

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE Y EL ORIGEN DE SUS PROTAGONISTAS

Salvador ESPINOSA GONZÁLEZ-LLANOS



El viaje hecho por los españoles en el espacio de tres años alrededor del mundo es una de las cosas más grandes y maravillosas que se han ejecutado en nuestro tiempo, y aún de las empresas que sabemos de los antiguos, porque esta excede en gran manera a todas las que hasta ahora conocemos.

Giovanni Battista Ramusio, *Navegación y Viajes*, Tomo I. Venecia: Juntas; 1550.



UE la primera vuelta al mundo fue una de las gestas más extraordinarias de la historia de la navegación no es decir nada nuevo; basta leer en este artículo el epígrafe de Ramusio, insigne viajero y geógrafo de ese siglo, para constatar que ya entonces se decía. En realidad, probablemente son muy pocos los aspectos realmente novedosos de aquel viaje que se podrían señalar a día de hoy, porque entre otras cosas una de las características de la organización de las expediciones llevadas a cabo durante el siglo XVI fue la inclusión en todas ellas de la obligación de levantar y aportar una prolija documentación náutica y administrativa de cada viaje, tanto para aprovechar los nuevos conocimientos geográficos que se iban adquiriendo como para garantizar la defensa de los intereses de la Corona y de los eventuales inversores privados que las financiaban, como fue el caso de este viaje, costado en parte por Cristóbal de Haro (1).

(1) Cristóbal de Haro, mercader y prestamista de origen burgalés, financió con 1.880.126 maravedíes el aviamiento y despacho de la Armada de Magallanes, aproximadamente un 22,5

A lo largo de los siglos posteriores y hasta el día de hoy estos documentos, procedentes de los Archivos de Simancas y de Indias principalmente, pero también de otros fondos documentales dispersos, han sido analizados, desmenuzados y recopilados en múltiples estudios e investigaciones, y por eso es difícil encontrar algún detalle, algún matiz novedoso o anecdótico que no se haya asomado antes. Sobre todos estos estudios destaca el tomo IV de la obra *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, de Martín Fernández de Navarrete (2).

Contenido de la obra de Fernández de Navarrete

Tal y como señaló él mismo en el prólogo, uno de los objetivos de Fernández de Navarrete fue recopilar los fondos documentales más próximos a la época del viaje y publicarlos respetando su contenido original, para así evitar en lo posible interpretaciones de testigos y escritores intermedios que podrían esconder los hechos tal y como acontecieron, peligro siempre presente en el estudio de cualquier hecho histórico. El tomo IV de su obra se puede dividir en cuatro bloques:

- Un breve prólogo con antecedentes sobre la búsqueda del paso de Magallanes y una descripción sobre los proyectos inmediatamente posteriores a su descubrimiento para lograr un paso de comunicación alternativo por el istmo de Panamá (3).

por 100 del total. El concurso de gentes de la actual provincia de Burgos en el viaje fue muy destacado. Al mismo tiempo, Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, fue el principal apoyo del proyecto de Magallanes y Ruy Falero ante el emperador en la corte de Valladolid a pesar de la oposición del influyente señor de Xebres, tutor del rey, y de las intrigas del embajador portugués Álvaro de Costa. No en vano, con diez tripulantes, Burgos fue la cuarta de las provincias de España que más gente aportó a la expedición, tras Huelva (36), Sevilla (24) y Vizcaya (21).

(2) Martín Fernández de Navarrete y Ximénez de Tejada, conocido en su momento como el «Marino Historiador», fue el tercer director de la Dirección de Hidrografía, además de director de la Real Academia de Historia y decano de la Real Academia de la Lengua. Para hacerse una idea de la importancia que se dio en su tiempo a la obra que se cita, Alexander von Humboldt escribió refiriéndose a ella: «Esta obra de Fernández de Navarrete... redactada en todas sus partes con un espíritu de crítica ilustrada es uno de los monumentos históricos más grandes de los tiempos modernos».

(3) Los españoles abandonaron pronto la nueva ruta de la especiería abierta por el portugués hacia las Molucas debido a «las frecuentes desgracias que padecieron las expediciones al Estrecho de Magallanes y los crecidos gastos que causaban». Por ello, durante el siglo XVI se emprendieron diversas tentativas para abrir el paso desde Nombre de Dios a Panamá. La mayor parte de ellas consideraron hacer navegable el río Chagre hasta el punto más próximo a Panamá para desde allí abrir un camino transitable para carretas, construyéndose a las dos orillas del río



Mapa de Jodocus Hondius del estrecho de Magallanes, 1606. (www.wikipedia.org).

- Una biografía de Magallanes, que es un relato de sus orígenes y antecedentes como destacado navegante y hombre de armas al servicio del rey de Portugal durante más de siete años desde África hasta Malaca, donde se establecían los principales dominios comerciales de Portugal, afianzados por méritos propios entre la segunda mitad del siglo XV y los primeros años del siglo XVI y reconocidos en los acuerdos firmados con la Corona de España.
- Un libro inserto titulado *Viajes al Maluco. Primero de Magallanes*, en el que enlazando con el bloque anterior narra la etapa española del portugués, desde su llegada a Sevilla con Ruy Falero hasta su muerte en la isla de Mactán. Prosigue con los detalles de la formidable navegación de la nao *Victoria*, ya capitaneada por Juan Sebastián de Elcano, hasta su arribada a Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522.

almacenes para cargar, descargar y custodiar las mercancías. Finalmente se descartaron estas soluciones, inalcanzables para la ingeniería de entonces, y la vía más utilizada fue el Camino Real del Nombre de Dios —únicamente terrestre— por la que se llegaron a transportar entre 100 y 200 toneladas al año de plata y oro entre los dos mares a lo largo de los siglos XVI y XVII (Fernández de Navarrete. *Colección de los viajes...*, Prólogo; VIII-XV).



