieron fuego contra las piraguas y juncos. De uno de los juncos tomaron prisionero al hijo del sultán de Luzón, que el capitán Carvajo luego liberó a cambio de un rescate.

En septiembre de 1521 hicieron elecciones, destituyeron a Carvajo por su mal comportamiento y su poca honestidad, y pusieron en su lugar a Gómez de Espinosa como capitán de la *Trinidad* y a Juan Sebastián Elcano de la *Victoria* además, nombraron al piloto Poncero gobernador de la armada. Así mismo, llevaban a bordo un nativo originario de Ternate, quien quería regresar a su hogar y les indicó el camino hacia las islas de las especias y así, en un par de días de descansada navegación, arribarían a su destino.

Las islas de las especias: El día 6 de noviembre, finalmente después de seis meses visualizaron las islas de las especias, y el día ocho llegaron a Tidore, una de las cinco islas. Al respecto dice Pigafetta “las islas en que crecen los árboles que producen los clavos de especia, son cinco: Terenate, Tidore, Muntir, Machian y Bachian. Terenate (Ternate) es la principal. Tidore (Tidor), en la que estábamos tiene su propio rey, así como Bachian, Mutir y Machian no tienen rey. Su gobierno es popular, y cuando hay guerra entre los reyes de Teranate y Tidore, los demás pueblos suministran combatientes a las dos islas. Toda la provincia donde crece el clavo se llama Maluco (Molucas)”²

² Antonio de Pigafetta, *Primer* . . . p. 107



FLOR DE LA CANELA



CANELA



FLOR DEL CLAVO



CLAVO



PIMIENTA

Espicias

Fuente: pagina, [www. A fuego lento. Com.](http://www.Afuego lento.Com)

En efecto, en estas islas crecían las tan ambicionadas especias como el *clavo*, la *canela*, la *nuez moscada* y el *jengibre*. Así finalmente se cumplió el motivo de este azaroso viaje; el descubrimiento de una nueva ruta hacia las islas de las especias. En Teranate y Machian encontraron el árbol del *clavo*, que crece entre los peñascos y tierras fangosas. Este árbol es muy semejante al del laurel tanto en las hojas como en las ramas, el *clavo* brota en las puntas y cogollos de todas las ramas. Primero aparece una coronita en la punta de cada rama y luego nace una flor muy parecida a la del manzano, y poco a poco se va haciendo puntiagudo como lo conocemos. Al nacer es de color rojo y al madurar toma un color negro.

La *canela* proviene del árbol que no da fruto y crece en terrenos secos, es semejante al del membrillo, con el sol se abre la corteza de donde se saca la canela arrancándola y secándola.

La *nuez moscada* el árbol de la nuez moscada es muy semejante al nogal que todos conocemos y de igual manera nacen las nueces. Estas tienen dos cáscaras, una verde y otra dura, en medio de estas dos cáscaras hay una tela muy delgada y esta es también muy preciada y es conocida como flor moscada.

El *jengibre* nace en todas las islas y hay de dos clases: el de menor calidad que crece en el monte de manera silvestre y el bueno que es el que se cultiva, la planta es muy parecida a la del azafrán el *jengibre* es la raíz de la planta. Así eran (y son) las tan apreciadas especias.

El día 8 llegaron los españoles a la isla de Tidore, al día siguiente recibieron la visita del sultán Almanzor con su hijo y su comitiva. Lo

invitaron a subir al barco, y lo recibieron con mucho agasajo ofreciéndole varios regalos a su hijo y a los hombres que los acompañaban. El Rey examinó con interés todo cuanto le enseñaban incluyendo un retrato del emperador, armas, monedas y las pesas. Después de quedar muy satisfecho con todo, los españoles le pidieron licencia para vender en su isla.

“Les dijo que hacia dos años que sabia por su astrólogo que habian de venir allí cristianos en busca de especiería y que se las proporcionaria ahora”³ Luego se hizo una alianza con el sultán Almanzor de que siempre seria amigo de los reyes de Castilla y que les daría todo el clavo y otras especias que crecian en las islas. Se hizo un trato con los españoles y que fueran a su isla para ello y que recibiría en pago lienzos de paño y seda.

Siguiendo el ejemplo de Almanzor todos los gobernantes de las islas vecinas ofrecian su amistad a los españoles, pues buscaban la protección de un lejano rey en contra de los portugueses que los maltrataban, robaban y mataban. Y con este fin se reunieron los gobernantes de Gilolo, de Machian y el Bachián en Ternate. “Correspondiendo a tan generoso gesto y oferta, le entregaron los españoles al rey Almanzor treinta musulmanes que llevaban cautivos y tres mujeres que pensaban llevar a España”⁴

Fue este mismo Sultán quien les dio la noticia acerca de Francisco Serrano aquel portugués que habia sido amigo de Magallanes y con quien mantenía correspondencia y quien lo animaba a ir a conquistar el Maluco, y que habia sido capitán General del Rey de Ternate, que estaba en guerra con

³ Martín Fernández de Navarrete, Vueltas . . . p. 198.

⁴ Antonio de Pigafetta, Prima . . . p. 106.

Tidore; Serrano había obligado al rey de Tidore a que le diera a su hija en matrimonio exigiendo además en calidad de rehenes a casi todos los hijos varones de los personajes de Tidore. Con este matrimonio se hicieron las paces y nació el nieto del Rey de Tidore: Calanogapi, sin embargo el rey jamás lo perdonó y juró vengarse de Serrano.⁵

Algunos años después Serrano fue a Tidore para comprar clavo de especias, y el rey lo envenenó con una bebida preparada con hojas de betel, “quiso el rey hacerle funerales y entierro como eran sus costumbres, pero los sirvientes de Serrano no se lo permitieron”⁶. La fortuna de Serrano consistía en doscientos bahars,⁷ de clavo.

El día 11 de noviembre visitó a los españoles uno de los hijos del sultán de Ternate, quien llegó en dos piraguas acompañado de la viuda de Francisco Serrano. Pero aunque no subió al barco, ni los españoles lo invitaron por ser enemigo del Rey Almanzor, le dieron regalos, con lo que se fue satisfecho.

El día 12, el sultán Almanzor mandó construir un cobertizo, en donde los españoles pudieron guardar las mercancías que trajeron de España para intercambiar por especias, y que fueron custodiadas por los españoles.

El intercambio: el intercambio quedó fijado de la siguiente manera en bahares de especias, cada bahar equivalía a cuatro quintales y seis libras, y cada quintal pesaba cien libras.

⁵ Antonio de Pigafetta, *Diario* ... , p. 107.

⁶ Antonio de Pigafetta, *Diario* ... , p. 108.

⁷ El bahar equivale a cuatro quintales y seis libras, y cada quintal pesa cien libras.

<i>Mercancía</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Bajar de especias</i>
Paño rojo de buena calidad	10 brazas	1 de clavo
Paño de mediana calidad	15 brazas	1 de clavo
Hachras	15	1 de clavo
Tazas de Vidrio	35	1 de clavo
Cinabrio	17 cantiles	1 de clavo
Azogue	17 cantiles	1 de clavo
Tela	26 brazas	1 de clavo
Tela fina	25 brazas	1 de clavo
Cuchillos	150	1 de clavo
Tijeras	50 pares	1 de clavo
Gorros	40	1 de clavo *

El sultán de Tidore pregonó que todo el que quisiera comerciar con los españoles podía hacerlo libremente, ya que estos querían un comercio libre. En efecto, los españoles en este momento representaban una nueva potencia que competía luchando por el control del mercado de las especias. Así lograron mejores precios pues compraron a bajo precio y cargaron las naves con especias y otros productos de las islas, así como algunos pájaros de los que hoy conocemos como "aves del paraíso" y se preparaban para el viaje de regreso a España después de quedarse un mes en las islas Molucas.

La despedida: El 18 de diciembre de 1521 cargaron las naves con las especias: la *Trinidad* con 1200 quintales para su majestad y 200 para la

* Antonio de Pigafetta, *Primer ...*, p. 111.

tripulación y la *Victoria* con 800 quintales para su majestad y 200 para los tripulantes y se despidieron. Para entonces la *Trinidad* estaba en tales condiciones que, su capitán, Gómez de Espinosa, no se atrevió a intentar el viaje de regreso por el Cabo de Buena Esperanza. Muchos de los marineros, en lugar de mirar esto como una tragedia, se alegraban pues habían encontrado el paraíso en las islas. Además tenían miedo de iniciar el viaje de regreso, de los 100 marinos que quedaban, aproximadamente cincuenta se quedaron para ayudar en la reparación del barco.

La noticia de que la *Trinidad* estaba haciendo agua, llegó al sultán Almanzor que les prestó ayuda para encontrar la avería. Mandó que se sumergieran cinco buzos, acostumbrados a permanecer mucho tiempo bajo el agua, quienes trabajaron más de media hora para encontrar el agujero pero no lo encontraron. Por lo cual, envió a buscar al otro extremo de la isla tres buzos más hábiles aún que los primeros pero no lograron encontrar la avería... *

Por tanto, la *Trinidad* y su capitán enviaron un mensaje a España en el que decían que Magallanes había cumplido su promesa a costa de su vida, y que quedó realizado, bajo la bandera española, el hecho cumbre de la historia de la navegación.¹⁰ Se decidió unánimemente que la *Trinidad* intentara, una vez reparada, atravesar de regreso el Océano Pacífico, y a su vez la *Victoria* se lanzara por el Cabo de Buena Esperanza a través del Océano Índico.

Se decidió que fuera Elcano a pesar de su desobediencia en el puerto San Julián, quien se lanzara de regreso por el Cabo de Buena Esperanza, en vista

* Antonio de Pigafetta, *Primer ...*, p. 117.

¹⁰ Antonio de Pigafetta, *Primer ...*, p. 136.

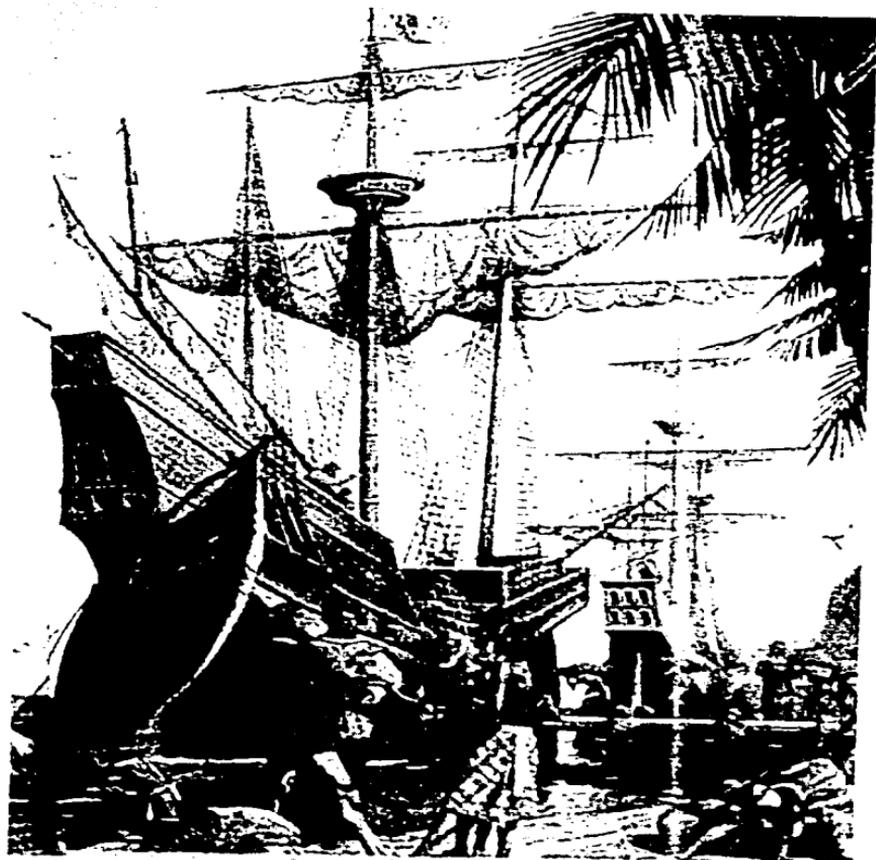
de que no había un marino mejor que él.

El capitán de la *Victoria*, Juan Sebastián Elcano levó anclas en su viaje de regreso el 21 de diciembre de 1521, pasando por un sin fin de islas en las que se proveyeron de leña y el 8 de enero de 1522 fondearon otras islas de la región donde cargaron otras especias, *pimienta larga y redonda* y también encontraron *sándalo y canela*.

El 10 de enero les sorprendió una tormenta por haber salido tarde de las islas. El mal tiempo puso en peligro a la tripulación, por lo cual prometieron que si se salvaban de la tormenta irían en peregrinación en cuanto llegaran a España; no obstante continuaron el viaje. El 25 o el 26 de enero llegaron a la isla de Timor; Pigafetta bajó a tierra para tratar con el jefe de una isla ya que por desconocer la ruta daban mucha vuelta en los archipiélagos, en busca de trocar provisiones por mercaderías. El rey de la isla les ofreció búfalos, cabras y cerdos, pero el intercambio no se hizo por que querían demasiadas mercaderías a cambio de pocas provisiones.

Secuestraron a un jefe llamado Balibo, que subió al barco ingenuamente, diciéndole que lo pondrían en libertad si les daba seis búfalos, diez cerdos e igual número de cabras. Pero el hombre tenía solamente cinco cabras y dos cerdos y siete búfalos. Al entregárselos lo dejaron en libertad y le dieron como pago una tela, un paño indio de seda y algodón, varias hachas, cuchillos indios y europeos y espejos.¹¹ En estas islas reinaba la enfermedad de *Job*, también conocida como *For Franchi* o "mal portugués", que era un virus venéreo. Según la opinión general desde comienzos del siglo XVI se

¹¹ Anotario de Pigafetta, Primer . . . p. 131



La nave Victoria cargada de especias

Fuente: Antonio de Pigafetta, en Primer viaje en torno al globo, p. 116

encontraba en las islas Molucas y en las Filipinas . Llamado “mal portugués”, debido que los portugueses lo trajeron.

La travesía: El 11 de febrero partieron de Timor con la nave cargada de víveres y agua; Elcano siguiendo el ejemplo previsor de Magallanes, también había calafateado la embarcación antes de iniciar el viaje que duraría meses.

La principal preocupación de Elcano radicaba en el hecho de que la ruta de regreso pasaba por todos los enclaves portugueses. Hubo por tanto que dar grandes rodeos, pues en Tidore un portugués refugiado les había informado que el Rey Manuel I de Portugal les había ordenado que se hiciera prisionera la armada de Magallanes con toda su tripulación, considerándolos piratas.

Transcurrieron semanas y semanas, sin ver ni oír más caras y voces que las de los tripulantes, y pronto apareció el fantasma del hambre, que ya los había acompañado en el Océano Pacífico y ahora estaba de nuevo con ellos en el Indico. A pesar de haber cargado provisiones para cinco meses, se presentó una gran complicación, pues la carne se descompuso, y se vieron obligados a tirarla al mar, pues en Timor no encontraron sal para conservarla, y solo les quedó arroz y agua.

Al agravarse la situación, parte de la tripulación quería que se cambiara el rumbo y se anclase en Mozambique, dejando el barco en manos de los portugueses, antes de perecer de hambre. Elcano ahora se encontró en la misma situación que Magallanes y emulando su ejemplo, con la misma firmeza forzó a la tripulación a continuar el viaje diciéndoles “Decidimos

antes morir que entregarnos a los portugueses¹² como se lo comunicaría después al emperador.

En abril llegaron al Cabo de Buena Esperanza; se elevaron hasta los 42° de latitud sur donde permanecieron nueve semanas frente a él con las velas recogidas a causa de una tormenta, que les arrancó el palo de proa y rompió el palo mayor, lo repararon rápidamente y lo mejor posible, al fin de lograr pasar el Cabo de Buena Esperanza o Tormentas como también era conocido.¹³ El 6 de mayo doblaron el terrible Cabo acercándose a él a una distancia de cinco leguas.

El hambre y las enfermedades seguían presentes. Irónicamente se encontraban en la inmensidad del mar, rodeados de agua y no tenían agua para beber, viajaban sobre cerros de especias y no tenían ni un mendrugo para comer. Cada día arrojaban al mar algún cuerpo. Treinta y uno de los cuarenta y siete españoles y tres de los diecinueve indígenas, quedaron solamente en total cuando el cansado barco se acercó, por fin a las islas de Cabo Verde, colonia portuguesa el día 9 de julio, después de cinco meses de navegación ininterrumpida.¹⁴

El Cabo Verde, siendo colonia portuguesa tenían que pasarla de largo, pero el hambre no les dejó otra alternativa que anclar allí, en el puerto de Santiago aunque eso era caer en manos de sus enemigos. Todo esto estando prácticamente a un paso de España, por lo cual Elcano mandó un bote con

¹² Antonio de Pigafetta, *Primera* ..., p. 132

¹³ Antonio de Pigafetta, *Primera* ..., p. 136.

¹⁴ Stefan Zweig, *Magallanes* ..., p. 235

doce hombres a los que hizo jurar sobre la Biblia, que no dirían que eran sobrevivientes de la armada de Magallanes.

Al respecto, Pigafetta nos dice lo siguiente: "Tuvimos la precaución de que los de la chalupa que enviamos a tierra dijeran que llegamos a este puerto porque nuestro mástil de trinquete se rompió al pasar la línea equinoccial. Perdimos mucho tiempo en componerle y el capitán general, con otros dos navíos continuó a España. De tal manera que creyese de buena fe que veníamos de las costas de América y no del Cabo de Buena Esperanza; dos veces recibimos la chalupa llena de arroz a cambio de nuestras mercaderías"¹³

Es corta pero sustanciosa la parada en el Cabo Verde; el descanso y los alimentos frescos les dieron fuerzas para seguir, ya no les faltaría sustento hasta llegar a Sevilla, solo harían un viaje más y partirían, pero el bote no regresa y Elcano sospecha que los hombres han hablado de más, por lo que tomó la decisión de levantar el ancla y abandonar a algunos hombres antes que dejarse atrapar en la parte final del viaje.

Es aquí en Cabo Verde que Pigafetta, el cronista del viaje, se percató de un fenómeno que resultó un prodigio por su novedad: los hombres que habían bajado a tierra por los viveres, llegaron con la noticia que en tierra era jueves cuando en la embarcación era miércoles. "No podíamos persuadirnos de que nos habíamos equivocado en un día, y yo menos que ninguno, porque sin interrupción y con mucho cuidado, marqué en mi diario los días de la semana y la data del mes. Supimos pronto que no era erróneo nuestro cálculo, pues habiendo navegado siempre al oeste, siguiendo el curso del sol, al volver al

¹³ Antonio de Pigafetta, *Diario*, p. 137

mismo sitio teníamos que ganar veinticuatro horas sobre los que estuvieron quietos en un lugar; basta con reflexionar para entenderlo".¹⁶

Pero otra desgracia sucedió al *Victoria*: comenzó la vieja nave a hacer agua, sólo quedaban dieciocho tripulantes y la única forma de salvarla era trabajando con las bombas día y noche, por tanto tenían que tirar parte de la carga que llevaban, pero el capitán decidió no desperdiciar ni un solo quintal de especias, así que la tripulación trabajaba día y noche, sin dormir o descansar, hasta llegar a lo que el mismo Elcano le diría al emperador más tarde. cansados como jamás lo estuvieron seres humanos.¹⁷

El 4 de septiembre, alguien avistó tierra. Estaban en el Cabo de San Vicente, por fin la patria tan anhelada, ya solo faltaban dos días y dos noches.

Allí estaba el Guadalquivir desembocando hacia el mar junto a San Lúcar, de donde habían zarpado hacia tres años cinco navíos y 275 hombres. De regreso llegaron el 6 de septiembre de 1522, sólo 18 hombres, lo primero que hicieron al desembarcar fue comer como no lo habían hecho en años y dormir hasta reponer las fuerzas perdidas.

Un remolcador arrastró al *Victoria*, por el Guadalquivir hacia Sevilla. Sería lo último que navegaría después de dar la vuelta al mundo. Ya en España se daba por perdida la armada de Magallanes, pero la maltratada nave volvió para hacer honor a su nombre.

Sevilla: Al aparecer el puerto, Elcano mandó disparar unas salvas en

¹⁶ Antonio de Pigafetta, *Primer ...*, p. 138

¹⁷ Stefan Zweig, *Magallanes ...*, p. 238

señal de júbilo, propagando este mensaje “*Estamos de vuelta ¡hemos cumplido lo que nadie alcanzó antes de nosotros! ¡Somos los primeros hombres de todos los tiempos que han dado la vuelta al mundo*”.¹⁸

Al llegar al puerto y ante los ojos de las multitudes, que observaban a los dieciocho hombres que bajaban del *Victoria*, eran como espectros que volvían de otro mundo. Les ofrecían comida y bebida, los invitaban a sus casas, pero ellos rehusaban las invitaciones diciendo, “más tarde habrá tiempo para ello”; ahora había que cumplir su promesa, y de inmediato salieron semejantes esqueletos en peregrinación a las Iglesias de Santa María de la Victoria y a la de Santa María Antigua. Quisieron dar gracias a Dios en el mismo lugar de donde se despidieron, por haberlos salvado y por devolverlos a su patria después de haber navegado 14,460 leguas.

El entusiasmo por la llegada de la *Victoria* era general, sobre todo para los empresarios que enviaron la flota; los dueños de la Casa de Contratación y el empresario Cristóbal de Haro, se regocijaban, pues ya daban por perdidos los ocho millones de maravedies que habían invertido en la expedición. Pero por extraño que nos pueda parecer, la sola venta de la carga del *Victoria* pagó todo el costo invertido en la expedición de Magallanes. Además existía una insospechada ganancia: los quinientos veinte quintales de especias que había llevado Elcano de las Molucas, arrojaron una ganancia limpia de unos quinientos ducados oro.

Sin embargo, hubo unos cuantos hombres en España que no se alegraron de la llegada del *Victoria*; ellos fueron los capitanes y el piloto del

¹⁸ Stefan Zweig, *Magallanes* . . . p. 240

San Antonio que se sublevaron en el puerto de San Julián en Patagonia, y que habían abandonado la expedición. Al regresar a España un año antes, Estos habían dicho que Magallanes se había deshecho de los hombres de confianza del rey para dejar la flota en manos de los portugueses, y que ellos habían logrado regresar por haber hecho prisionero a Antonio de Mezquita primo de Magallanes.

El tribunal no les creyó a ninguna de las dos partes, por lo que, tanto los capitanes como Mezquita fueron apresados hasta que la armada de Magallanes volviera y se aclarara lo que realmente había sucedido, también la esposa de Magallanes tenía prohibido salir de la ciudad. Los capitanes sublevados pensaban que a Magallanes le salieron bien las cosas y que su venganza sería terrible; más al saber lo acontecido se sintieron aliviados ya que Magallanes había muerto, y la armada había llegado al mando de Elcano. Creyeron que él no podría acusarlos, pues él mismo había tomado parte en la sublevación, todo fue olvidado y las dos partes fueron absueltas.

Después de arreglar los pleitos, lo primero que hizo Elcano fue mandar una carta al emperador donde le relataba lo acontecido durante la travesía.¹⁹

El emperador envía órdenes para que Elcano se presentara en la Corte para que personalmente diera cuentas de lo acontecido y pidió que llevara con él a dos hombres de confianza. Ellos serían Antonio de Pigafetta y el piloto Albo. El Rey les pidió los documentos que seguramente Magallanes había escrito, pero estos habían desaparecido cuando el capitán murió y si alguno quedaba estaban en la Trinidad. Lo único que le entregaron fue una copia del

¹⁹ Ver documento en el apéndice, "carta"

diario de Pigafetta.

Magallanes fue olvidado; ya nadie se acordaba de él y todo el mérito se lo llevó Juan Sebastián Elcano. El Emperador le asignó una pensión vitalicia de quinientos florines de oro, y también lo elevó a la condición de hidalgo y le otorgó un escudo que señalaba simbólicamente que fue él quien ejecutó el hecho inmortal. En el emblema se puede ver un campo con escudo de dos ramas de canela cruzadas con nuez moscada y clavos, realzado con un yelmo y una esfera terrestre circundada con la inscripción. "*Primus circumdediste me*".²⁰

Para Magallanes, que tanto exigía a sí mismo, como hombre y como director de la empresa y que parecería que no hubiera alguien con tanta resistencia y determinación para que el viaje se realizara, (aunque solamente lo haya hecho parcialmente), no había ninguna recompensa, ni siquiera las misas que dejó estipuladas en su testamento le habían sido hechas. El testamento no fue abierto, dado que ya no existía nadie quien lo reclamara.

²⁰ "Fui ste el primero en rodear me".



JUAN SEBASTIAN ELCANO

Fuente: Antonio de Figafetta, Primer Viaje en torno al globo, p. 3

CAPITULO V

EL SEGUNDO VIAJE AL REDEDOR DE MUNDO

La relación del viaje: El capitán Juan Sebastián Elcano fue llamado por el emperador Carlos V a dar cuentas de su viaje. En octubre de 1522, se presentó en Valladolid, para declarar lo ocurrido durante el largo viaje, y fue interrogado en nombre del Emperador por el bachiller Santiago Díaz de Leguizamo, alcalde de la Corte Real.¹

El bachiller preparó para el interrogatorio un cuestionario con trece preguntas; las primeras cinco se referían a las fricciones que Magallanes había tenido con los demás capitanes, a lo que Elcano contestó que efectivamente se habían suscitado varios levantamientos en contra del Capitán General, pero que Magallanes los había controlado.

A partir de la sexta pregunta en el cuestionario se enfatizó el interés en los yacimientos de metales preciosos como el oro y otras riquezas existentes en las islas Molucas y en archipiélago de San Lázaro (Islas del Poniente),² que habían descubierto en el viaje. Una de las preguntas estaban formuladas, de la siguiente manera: "En las tierras e islas que estuvieron, dónde dicen que había y vieron oro".³ A lo que Elcano contestó que si habían visto oro, pero que nunca lo rescataron o tomaron porque Magallanes se los había prohibido bajo

¹ Leoncio Cabero, *Andrés de Utráneta*. Sociedad Estatal para la ejecución del quinto centenario, Madrid, 1987, p. 17

² Más tarde estas Islas del Poniente serían llamadas por la expedición de Villalobos Filipinas, en honor de Felipe II

³ Leoncio Cabero, *Andrés de Utráneta*, p. 18

pena de muerte.

Aunque Elcano nunca se había llevado bien con Magallanes, hizo gala de su hidalguía, y durante el interrogatorio defendió el buen nombre y la honestidad de su capitán Magallanes.

También se le preguntó acerca del comercio que se hacía en las islas con los chinos,⁴ y con otros pueblos y por los productos que se comerciaban en ellas.

La siguiente pregunta se refería a quién había llevado el control de los rescates e intercambios después de la muerte de los Oficiales Reales. Elcano contestó que todo estaba asentado en el libro del contador y del tesorero con los testigos necesarios, pero lo que a él le concernía de antes de la muerte de Magallanes y Juan Carvajo no sabía nada pues se ocuparon de ello cada cual en su etapa.

En las últimas preguntas que cuestionaban a Juan Sebastián Elcano, se le preguntaba si había cargado el clavo por peso en las islas y que si había sido bien pesado, pues habiendo cargado 600 quintales, ¿cómo era que faltaba tanto? A lo que contestó que el clavo se había pesado con todo el rigor por los habitantes de las islas y que por ello había traído las medidas y las pesas hasta los funcionarios de la Casa de Contratación. Sobre la misma del producto cabe mencionar que el clavo a la compra era verde y a su llegada ya se había deshidratado.

Dijo Elcano en su defensa: "Hemos recibido el clavo nuevo del árbol y

⁴ No se trataba propiamente de los habitantes de China, ya que para los europeos de aquella época todos los orientales eran chinos.

con el largo tiempo se había enjuagado y no enmohecido, y ha venido seco y bien tratado y que si alguna merma hay es porque el clavo es caluroso y caliente. Y que de la nao no se ha sacado nada, sino tres quintales en las Islas de Cabo Verde para comprar los mantenimientos porque ya no teníamos nada”.⁵

A través del informe a los Oficiales Reales, que valoraron las riquezas de las islas recién descubiertas, se decidió armar una nueva expedición, que estableciera el contacto entre la Corona y las islas de especería.

Pero al mismo tiempo resurgieron las viejas disputas entre España y Portugal, ya que las riquezas que ofrecían las Molucas eran inmensas. Ambos reinos decidieron que se abrieran las respectivas discusiones de a quién le correspondían los derechos de posesión de las islas Molucas. Tanto Portugal como España mandaron una comisión integrada por tres astrónomos, tres pilotos o marinos y tres letrados.

Se había demostrado en la práctica que a las islas de la especería se podía llegar por dos direcciones opuestas, entonces ¿a quién debían pertenecer las Molucas? El problema aunque ya se había discutido en el Tratado de Tordesillas, firmado en 1494; aun no estaba resuelto. El viaje de Magallanes había despertado de nuevo la disputa de las Islas Orientales y sus riquezas, entre ambos países.

Las negociaciones sobre las Molucas se realizaron entre abril y mayo de 1524, en las ciudades de Elvas y Badajoz, ambas ciudades fronterizas. En las discusiones participó Juan Sebastián Elcano por parte de los españoles, pero

⁵ Leoncio Cabrero, Andrés de Urdaneta, p. 20

como era de esperarse las pláticas fracasaron y no se llegó a ningún acuerdo, ya que los dos países defendían sus derechos sobre las Molucas. En realidad los portugueses se acercaban más a la verdad que los españoles, pues la línea del antimeridiano de Tordesillas $134^{\circ} 40'$ está cerca de 7° al este de las Molucas, aunque por aquel entonces se ignoraba la longitud exacta, y por eso no se pudo calcular correctamente. Hasta el siglo XVIII se verificaron las medidas.

A fin de cuentas ambos puntos de vista estaban equivocados; pues la longitud del meridiano que se encuentra a 370 leguas al oeste de Cabo Verde de donde se basaron para la medición, refiriéndola al meridiano de Greenwich, es de $44^{\circ} 58' 7''$ y por lo tanto el meridiano opuesto en el globo a la línea de demarcación, tiene una longitud exacta de $135^{\circ} 1' 3''$ al Este de Greenwich, aproximadamente por el extremo occidental de Nueva Guinea. Por ello las islas Molucas y también las Filipinas, que están al oeste de dicho meridiano; deberían pertenecer a Portugal.⁶

La Casa de la Especería: Desde un principio Carlos V estaba convencido de que los españoles tenían el derecho sobre las islas, por lo que se había acordado en el Tratado de Tordesillas, y entusiasmado por las ganancias que se podían obtener con la venta de las especias y lo que representaba este comercio para las arcas de la Corona, se decidió armar otra expedición.

⁶ Pineda Cortés, El Océano Pacífico. Navegaciones españolas del siglo XVI, Ediciones de la revista de Occidente, Madrid, 1972, p. 29.

Los consejeros del monarca le aconsejaron la Coruña, ciudad gallega, para asentar la “Casa de las Especias”. Por las ventajas que ofrecía este puerto de seguridad y estrategia económica. Se dejaría de ir a Lisboa a comerciar los productos que arribaban de Oriente y no navegarían por el Cabo de San Vicente, que era temido por los marinos por ser muy peligroso, ya que muchos barcos se perdían al intentar doblarlo y en otras ocasiones tardaban hasta cuatro y cinco meses para lograr pasarlo. “La disposición del puerto resulta ser la mejor que hay de todos vuestros puertos y más a propósito para la negociación, así para el surgimiento del viaje, cuando partan las armadas para tomar de allí su derrota, como para tomarla asimismo cuando regresan”.⁷

Pero además había otras razones y motivos económicos para que se estableciera allí la “Casa de la Especeria”. Como la posición geográfica de la Coruña en el Atlántico, debido a que los compradores de especias eran los países del norte de Europa.

“Lo otro que ha mandado su Majestad es asentar allí la contracción, de las especias de todas las naos que vienen de Poniente y Levante, principalmente de Flandes e Inglaterra, Francia, Alemania y Escocia, Dinamarca y Noruega y de otras partes, lo que reduciría el gasto de los compradores, y además les era más cerca y más seguro el viaje”.⁸

Existía un tercer argumento que señalaban los asesores, que era la facilidad en adquirir maderas, hierro y pertrechos para construir las naos que se

⁷ Leoncio Calvero, *Análisis de Ultramar*, p. 21.

⁸ Leoncio Calvero, *Análisis de Ultramar*, p. 22.

necesitaban; se harían embarcaciones de la misma calidad que tenían los barcos portugueses.

Todo esto se informó debidamente al monarca a finales de 1524. Así quedó fundada la Casa de Contratación en el Puerto de la Coruña.⁹

Entre enero y julio de 1525 se preparó con gran prisa, la segunda expedición a las islas de las especias; fueron meses de gran actividad y se emplearon muchos hombres y recursos en la construcción de la flota.

En la capitulación de 1524 donde se le informaba al rey del establecimiento de la Casa de la Especería, él otorgaba permiso para quienes quisieran invertir en la empresa. Para tal efecto ofrecía además la excepción de impuestos, y la facilidad de inversión en la fabricación de barcos.¹⁰

Cristóbal de Haro nuevamente fue el principal inversionista, junto con los banqueros alemanes Juan Fúcar y Jerónimo Welser y otro particulares.¹¹

La Expedición: La flota fue compuesta por siete naves; la capitana fue nombrada *Santa María de la Victoria* en honor de la que diera la primera vuelta al mundo. Se pensó que el cargo de capitán general recaería en Juan Sebastián Elcano, pero no fue así porque el emperador desconfiaba de él

⁹ "Documentos pertenecientes a las expediciones hechas al Maluco por el comendador Frey Garcia de Loaysa y por Álvaro Saavedra", en Fernández de Navarrete, doc. I, p. 95. (BAE: 77)

¹⁰ "Privilegios que concedió el Emperador a los naturales de estos reinos de que armasen navios para ir al Maluco en la armada de Loaysa", en Fernández de Navarrete, doc. II, pp. 96-104. (BAE: 77)

¹¹ Gualrum Lankersdorf, "La Carrera por las Especias", Instituto de Investigaciones Históricas- UNAM, 1997, pp. 23

nombró a un hombre de su confianza, a Frey García Jofre de Loaisa, a quien además le dio los títulos de capitán general y gobernador de las islas de las especias. García de Loaisa era natural de Ciudad Real, comendador de la Orden de San Juan y sobrino de Francisco García de Loaisa confesor del emperador.

La flota estaba compuesta de la siguiente manera: la nave capitana era la *Santa María de la Victoria* de 360 toneladas y su capitán sería Frey García Jofre de Loaisa; la *Santi Espíritus*, al mando de Juan Sebastián Elcano de 240 toneladas; la *Anunciada* con 204 toneladas, al mando de Pedro de Vera; la *San Gabriel* con 156 toneladas al mando de Rodrigo de Acuña; la *Santa María del Parral* con 96 toneladas al mando de Jorge Manrique; la *San Lesmes* de 96 toneladas al mando de Francisco de Hoces; y el *patache Santiago* de 60 toneladas al mando de Santiago de Guevara.

La armada la componían 450 hombres, cuatro de ellos ya habían participado en la expedición de Magallanes: Hernando de Bustamante, barbero; Hans, lombardero; Roldan de Argote, lombardero y Santiago de Guevara, capitán del Patache Santiago. Además se embarcó un joven de 17 años, hijo del alcalde de Villafaña, quien iría como paje de Elcano y que pasado el tiempo llegaría a ser un gran cosmógrafo, descubridor de la ruta de regreso de las Filipinas a la Nueva España, llamado Andrés de Urdaneta.

La expedición zarpó de la Coruña el 24 de julio de 1525. Siguiendo las indicaciones de Elcano se dirigió rumbo a la Gomera en las Islas Canarias, de donde salieron el 14 de agosto para el estrecho de Magallanes que desde entonces se llamaba así.

Poco antes de salir de las Canarias el capitán les había girado las siguientes instrucciones: "Que se dirigieran directamente al estrecho, y que si alguna nave se separaba se dirigiera a la Bahía de todos los Santos y esperara, y que pusiera en la isla una cruz y al pie de ésta una olla enterrada con una carta diciendo hacia donde se dirigía y porqué adelantó su camino".¹²

La flota se dirigió hacia el Brasil avistó sus costas el 28 de diciembre. De allí siguieron navegando a lo largo de la costa hasta el 12 de enero de 1526, día en que llegaron al Río de Santa Cruz. El día 14 anclaron cuatro de los navios en la boca de un río donde se creía que estaba el estrecho. En este paraje Elcano se detuvo a esperar a la *Santa Maria de la Victoria*, a la *San Gabriel* y el *patache Santiago* que se habían separado del grupo. Además mandó a un grupo de hombres a reconocer el río entre los cuales estaban algunos que pertenecían a la expedición de Magallanes como el piloto Martín Pérez de Encano, el tesorero Bustamante, el clérigo Juan de Arrezaga, el artillero Roldán y otros cuatro.

La orden era que si efectivamente era éste el estrecho, hicieran fuego y si no lo era regresaran. Comprobaron que no lo era y regresaron. Pronto se desató una tormenta en la que naufragó la nave *Sancti Spiritus* de Elcano. Los capitanes de las otras tres naves pidieron que a pesar del incidente se continuara la búsqueda del estrecho. Recogieron a Elcano para proseguir pero los naufragos querían ir con su capitán. Pero no se les permitió, pero Elcano

¹² Mariano Cuevas, *Mónje y marino*, Galataca, Méjico, 1943, p. 72.

solamente admitió que lo acompañara Urdaneta; pero les prometió volver o mandar por ellos lo antes posible.¹³

El sábado 20 de enero llegaron a la entrada del estrecho, al día siguiente se acordó que Urdaneta con media docena de hombres regresara por tierra por los hombres del *Sancti Espíritus*. Después de varios días Urdaneta llegó con sus compañeros y la alegría fue aun mayor cuando vieron aparecer las naves perdidas, la *Santa María de la Victoria*, la *San Gabriel* y el *patache Santiago*, de las que no sabían nada desde hacía un mes. Recogieron a los naufragos y continuaron la marcha hacia donde estaban ancladas las demás naves.¹⁴

Finalmente estuvieron reunidas las seis naves que quedaban en la boca del río de Santa Cruz. El capitán Loaisa ordenó que no se detuvieran más en navegar y entrasen al estrecho. Pero el mal tiempo imperante hizo imposible la navegación y los intentos por atravesar el estrecho fracasaron. El capitán general decidió resguardarse hasta que pasara el mal tiempo. El 1 de marzo de 1526 intentó de nuevo cruzar el estrecho pero sólo lo lograrían cuatro naves, ya que la *Anunciada* y la *San Gabriel* se habían separado de las demás.

Estas dos naves en lugar de adentrarse en el estrecho, en sus intentos se fueron alejando hacia el mar abierto, y cada capitán decidió hacer lo que creyó que era más conveniente. Pedro de Vera decidió ir con la *Anunciada* en busca del Cabo de Buena Esperanza, pero nunca se supo nada más de él y su nave.

¹³ Mariano Cuevas, *Monje*, p. 72

¹⁴ "Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta de los sucesos de la armada del comendador Loaisa, desde el 24 de Julio hasta el año de 1535", en Fernández de Navarrete, doc. XXVI, p. 227 (BAF, 77).

Por su parte Rodrigo de Acuña con la *San Gabriel* decidió regresar a las costas brasileñas y cargar palo del Brasil. En el camino se encontró con piratas franceses que lo dejaron en tierra sin provisiones, logró llegar hasta un puerto lusitano en el Brasil, donde permaneció hasta que pudo regresar a España en 1528.

Después de muchos días de travesía, el 26 de mayo de 1526, salieron del estrecho las naves *Santa María de la Victoria*, la *San Lemes*, la *Santa María del Parral* y el *patache Santiago*, llegaron al Cabo Descado que era el comienzo del Mar Pacífico.

El Trágico Pacífico: La menguada flota salió del estrecho y tomaron rumbo al noroeste hasta el día 1 de junio que les sorprendió una tormenta que los separó. La nave capitana hacía agua y en ella iban también los naufragos de la *Sancti Spiritus*. La escasez de alimentos, provocó la muerte de algunos, entre ellos el contador Alonso de Tejeda y el piloto Rodrigo de Bermejo.¹⁵ De aquí en adelante la *Santa María de la Victoria* siguió sola, ya que la nave San Lemes también naufragó y el *patache Santiago* se desvió de la ruta y llegaría posteriormente a las costas de la Nueva España. La *Santa María del Parral* arribó más tarde a Mindanao en pésimas condiciones.

El capitán García de Jofre de Loaisa entró en una profunda depresión al ver la situación por la que atravesaba su tripulación y las grandes desgracias que les habían acontecido, y murió de tristeza el 30 de julio de 1526, con gran

¹⁵ "Diario del viaje del comendador Loaisa", en Fernández de Navarrete, doc. XIV, pp. 142-146, (HAE, 77).

pesar de la tripulación, pues era un hombre muy querido por todos.

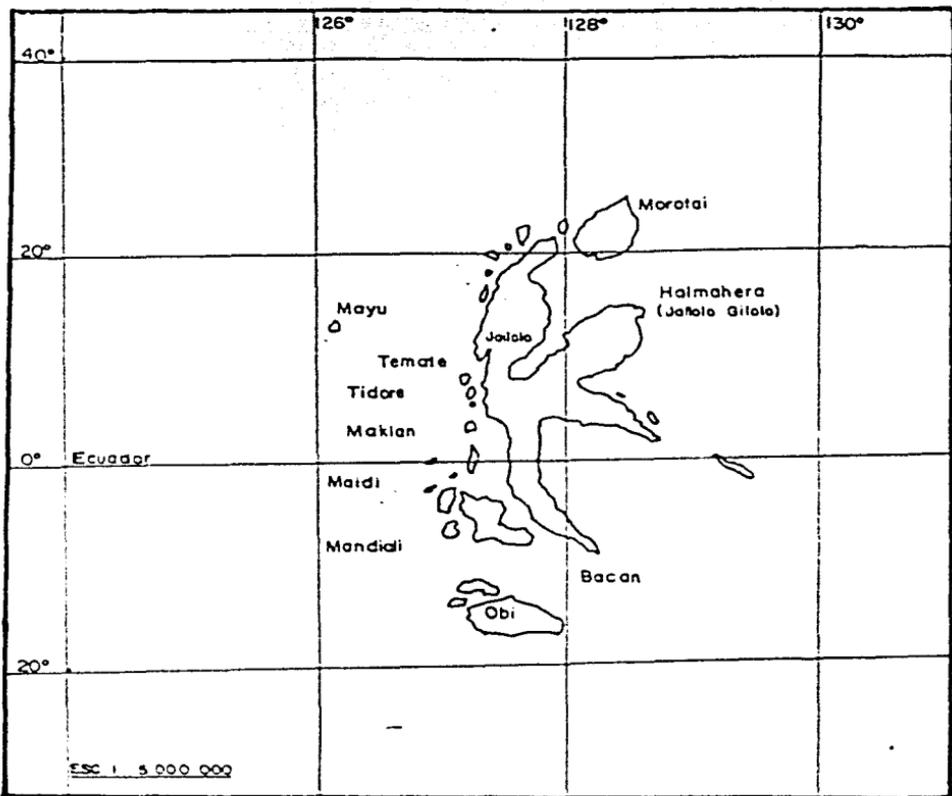
A la muerte del capitán Loaisa se abrió una instrucción del emperador donde se especificaba que si el comendador Loaisa moría; tomaría el mando Juan Sebastián Elcano y que se le obedeciera en todo.¹⁶

Se acató el mandato imperial al punto aunque fueron pocos días los que duró Elcano al frente de la expedición pues él también enfermó gravemente y falleció a los pocos días, el 4 de agosto de 1526. Ese mismo día también murió el sobrino de Loaisa que había sido nombrado contador general. Así que nuevamente se había quedado la nave sin capitán y sin contador. Se eligió un nuevo capitán y la responsabilidad recayó en la persona de Toribio Alonso de Salazar y como contador se nombró a Martín Iñiguez de Carquizano.

El Nuevo capitán Alonso de Salazar decidió dirigirse a las Islas de los Ladrones, que no estaban en su ruta, pero como el escorbuto ya estaba presente en la tripulación y estaban muriendo muchos hombres, llegaron a las islas el 5 de septiembre de 1526. "Aquí hallamos a un gallego que se llamaba Gonzalo de Vigo, que se quedó en estas islas con otros dos compañeros de la nao Trinidad que había estado al mando de Espinosa al final de la expedición de Magallanes, y que otros dos compañeros habían muerto y él quedó vivo; el cual luego vino con nosotros a la nao e nos aprovechó mucho porque sabía la lengua de las islas".¹⁷ El 10 de Septiembre partieron de las Islas de los Ladrones y el 26 del mismo mes murió el capitán Alonso de Salazar. Por tercera ocasión se quedaban los marinos sin su capitán general. Después de

¹⁶ "Relación escrita y presentada por Urdaneta" . en Fernández de Navarrete, doc. XXVI, p. 229.

¹⁷ "Relación escrita y presentada por Urdaneta" . en Fernández de Navarrete, doc. XXVI, p. 231.



"Mapa detallado de la zona de las Molucas, hoy Indonesia"

Fuente: *The Times Atlas of the World*, comprehensive edition, Times Books, London, 1983, plate 19.

muchas discusiones fue elegido como capitán general Martín Iñiguez de Carquizano. El 1 de octubre avistaron el archipiélago de San Lázaro y se acercaron a la isla de Mindanao, donde buscaron abastecerse de alimentos pero no lo lograron y continuaron el viaje. El 15 de octubre de 1526 estaban muy cerca de las costas de Cebú donde querían pasar un momento pues tenían curiosidad por conocer el lugar donde había muerto Magallanes.¹⁸

La meta: Pero desistieron y se dirigieron directamente a las islas Molucas. En el camino vieron muchas islas y lograron abastecerse de alimentos y asimismo de la información que necesitaban. Finalmente llegaron el 4 de Noviembre de 1526 a las Islas de las Especies. Se encontraban en el puerto de Zemafo, en la isla de Gilolo.¹⁹

Urdaneta escribió lo siguiente sobre su llegada a las islas Molucas: "Jamás podré olvidarme de la fecha del 4 de noviembre de 1526. Fue el día que comenzó mi carrera como soldado. Casi diez años luchando contra los portugueses, y a favor de la Corona Española, luchando por una causa nada clara, luchando por luchar. En aquellos años las dos naciones no habían llegado a un acuerdo. No defendíamos una ideología, una religión, una cultura, defendíamos una economía".²⁰ Lo que era totalmente cierto.

El jefe del puerto de Zemafo se llamaba Bubacar, y en un principio estaba receloso de los europeos, pero al darse cuenta que no eran portugueses

¹⁸ "Relacion escrita y presentada por Urdaneta" . . . en Fernández de Navarrete, doc. XXVI, p. 230

¹⁹ "Derrotero del viaje y navegación" . . . en Fernández de Navarrete, doc. XIV, p. 151

²⁰ Leoncio Cabrero, Andrés de Urdaneta, p. 36

los recibió con gusto. En esta isla se encontraron un esclavo indígena que había servido a los portugueses pero que había huido de ellos y quien hablaba bien el portugués. Éste les informó que los portugueses habían construido una fortaleza en Ternate, y que hacía unos días habían atacado Tidore, por que los habitantes de esta isla eran enemigos de los portugueses.

El capitán Lúguez mandó a Urdaneta, a Alonso de los Rios y a otros cinco hombres con los reyes de Gilolo y Tirode para informales que su Majestad había enviado siete barcos para las islas Molucas y sólo había llegado uno a Zemafo y que las otras naves venían atrás. Le dijeron que sabían que los portugueses atacaban a Tidore y que los habían destruido y por eso se ofrecían como amigos. Los españoles fueron bien recibidos por los habitantes de Tidore ya que estaban en guerra con los portugueses, los cuales los atacaban y habían envenenado a su rey Almanzor, quien era amigo de los españoles y había jurado fidelidad al emperador en la expedición anterior y les había permitido cargar y comerciar especias con los isleños. Esta era la razón de las agresiones de los portugueses, que habían destruido y quemado la ciudad de Tidore.²¹

Los españoles se trasladaron a Tidore el 18 de noviembre; en el camino se les acercó un navío portugués comandado por Francisco de Castro, alguacil de la fortaleza de San Juan en Ternate. El alguacil llevaba una carta para el capitán general Martín Lúguez de parte del capitán de la fortaleza portuguesa, García Enriquez. En esta carta le decía que como las islas de las especias estaban dentro de la demarcación del rey de Portugal, lo invitaba a que fuera a

²¹ Mariano Cuevas, *Monz...*, p. 84.

la fortaleza o que regresara a España, pues de lo contrario se vería en la necesidad de mandar una armada para que hundiera su barco.²²

El capitán Íñiguez contestó de inmediato la carta del capitán portugués, diciéndole que Su Majestad Imperial los había enviado hacer una fortaleza en las islas de las especias y que así lo haría y que las islas no eran posesión portuguesa, que de todos era sabido que estaban en la demarcación de Castilla y no sólo las islas Molucas sino hasta 400 leguas más adelante.

Así quedaron virtualmente rotas las relaciones entre los españoles y los portugueses.

²² "Relación escrita y presentada por Urdaneta"..., en Fernández de Navarrete, doc. XXXVI, p. 232.

CAPITULO VI

LA GUERRA POR LAS MOLUCAS

Inicio de las hostilidades: A principios de enero de 1527, el capitán García Enriquez, reiteró las demandas de los portugueses y mandó otro mensaje a los españoles para que abandonaran las islas o de lo contrario se vería obligado a atacarlos; los españoles representados por el capitán Íñiguez contestaron lo mismo que la vez anterior.

Ante esta amenaza los españoles se apresuraron a construir una precaria fortificación con piedra y madera en Tidore, en la que se atrincheraron y descargaron parte de la artillería y las municiones. Además prepararon su barco para el combate, repartiendo a la gente en tres cuadrillas capitaneadas por Fernando de la Torre, Andrés de Urdaneta y Andrés de Palacios. Cabe decir que los españoles eran muy pocos, apenas 105 hombres, aunque contaban con sus aliados, los indígenas de Gilolo y de Tidore. Los portugueses quisieron sorprender a los españoles en la madrugada del 18 de enero de 1527, pero ya estaban sobre aviso de lo que iba a suceder y estaban preparados para la batalla, tanto en el barco como en la fortaleza. Por lo tanto contestaron el ataque y así comenzó la guerra por las Molucas, entre España y Portugal, aunque algunos autores piensan que no fue una guerra como tal sino solamente una serie de combates más o menos sangrientos. Y a veces "meras portuguesadas por un lado y otro".¹

Después del combate, el capitán Íñiguez mandó al capitán Urdaneta,

¹ Mariano Cuevas, *MORUC* . . . p. 87.

con un hombre y varios nativos a una expedición para revisar unas velas que habían visto pasar; esto significaba hacer refuerzos. Sin embargo no encontraron los barcos y regresaron a Tidore. Les hicieron falta viveres que fueron a tomar por la fuerza en una isla.

Además, el barco *Santa María de la Victoria* hacia agua y se estaba hundiendo. El intento de repararlo, fue inútil, por tanto se decidió hundirlo el 25 de marzo de 1527². De aquí los españoles, abandonados, dependían totalmente de los nativos que les prestaban unas pequeñas embarcaciones para moverse, llamadas paraos.

El mismo día 27 de marzo Urdaneta, en una pequeña escaramuza contra los portugueses, tuvo un infortunado accidente, pues la pólvora se comenzó quemar y lo alcanzó quemándole parte del cuerpo y casi fue hecho preso por los portugueses. En los siguientes días se dieron algunos pequeños combates y escaramuzas entre los dos bandos, en los que rara vez resultaron muertos algunos españoles, pero sí los había entre los nativos.

A mediados de mayo los españoles recibieron la visita de dos navios portugueses al mando de Fernando de Valdaya, quien les trajo cartas de Jorge de Meneses, el nuevo capitán de la fortaleza de Ternate. En éstas se pedía al capitán Íñiguez una tregua en los combates y se le invitaba a discutir la propiedad de las islas. Íñiguez estaba de acuerdo en tanto no se perjudicaran el interés del emperador. Sin embargo a los pocos días se rompió la tregua porque los portugueses no jugaban limpio, pues recurrían a los espías, saboteaban y hasta contaminaban los pozos de agua de los castellanos

² "Derrotero del viaje y navegación" ..., en Fernández de Navarrete, doc. XIV, p. 156.

En efecto, el 11 de julio de 1527, murió envenenado el capitán Martín Íñiguez Caraquizano, por los portugueses, por esa causa fue electo en su lugar como capitán Fernando de la Torre ³.

Finalmente se hicieron las paces y así los españoles se asentaron en Tidore y Gilolo y los portugueses en Ternate. Pero Fernando de la Torre sospechaba que los portugueses no cumplirían con la tregua, por lo cual no se confiaba y se seguía preparando para nuevos combates, los que se reanudaron a principios de 1528. Los encuentros se dieron en pequeñas embarcaciones, siendo las víctimas, los aliados de ambos bandos.

La llegada de la Florida: Los portugueses tenían la ventaja pues les llegaba frecuentemente ayuda de la India; mientras que los españoles estaban esperando que les llegara ayuda por el Pacífico, lo que no sucedió hasta los finales de febrero de 1528. En ese día avistaron las velas de un navío que en principio se pensó que era enemigo, pero al darse cuenta que ondeaba el pabellón español, creyeron que era uno de los navíos perdidos de la expedición de Loaísa. Los portugueses también habían visto la embarcación y trataron de capturarla. El capitán de la Torre mandó tres piraguas indígenas para ver quiénes eran y de dónde venían y gran fue la sorpresa al enterarse que venían de la Nueva España. ⁴

Los portugueses intentaron hundir el barco y lo bombardearon, pero el

³ "Carta de Pedro Montemayor escrita desde Cochín al Rey de Portugal refiriéndole los sucesos ocurridos en Maluco hasta el año de 1533", en Fernández de Navarrete, doc. XIX, p. 159.

⁴ "Derrotado viaje y navegación...", en Fernández de Navarrete, doc. XIV, p. 159.

capitán de la Torre mandó una embarcación en su búsqueda para guiarlos hasta Tirode. El navío, de nombre Florida, llegaba de la Nueva España y arribó a la isla el 30 de Marzo de 1528.⁵ El capitán era Álvaro Saavedra Cerón. Quien les informó que el capitán General y Gobernador de la Nueva España Hernán Cortés habían armado por orden del emperador, tres navíos, que partieron del puerto de Zihuatanejo, en la provincia de Zacatula en la Nueva España, en octubre de 1527 (eran estos dos navíos y un bergantín.) Y además les dijo que el viaje había trascurrido en un principio en una calma aterradora, y que también ellos habían sufrido epidemias y terrible escorbuto, por lo que mucha gente murió en el camino, y que a la mitad del camino se habían perdido los otros dos barcos, de los tres que formaban la armada; *la Santiago* y la *Espíritu Santo*, de los cuales nunca se volvió a saber y en el camino al pasar por la isla de Bizama rescató a tres hombres procedentes de la nave *Santa María del Parral*.

La *Florida* traía con ella muy pocos alimentos y pólvora, los alimentos ya no eran problema pues sus compatriotas los proveerían de ellos y a su vez el Capitán Saavedra proveyó a los españoles encontrados en la isla, de ropa, ya que a estas alturas andaban vestidos como los indígenas También los abasteció con plomo y armas.⁶ La llegada de Saavedra prolongó la guerra al proporcionarles las armas y el plomo que necesitaban. El capitán Saavedra no quiso participar en la guerra activamente, más bien en las guerrillas que se tenían en aquellas islas, pues su misión era averiguar qué había pasado con la

⁵ "Derrotero de viaje y navegación" ... , en Fernández de Navarrete, doc. XIV, p. 160

⁶ Mariana Cuevas, Manjé ... , p. 105

expedición del comendador Loaisa y cómo iba la conquista de la Especiería y regresar a la Nueva España para informar lo sucedido.

El regreso de la *Florida*: durante los meses de abril y mayo se reparó al barco *Florida* para su viaje de regreso a la Nueva España, que zarpó de Tidore el 12 junio de 1528. La nave estaba cargada con 60 quintales de especias y llevaba como piloto a Macías de Poyo para que los dirigiera en el trayecto, así como a cinco o seis prisioneros portugueses capturados como testigos de la guerra que se libraba por la posesión de las Molucas. Saavedra intentó cruzar por primera vez el Pacífico de regreso pero fracasó teniendo que volver de nuevo a las islas.⁷

La nave *Florida* sería reparada por segunda vez, para volver a intentar el retorno a la Nueva España, pero esta vez tardaron seis meses en las reparaciones, por que los combates entre españoles y portugueses se habían reanudado. La *Florida* estaba lista para reanudar su viaje de regreso en mayo de 1529. Aunque también se le sugirió a Saavedra que regresase por el Cabo de Buena Esperanza, él rehusó la idea y se lanzó nuevamente al Pacífico en busca de la Nueva España.⁸

El capitán Saavedra y el Piloto Macías de Poyo decidieron seguir el

⁷ "Relación sumaria del viaje del comendador Loaisa que dieron Andrés de Urdaneta y Macías de Poyo y de sus propios trabajos desde el 24 de Julio de 1525 hasta el 4 de Septiembre de 1526", en Fernández de Navarrete, pp. 201-205.

⁸ "Relación escrita y presentada por Urdaneta" ..., en Fernández de Navarrete, p. 236.

mismo curso que la vez anterior, hasta llegar a la Isla de Oro. Desde ahí continuaron otras 250 leguas, donde encontraron nuevos archipiélagos; arribaron a una isla que encontraron en el camino en donde intercambiaron mercaderías por provisiones, en ella se quedaron ocho días, pues el capitán Saavedra se encontraba enfermo, y murió en el trayecto, sucediéndole Pedro Laso, que murió también en pocos días. Tomó su lugar Macías de Poyo quien decidió regresar a las islas Molucas. Así terminaría, frustrada, la expedición iniciada por Álvaro Saavedra Cerón, que fuera la primera que partió de la Nueva España.⁹

La Guerra inútil: En los últimos meses de 1528 y primeros de 1529, se comenzó a definir la situación de los europeos en las islas Molucas. En este tiempo se dieron por parte de los españoles varias deserciones, sobre todo de algunos que habían venido en la armada de Saavedra. A su vez los indígenas de Tirode se sublevaron después de que murió su rey, ya que se inició una guerra civil por el poder, lo que perjudicó a los españoles que estaban sufriendo bajas, tanto por muerte natural como por tomar parte en los encuentros.

Para octubre de 1529 sólo se encontraban en la fortaleza veinticinco españoles dispuestos a pelear.¹⁰ Los lusitanos, al ver estas circunstancias, atacaron la fortaleza a finales del mes de octubre de 1529. El capitán Fernando

⁹ Mariano Cuevas, *Mosby*, p. 108.

¹⁰ "Relación de Hernando de la Torre de lo ocurrido en las Molucas contra los portugueses de la isla de Tiramate desde su ingreso en aquellas islas hasta fines del año de 1535", en *Escritores de Navarra*, doc. XXX, pp. 196-197.

de la Torre, viendo la desproporción de fuerzas, se entregó junto con sus hombres, entre lo que estaban: Pedro de Montemayor, Martín García Carquizano, Diego de Salinas, Martín de Islares, Pedro Rodrigo Ramos y Diego de Ayala; y capitulando el capitán Fernando de la Torre prometió no volver hacer la guerra a los Portugueses.

A su vez la *Florida* regresó a Tidore el 8 de diciembre de 1529. Al enterarse de lo sucedido, los sobrantes de la tripulación se entregaron y se dirigieron hacia Gilolo donde se encontraban asilados sus compañeros.

Por las presiones que tanto los españoles como los portugueses hacían sobre los nativos de Ternate y Gilolo, los habitantes se sublevaron en contra de los ibéricos, quienes difícilmente podrían salir vencedores, pues eran pocos en comparación con los indígenas. Además las bases de abastecimiento de los portugueses estaban lejos, y a no decir de los españoles que no contaban con ellas. Como temían ser aniquilados la situación hizo que los portugueses y españoles se aliaran. El mismo capitán Urdaneta decidió intervenir por los aliados ante los nativos, ya que los de la isla Gilolo le habían tomado mucha estimación. En efecto lo logró.

El 3 de noviembre de 1530 llegó un navio con el nuevo gobernador de Ternate, Gonzalo Pereira con setenta hombres para quedarse en el lugar de Jorge de Meneses. Pereira trajo la noticia más importante para todos: El emperador Carlos V había vendido sus posesiones en la Molucas al rey de Portugal ¹¹

Mientras los portugueses y españoles, se encontraban en el lejano

¹¹ "Relación de Hernando de la Torre" ... en Fernández de Navarrete, doc. XX, p. 177.

Pacífico, combatiendo para defender los derechos de sus respectivos reyes, a miles de millas se discutía entre los responsables de la política y la economía ibérica, el futuro de las islas Molucas.

El emperador, necesitado de dinero, buscaba fondos para continuar su agresiva política europea y además estaba casado con una princesa portuguesa, por lo que pidió un millón de ducados por las Molucas; Portugal ofrecía sólo 200,000. Después de un prolongado regateo, la cantidad queda fijada en 350,000 ducados. Así Carlos V vendió las islas a Juan II su cuñado.

Esto quedó asentado en un tratado que se conocería como el de Zaragoza y que constaba de seis puntos fundamentales:

1. - Venta de España a Portugal de todo derecho, acción, dominio propiedad, posesión o casi posesión de todo derecho a navegar, controlar y comerciar en el Maluco, por 350,000 ducados de oro. La condición por parte del Rey de España era la de anularla cuando quisiese con tal de devolver íntegra la cantidad pagada por el Rey de Portugal.

2. - El Maluco se consideraba situado al occidente de una nueva línea de demarcación, que pasaba por las islas de Velas y Santo Tomé (las Marianas), a 17° en el Ecuador, a 297 leguas y media de oriente de las Molucas.

3. - Queda abierta la posibilidad de que el rey de Portugal renovase la cuestión de la propiedad sobre el Maluco. En este caso, una junta mixta de tres astrólogos y tres marinos, por cada parte, estudiarían el asunto.

4. - Todo cargamento de especias no traído por súbditos y naturales de Portugal quedaría embargado en depósito hasta averiguar su procedencia.

- 5- El Rey de España queda obligado a no despachar naves para la

especería e impedir las acciones de sus súbditos que lo permitieron.

6. - El rey de Portugal se obliga a no construir fortaleza nueva alguna ni en lugar de la nueva demarcación acordada.

De esta manera se puso final a la larga polémica del Maluco entre España y Portugal.

El capitán Pereira no traía prueba alguna de lo que les estaba comunicando, o documento que lo comprobara, por lo cual el capitán español Hernando de la Torre escribió al Virrey de la India, pidiéndole que si él tenía algún documento que confirmara la noticia sobre la venta de las Malucas, tuviera a bien mandárselo para comprobarlo, pues quería corroborar la información para saber a qué atenerse, y si así era les prestara ayuda para regresar a España.

Por este tiempo hubo un levantamiento de los isleños en contra de los portugueses que fue controlado. En mayo de 1531 estalló otro a causa del asesinato de Quichil, gobernador indígena de la isla de Ternate a manos de un lusitano.¹² En estos enfrentamientos murió el capitán Pereira, los portugueses nombraron a Vicente de Fonseca en su lugar, quien buscó ayuda en los pocos españoles que quedaban en las islas que eran 27 o 28 hombres.¹³

Finalmente, cuando los españoles estuvieron seguros de que, efectivamente, Carlos V había vendido las islas, mandaron a la India a Pedro Montemayor para negociar su regreso a España. Mientras tanto los españoles se dedicaron a cazar jabalís; y Urdaneta se dedicó al tráfico comercial, entre

¹² "Relación de Hernando de la Torre" ..., en Fernández de Navarrete, doc. XX, p. 199

¹³ "Relación de Hernando de la Torre" ..., en Fernández de Navarrete, doc. XX, p. 196

las islas del archipiélago navegando hasta la isla de Gapi a cien leguas de distancia y a la isla de Amboina.¹⁴

Casi dos años tardó en regresar Montemayor, quien llegó a las islas el 26 de noviembre de 1533, en compañía del capitán portugués Tristan de Taide para negociar la salida de los españoles.¹⁵

Los españoles ya solamente eran 17; todos los demás estaban muertos. El capitán Hernando de la Torre con los otros españoles salieron de Ternate en febrero de 1534. Urdaneta y Macías de Poyo se quedaron para cobrar cierto dinero que se les debía por mercaderías, demoraron su partida un año y abandonaron las islas a fines de febrero de 1535 y se reunieron reuniéndose con el capitán de la Torre en la India.

Al respecto Urdaneta escribió lo siguiente "el 12 de enero de 1536 embarqué en la nao portuguesa *San Roque* que formaba parte de una escuadra de cinco carabelas con destino a Lisboa. Volvimos a embarcar juntos Del Poyo y yo, nuestro capitán y el resto de los hombres se quedaron varios días más en espera de un próximo viaje. Pero antes de zarpar, todos recelábamos que los portugueses nos matasen durante la travesía, sospechábamos que tratarían por todos los medios de tratar que no llegase un español vivo, e informase ampliamente de la riqueza económica de las Molucas. Ante estas duras sospechas, mi capitán me entregó una carta para el emperador. Así, bien él o bien yo le daría noticias concretas. Sinceramente confiábamos muy poco en

¹⁴ Mariano Cuevas, *Moeng* . . . p. 110

¹⁵ "Relación de Hernando de la Torre" . . . en Fernández de Navarrete, doc. XX, p. 200

los portugueses que nos iban a transportar a Europa".¹⁶

Otra de las razones por las cuales los portugueses no querían que los españoles regresaran a España, aparte de la ya mencionada por Urdaneta, era que estos sabían muy bien las rutas de la especería y por supuesto sus riquezas.

Dos naves más partirían de Cochin; ocho días después en una de ellas se embarcaría el capitán Hernando de la Torre con los españoles restantes.

Después de seis meses, el 25 de junio de 1536 llegó Urdaneta Lisboa. Al desembarcar las autoridades le confiscaron todos los papeles que llevaba e incluso también la relación que mandaba Hernando de la Torre al Emperador.

Urdaneta decidió ir a quejarse con el rey de Portugal por el atropello del cual había sido objeto, al despojarlo de lo que llevaba, pero sobre todo de las relaciones de lo acontecido en las Molucas dirigidas al emperador Carlos V, partiendo para Eborá donde se encontraba el Rey de Portugal y su corte; pero el embajador de España, Don Diego Sarmiento que también se encontraba en el lugar, le aconsejó que mejor partiera para España si quería salvar su vida y así lo hizo.

Finalmente se tienen noticias de que sólo ocho españoles regresaron de las expediciones y conquista de las Molucas y recibieron su recompensa por el servicio de la siguiente manera: Andrés de Urdaneta recibió veinte ducados y posteriormente 48 más; el capitán Hernando de la Torre recibió doce ducados y posteriormente, en 1538 recibió dos pagos más el primero de 16,750 maravedíes y el siguiente de 18,750 maravedíes; Francisco Granados recibió

¹⁶ Loonco Calcuta, *Méjico*... p. 57

seis ducados y en 1538 3,750 maravedies; Juan de Perca recibió seis ducados, lo mismo que Martín de Islares; Juan de Mazuecos recibió cuatro ducados y Francisco De Paris 20,175 maravedies.¹⁷ Pero salvo ellos nadie más recibió recompensa, ni los familiares de los hombres que no regresaron vieron recompensa alguna.

Así concluiría la ordalía de los esforzados súbditos españoles por defender los intereses de su Rey.

¹⁷ Lois Abraham Frensch-Beytler: En Busca de la ruta Occidental hacia el Oriente: la expedición de
Alonso Sánchez Ojeda. México, 2001. p. 70, libro III primera.

Conclusiones:

Recapitulando nuestra investigación, podemos concluir, luego de revisar los textos, que más que una Guerra por las Islas Molucas (que jamás se declaró, pues no se despacharon órdenes concretas, ni flotas, ni ejércitos), se dieron una serie de choques y escaramuzas un tanto inconexos entre españoles, portugueses y los naturales, alentados ellos mismos por su sentido del deber, más que por existir un conflicto declarado entre las partes en disputa.

Los nativos, a la salida de los españoles de las islas siguieron combatiendo a los lusitanos, en un temprano intento de liberación y lo continuarían hasta librarse de ellos en 1576, sólo para caer a principios del siglo XVII en poder de los holandeses que buscaban acaparar las rutas comerciales marítimas.¹

Así pues, la verdadera guerra fue diplomática y se libró en los salones de las Cortes de España y Portugal, en donde las comisiones se dieron a la tarea de negociar la ubicación, la posesión de las islas y más tarde, su venta y explotación.

Recordando la hipótesis formulada para nuestra investigación y que era la siguiente: La venta de las islas Molucas, con los acuerdos de Zaragoza en 1529, no decidió el fin de los enfrentamientos, entre españoles y portugueses, pues los castellanos en las Molucas, sabían que los acontecimientos políticos podían variar de un año a otro, así prolongando años la resistencia, y que fue

¹ Esta ocupación no terminaría hasta mediados del siglo XX, como consecuencia de la segunda guerra mundial y los movimientos de liberación nacional que dieron fin a los imperios coloniales.

esta la causa principal por las que los españoles desistieron de la explotación de las Molucas. Y el papel desempeñado por los españoles en los enfrentamientos pudo ser accesorio, es decir que los propios reinos isleños sostuvieron la guerra.

La postura Real del Imperio de Carlos V frente a las Molucas consistió más en una jugada política, que en un genuino esfuerzo por hacerse del control de dicha zona.

La hipótesis de que la resistencia se prolongara por esperar cambios en la política mundial es equivocada, la resistencia se hizo más por el sentido del deber, que por esperar dichos cambios y si se prolongó más allá de lo razonable fue debido a la imposibilidad de modificar la situación, al aislamiento y la falta de noticias; la retirada (sin combatir) de Saavedra Cerón minó las pocas fuerzas que restaban a los hispanos, por lo que facilitó la aceptación del Tratado de Zaragoza.

El siguiente punto a discutir, se enfocaba a la falta de interés real por parte de los españoles, para librar una guerra en ultramar que podía llevar en un momento dado a incendiar el "patio trasero" (la frontera lusitana) mientras estaban librando simultáneamente guerras contra los franceses, los italianos, protestantes en Alemania, y los otomanos en el Levante y los levantamientos moros en Cataluña y Valencia, a la vez que libraban combates años atrás contra las mismas ciudades castellanas "guerra de las comunidades", lo que conllevaba a un derroche de recursos humanos y materiales que hacían imposible inmiscuirse en una guerra más.

En el sentido de lograr interpretar propiamente los acontecimientos

militares, no se logró este propósito pues a pesar de haberse consultado una copiosa bibliografía, las fuentes de ambos bandos son muy escasas, con excepción de Mariano Cuevas en *Monje y Marino* y Martín Fernández de Navarrete en *Viajes y descubrimientos que hicieron por la, mar los españoles a fines del siglo XV*, que hacen el relato de los enfrentamientos, el resto de los testimonios se reducen más bien a escuetos relatos sobre lo que aconteció en el archipiélago en disputa. Lo más relevante desde el punto de vista militar es que los portugueses no hayan logrado someter a la reducida pero aguerrida guarnición española y a sus aliados.

Y si bien en capitanes, marinos, soldados y capellanes eran comunes la dedicación y la fe, lo era tal vez más el compromiso de servir a la Corona. Esta idea de defender los derechos del Rey, aunque no fuera más que una idea lejana de alguien que gobernaba a todos y tenía derechos sobre todo. Animados por este sentimiento, españoles y portugueses se enfrentaron en este conflicto tan particular, que librado con limitadísimos recursos se nos escapa un poco del concepto clásico de guerra.

Pero para todas las víctimas da lo mismo que los adversarios sean cien o cien mil cuando en el proceso se pierden vidas, haciendas y pueblos enteros son sometidos sin más derechos que el de la fuerza, tal fue el caso de los isleños que sostuvieron el peso del conflicto y sufrieron mayormente sus consecuencias.

Así, españoles y portugueses combatieron durante seis años en las islas reivindicando las posesiones para sus respectivos señores y buscando una posible recompensa, en tanto los naturales luchaban por sus vidas.

Al cabo de todo esto podemos percibir que en las Molucas chocaron parcialmente dos imperios, sin emplearse a fondo en una guerra formal y basados en el sacrificio de sus respectivos hombres.

Por último debemos señalar que si bien el objetivo de la empresa tenía un cariz netamente comercial, alentado por las desmedidas ambiciones de las cortes europeas, debemos detenernos un momento y reflexionar sobre los matices de este prodigioso tiempo plagado de peligro, romanticismo y descubrimientos sorprendentes.

Los que trazaron las rutas y forjaron los imperios, por regla general no recibían las recompensas prometidas, es más, una inmensa mayoría se embarcó a sabiendas de que difícilmente volverían a su patria. ¿Qué fue entonces la motivación para que aquellos hombres, que abordo de sus frágiles embarcaciones que conquistaron mundos para sus reyes?

En nuestros días esa actitud de bravura y desinterés parece desconcertante, pero a la luz de su tiempo, la vida de los hombres tenía asombrosos matices de compromiso con su señor y su religión. Las cruzadas y la reconquista habían dejado huella indeleble en todos aquellos viajes en que se embarcaba en busca de nuevos horizontes, dándole un toque religioso a los viajes, que descubrieron los caminos para arrebatar "al infiel" las rutas del Oriente sometiendo de paso imperios y señoríos a la fe de los vencedores.

Así pues impulsados por un anhelo de gloria y de conquista de tierras, que en su país era particularmente imposible, castellanos y portugueses partirían a la conquista del mundo.

Al librar una guerra de compromiso, de la cual España salió

mayormente beneficiada pues cedía una posesión que de ninguna forma le correspondía, ya que realmente no estaba dentro de su demarcación (aunque por aquel entonces no se supiera) Una vez fijados los límites, hispanos y portugueses se dedicaron a consolidar sus posesiones hasta el final, aunque los lusitanos, sus nuevos dueños no las dejarían jamás de explotar por las codiciadas especias y en pocos años la flota holandesa haría lo propio.

Finalmente hemos visto cómo se originó y la manera en la que la llamada "Guerra por las Molucas", se libró en las islas y las Cortes, su resultante y la importancia que tuvo en su momento, y sabemos que aunque ahora esté olvidada, fue una parte fundamental del proceso de configuración del mundo, tal y como lo conocemos.

APÉNDICE

Tratado de Alcazovas:

Durante el lustro 1474-1479 se produjo uno de los momentos de más tensión en las relaciones políticas entre Castilla y Portugal.

Después de que los Reyes Católicos ganaron la guerra de sucesión a la Reina Juana, este terminaría con la firma del "Tratado de Alcazovas", con el que se terminaría con el pleito sobre la posesión de las Islas del Atlántico.

Los puntos principales del tratado son los Sigüientes) Castilla renuncia a todo intento de conquistar el reino de Fez.

b) Las costas de África, son dominio de Portugal y Castilla no tiene acceso a ellas; gracias a la Bula otorgada por *Nicolás V*, que fungía como árbitro en los problemas territoriales entre Castilla y Portugal, por medio de la Bula *Dum Diversas*, concediéndolas en feudo.

Que después ratificaría en 1455 por medio de la Bula *Romanus Pontifex*, otorgándoles al Rey don Alfonso V y a don Enrique el Navegante la posesión a perpetuidad y además otorgándoles el poder espiritual sobre los habitantes de las tierras descubiertas al Sur y al Oriente del Atlántico, como son las islas de Madeira, Deserta, San Miguel y Santa María (en las Azores), Adegér y Garcas en el golfo de Arguin; Las islas de Cabo Verde etc. Las concesiones de la *Romanus Pontifex* son confirmadas el 13 de marzo de 1456, por Calixto III.

c) A su vez las Islas Canarias: Son exclusivamente para Castilla. En términos todavía más precisos: desde el paralelo de las Canarias, el Océano Atlántico sería un “mare Clausum” para los castellanos ¹.

¹ Antonio Remue de Armas, *El Tratado*, p. 84.

Carta de Juan Sebastián Elcano dirigida al Emperador fechada el 6 de septiembre de 1522.

Muy alta e ilustrísima Majestad: sabrá vuestra Majestad cómo hemos llegado dieciocho hombres solamente con una de las cinco naves que V.M. mandó a descubrir a la Especiería con el capitán Fernando de Magallanes, que en gloria se haya; Y porque V.M. tenga noticias de las principales cosas que hemos pasado, brevemente escribo ésta y dijo: primeramente llegamos a los 54 grados al sur de la línea equinoccial, donde hallamos un estrecho que pasaba por tierra firme de V.M. al mar de la India, el cual estrecho es de cien leguas, del cual desembocamos, y en tiempo de tres meses veinte días, teniendo vientos bien favorable, no encontramos tierra alguna, sino solo dos islas deshabitadas y pequeñas: y después llegamos a un archipiélago de muchas islas bastante ricas de oro donde Muere el dicho capitán Fernando de Magallanes, con mucho otros, y por no poder navegar por falta de gente, habiendo quedado muy pocos deshicimos una de las naves, y con las dos restantes navegamos de isla en isla, viendo codo arribar, con la gracia de Dios, a las islas del Maluco, lo que ocurrió al cabo de ocho meses de haber sucedido la muerte del dicho capitán, y allí cargamos las dos naves de especias. Ha de saber V.M. cómo navegando hacia las dichas islas de Maluco, descubrimos alcanfor, canela y perlas.

Deseando partir de las dichas islas del Maluco la vuelta a España, sé descubrió una grandísima vía de agua en una de las naves, de tal modo que no se podía remediar sin descargarla; y pasado el tiempo de que las naves navegaran para Zabba y Malera, resolvimos o morir o con toda honra servir a

V.M. para hacerle sabedor del dicho descubrimiento, partir con una sola nave, estando en tal estado, por causa de la broma que sólo Dios sabe.

En este camino descubrimos muchas islas riquísimas, entre las cuales descubrimos Banda, donde se dan el jengibre y la nuez moscada, y Zablah, donde se cria la pimienta, y Temor, donde crece el sándalo, y en todas las sobredichas islas hay infinito jengibre. La muestra de todas estas producciones, conocidas en las islas mismas en que se dan, traemos para mostrar a V.M.

La paz y amistad de todos los reyes y señores de las dichas islas, firmadas por sus propias manos, traemos para V.M., pues desean servirle y obedecerle como a su Rey y señor natural.

Habiendo partido de la última de aquellas irles, en cinco meses, sin comer más que trigo y arroz y bebiendo solo agua, no tocamos tierra alguna por temor al Rey de Portugal, que tiene ordenado en todos sus dominios de tomar esta armada, a fin de que V.M. no tenga noticias de ella, y así, se nos murieron de hambre veintidós hombres; por lo cual y la falta de vituallas arribamos a la isla de Cabo Verde, donde el Gobernador de ella me apresó el batel con trece hombres, y queria llevarme junto con todos mis hombres en una nave que volvia de Calicut a Portugal cargadas de especias, diciendo que sólo los portugueses podian disponer de la especias. Y a ese intento armó cuatro naves para apresarme, pero resolvimos de común acuerdo morir antes de caer en manos de los portugueses, y así con gran trabajo de bomba, y que de día y de noche no hacíamos otra cosa que echar fuera el agua, estando tan extenuados como hombre alguno lo ha estado, con la ayuda de Dios y nuestra

señora, después de pasados tres años, dímos fondo. Por tanto, suplico a vuestra Altísima Majestad que provea con el Rey de Portugal la libertad de aquellos trece hombres, que tanto tiempo le han servido, y Más sabrá V.M. de aquellos que más debemos estimar y tener es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo para el Occidente hayamos regresado por el Oriente.

Suplico a V.M., por los muchos trabajos, sudores, hambre y sed, frío y calor que esta gente a padecido en servicio de V.M., les haga merced de la cuarta y de la veintena de sus efectos y de lo que consigo traen. Y con esto ceso, besando los pies y manos de vuestra alta Majestad.

Escrita a bordo de la nave Victoria, San Lúcar, a seis días de septiembre de 1522.¹

El capitán Juan Sebastián del Cano

¹ Antonio Ramoa de Armas, El Tratado ... , p. 84.

Condiciones del Tratado de Zaragoza

El fracaso de las juntas de Badajoz-Elvas reafirmó en el Emperador Carlos V la convicción de que las islas Molucas pertenecían al dominio español, y que debía proceder a la exploración, ocupación y explotación de las riquezas que las especias atesoraban.

La explotación de la especería fue aprestada en 1525, siendo una de las más importantes de aquel tiempo. La armada compuesta por siete navíos, llevando como capitán a García Jofre de Loaisa, como lugar teniente a Juan Sebastián Elcano y como piloto a Esteban Gómez. La mayor parte de los barcos se perdieron en el paso del estrecho de Magallanes. En la travesía del Pacífico sucumbieron Loaisa y Elcano. Una sola nave logró arribar al Maluco. Después de haber tocado en las Marianas y Mindanao, fondearon frente a la ciudad de Tirode, en enero de 1527, que la hallaron semidestruida por los portugueses.

En Socorro de estos españoles envió Hernán Cortés una expedición mandada por Álvaro Saavedra, pero cuando se presentó en Tirode, la guerra ya había comenzado y los españoles estaban prácticamente derrotados.

Las empresas reseñadas y otras eran de grave riesgo para el monopolio portugués en las islas Molucas. Por lo que Juan III de Portugal ofrece al emperador Carlos V una tentadora operación de compra de los supuestos derechos de las islas Molucas.

La Corte de Carlos V se opuso y en una reunión celebrada en Madrid, en 1528, se le recordó al monarca, su promesa de no negociar la posesión de la especería.

Pese a estas vagas promesas las negociaciones siguieron su curso hasta que el 22 de abril de 1529 se procedió a firmar la escritura de Empeño de las islas Molucas. España hacía cesión a Portugal de todo derecho, acción, dominio, propiedad, posesión o casi posesión y de todos los derechos a navegar, controlar y comerciar en el Maluco por 350,000 ducados de oro, de 375 maravedíes cada uno.

La venta de los derechos españoles sobre las Molucas se hacían con reserva de *retro Vendendo*, lo que permitía, previa devolución de la cantidad íntegra estipulada, el replanteamiento de la cuestión.

En este último supuesto, quedaba abierta la posibilidad de que el rey de Portugal renovase la cuestión de Propiedad sobre el Maluco. En este caso una junta mixta de tres astrónomos y tres marinos por cada parte, reunida en algún lugar fronterizo, par estudiar el punto debatido durante el plazo de cuatro meses.

Como puede verse el convenio de Zaragoza se partió de una base que hoy sabemos falsa: pero sometida entonces a vacilaciones y debates; la posible pertenecía de las Molucas a España, por suponerlas enclavadas en los 180 grados de longitud que correspondía a Castilla hacia el Oeste, contados a partir de la línea de Tordesillas, considerada como meridiano cero.

Siendo imposible la fijación de meridiano de partición, resulta imposible la determinación de la antemeridiana. Por esta razón, o mejor dicho sinrazón, resultó imprescindible el trazado de una nueva línea de polo a polo.

Según el texto del tratado, en *Del norte al sur, por un semicírculo que diste de Maluco al Noroeste, tomando la cuarta del este 19 grados, a que*

corresponda 17 escasos en la Equinoccial, en que monta 297 leguas y media más a Oriente de las islas del Maluco, dando 17 leguas y media por grado Equinoccial.

En este meridiano se hallaban situadas las islas de Velas y de Santo Tomé, es decir, las que más tarde se llamarían Marianas, bautizadas por Magallanes como islas de Velas Latinas o también de los ladrones; pero en caso que hubiese error en esto, se reafirma que la línea debe trazarse 297 leguas y media al este de las Molucas.

Para fijar la línea sobre el mapa se sacarían dos copias de padrón real conservado en la "Casa de Contratación de Sevilla" esta línea sería válida mientras lo fuere el tratado, aunque se comprobase luego que en la realidad debiera estar más o menos al Este de lo señalado en los patrones; salvedad importante y necesaria si tenemos en cuenta la escasa exactitud con que podían calcularse por entonces las longitudes.

Otros extremos del Acuerdo son los siguientes:

1. - El Rey de España quedaba obligado a no despachar naves para la especería e impedir las acciones de sus súbditos que lo pretendiesen.
2. - Todo cargamento de especias no traído por los súbditos y naturales de Portugal quedaría embargado en depósito hasta averiguar su precedencia.

El Rey de Portugal se obligaba a no construir fortaleza nueva alguna en el Maluco, ni en lugar situado en la nueva demarcación acordada.

Bibliografía

Documentos impresos del siglo XVI:

Blair, Emma Helen y James Alexander Roberson. *The Philippine Island, 1493-1803. Exploration by early navegators, description of the political, economic, comercial and religious condition of those island from their earliest relation with european nation to beginning of the nineteenth century*, vol I, 1493-1529, vol II 1521-1569. The Arthur H. Clarck Company, Cleveland, Ohio, USA, 1903.

Casas, Bartolomé de las Fray, Historia de las Indias. Fondo de Cultura Económica, 3 vol, México, 1986.

Da Silva Marques, Joao Martin. Descubrimientos Portugueses. Documentos para la sua Historia. Vol. 1, 1147-1460. Edicao do Instituto para la Alta Cultura, Lisboa, 1944, 741 p. Suplemento au Vol. 1, 1057-1460, 717 p.

Fernández de Navarrete Martin. Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por la mar los españoles desde fines del s. XV, (con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en la India). Ediciones Atlas, Madrid, 1964, Biblioteca de Autores Españoles, 75, 76, 77.

Crónicas:

Argansola Bartolomé, Leonardo. La conquista de las islas Molucas. Ediciones Polifemo, Madrid, [s, f], 372 p. (Biblioteca de Viajeros Hispánicos)

Fuentes modernas:

Bernal, Rafael. México en Filipinas. Estudio de una transculturación. UNAM, México, 1965, 142 p.

Barros Arana, Diego. Vida y viajes de Magallanes. Pról. De Ernesto Morales. Futura, Buenos Aires, 1945, 209 p.

Cabrero, Leoncio. Andrés de Urdaneta. Sociedad estatal para la ejecución de programas del quinto centenario, Madrid, 1987, (Protagonistas de América) 155 p.

Chandiegne, Michel, coordinador. Lisboa extramuros, 1415-1580. El descubrimiento del mundo por navegantes portugueses. Alianza Editorial, Madrid, 1992, 286 p.

Chanu, Pierre. Conquista y exploración de los nuevos mundos. Trad. De María Ángeles Ibáñez. Labor, Barcelona, 1984, 368 p., mapas

Chanu Pierre. La Expansión europea (siglos XIII a XV). Trad. Ana

María Mayech. Labor, Barcelona 1972, 339 p.

Cuevas, Mariano. Monje y marino. México: Galatea, 1943, 417 p.

Gil, Juan. Mitos y Utopías del descubrimiento. I, Colón y su tiempo. Alianza Editorial, Madrid, 1989, 302 p.

Gil, Juan. Mitos y Utopías de descubrimiento. II, El Pacífico. Alianza Editorial, Madrid, 1989, 314 p.

Jaramy Chapa, Martha de. La expansión española hacia América u el Océano Pacífico. II, La Mar del sur y el impulso hacia el Oriente. Fontamara, México, 1988, 515 p.

Lenkersdorf, Gudrum. "*La carrera por las especias*" en Estudios de Historia Novohispana Instituto Investigaciones Históricas-UNAM, México, Vol. 17, 1997, pp 13-30.

Manzano Manzano, Juan. Cristóbal Colón siete años decisivos de su vida 1485-1492. Agencia española de cooperación internacional, Quinto centenario, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1989, 612 p, col. Colombina, 2.

Marín correa, Manuel y otros. Atlas Marín de Geografía e Historia. Marín Editores, Madrid, 1970, 335 p, fotos, laminas y mapas.

Martínez José Luis, Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI. Alianza Editorial, Madrid, 1983, 303p, ilustraciones.

Molina M. Antonio. América en Filipinas. MAPFRE, Madrid, 1992, 336 p, col. Realidades de Americanas.

Olivera Costa, Joao Paulo y Víctor Luis Gaspar Rodríguez. El proyecto del Rey Juan. UNAM, México, 1992, 349 p, col. Portugal y el mundo.

Oliveira Marques, Antonio Henrique. Historia de Portugal desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinhero de Azevedo. Fondo de cultura económica, México, 1983, 346 p.

Oyarzum, Javier. Exploraciones españolas al estrecho de Magallanes y tierra del fuego. Ediciones cultura hispánica, Madrid, 1999, 270 p.

Parry, J. Horace. La época de los descubrimientos geográficos. 1450-1620. Ediciones Guadarrama, Madrid, 1964, 485 p.

Parry, J. Horace. El descubrimiento del Mar, Consejo Nacional Para la Cultura y las Artes-Grijalbo, México, 1991, 363 p.

Pereira, Carlos. La conquista de las rutas oceánicas. Pról. Silvio Zavala. Porrúa, México 1986, 269p, col. Sepan Cuentos... 498.

Prieto, Carlos. El Océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI. Ediciones de la Revista de Occidente, Madrid, 1972, 241 p.

Pigafetta. Antonio. Primer viaje en torno al Globo. Espasa Calpe, México, 1954, 141 p.



Rumen de armas, Antonio. El Tratado de Tordesillas. "Rivalidad hispano-lusa por el dominio de Océanos y continentes". MAPFRE, Madrid: 1992, 320 p, Col América, 92.

Uchmany Weill, Eva Alexandra. "Las dos rutas hacia la India: la Oriental y la Occidental" en papeles de la India. Tierras lejanas voces cercanas. Consejo Indio de Relaciones Culturales, Delhi, 1995, Vol. 24, pp. 88-108.

Uchmany Weill, Eva Alexandra. "Los contactos entre la Nueva España y el Subcontinente Indio durante la época Colonial" en México - India. Similitudes y encuentros a través de la historia. Coordinadora y edición de Eva Alexandra Uchmany. Fondo de Cultura Económica - ISPAT Mexicana, México, 1998, 220 p.

Zweig, Stefan. Magallanes y su gesta. Editorial Juventud, Barcelona, 1964, 286 p.

Tesis sin publicar:

Barandica Martínez, Luis Abraham. En busca de la ruta occidental hacia el oriente: la expedición de Álvaro Saavedra Cerón. México, 2001, 164 p.