Modelo de la nao *Victoria*, por Francisco Fernández González, Luis Fariña Filgueira, Fernando Sagra Sanz y José Antonio Álvarez, 2019. Exposición temporal «Fuimos los primeros». Museo Naval de Madrid. (www.armada.mde.es).

No menos meritoria, aunque tal vez menos conocida, fue la aventura del intento fracasado de tornaviaje —más de medio siglo antes que Urdaneta— que desde Tidore a Nombre de Dios intentó efectuar la nao *Trinidad*. Las peripecias, contratiempos y penurias que sufrieron los miembros de la dotación de esta nao al separarse de la *Victoria* en Tidore —para carenarla primero e intentar alcanzar hacia el este la costa de Panamá después— están magistralmente narrados y documentados por Fernández de Navarrete, y es de lectura muy recomendable para los aficionados al tema. Es hecho sobradamente probado que de los cincuenta y siete tripulantes que salieron de Tidore en la *Trinidad* solamente tres regresaron a España en 1527 —finalmente lo hicieron hacia el oeste, y por tanto, fueron los segundos de la historia en dar la vuelta al mundo, cinco años después que Elcano y más de cincuenta años antes

que Drake— al ser liberados de la cárcel de Lisboa. Regresó entre ellos su capitán, Gonzalo Gómez de Espinosa (4).

(4) Es posible que la inesperada aparición de Espinosa —también burgalés— cinco años después que Elcano sirviera para hacer algo de justicia a la memoria de Magallanes, mancillada hasta entonces por las versiones interesadas de los desertores de la nao *San Antonio*, de algunos supervivientes de la nao *Victoria* y de determinados oficiales de la Casa de la Contratación. No obstante, no deja de ser una conjetura, porque su declaración oficial ante el Consejo de Indias en agosto de 1527 quedó limitada por las preguntas únicamente a los hechos sucedidos en la nao *Trinidad* a partir de 1522, todos ellos posteriores a la muerte del portugués.

Es digno de mención el caso de Hans Vargue, lombardero de la nao *Concepción* a la salida de Sanlúcar y posiblemente el último fallecido oficial del viaje. Tuvo un triste final, ya que murió en la cárcel del Limonero de Lisboa poco antes de estar prevista su liberación, lo que en rigor le impidió poder culminar por muy poco la segunda vuelta al mundo con sus tres compañeros. A este bravo superviviente la documentación del Archivo de Indias le asigna como patria *alemán, lugar de Nuvri*, lugar que no existe hoy día. Me he atrevido a especular con este caso, y en línea con otras fuentes abiertas lo he supuesto por analogía fonética como natural de la zona de Bergen (actual Noruega), tal vez de una población muy próxima que hoy día se llama Knarvik, de cuya existencia se tiene constancia desde la época de los asentamientos vikingos.

Un último bloque denominado «Apéndice» —el más voluminoso— con todos los documentos originales que soportan las narraciones anteriores, y que se han conservado en diferentes fondos documentales. La dimensión del trabajo de campo, de investigación, transliteración y síntesis que hicieron Fernández de Navarrete y sus colaboradores (5) que se deja entrever a la lectura de estos documentos es memorable, y no son de extrañar los adjetivos con los que Humboldt calificó el trabajo entonces.

Magallanes: el personaje

Una de las contribuciones más interesantes de Fernández de Navarrete, difícil de encontrar en otras fuentes, es que consigue salpicar con gran maestría detalles a lo largo de la narración de los hechos que en conjunto constituyen una descripción magnífica de los aspectos más humanos del personaje. (6) Gracias a ellos, el lector se puede hacer una idea del *modus operandi* del protagonista, casi como si lo conociese. La desconfianza, el carácter difícil y tal vez cierto complejo asociado a su baja estatura y a una cojera que una lanza en batalla le dejó para siempre se mezclaron en Magallanes con un tesón indestructible, una capacidad de trabajo y organización extraordinarias y, muy especialmente, una lealtad y un respeto a la palabra dada forjados desde

(5) En particular, el autor hace «honrosa memoria, como deuda de nuestra gratitud...» al teniente de navío Andrés Baleato, primer delineador del Depósito Hidrográfico, que examinó las derrotas del viaje, y a Antonio Uguina, tesorero del infante Francisco de Paula y miembro de la Real Academia de la Historia, que le ayudó sobre todo a acceder a algunos de los documentos dispersos en colecciones privadas y eclesiásticas. (Fernández de Navarrete. *Colección de los viajes...*, Prólogo; XXII).

(6) El equilibrio que alcanza la narración de Navarrete es muy interesante, ya que es capaz de mantener el rigor metódico del historiador y hacer la lectura amena gracias a un estilo directo y sencillo, pero sin caer jamás en recursos propios de la novela. A pesar de estar escrita en el primer tercio del siglo XIX, todavía hoy su lectura resulta muy actual.



Juan Sebastián Elcano, en *Historia de la Marina Real española*, José March y Labores, 1854. Exposición temporal «Fuimos los primeros». Museo Naval de Madrid. (www.armada.mde.es).

muy joven en la guerra, como respetadísimo jefe militar que fue en sus años de combate, y que entendía que obligaba igualmente en las dos direcciones, tanto a jefes como a subordinados.

Todo esto explica en gran medida su reacción ante los hechos que le llevaron finalmente a renunciar a su patria, que en pocas palabras nació por la posiblemente injusta e innecesariamente humillante falta de reconocimiento que el rey Don Manuel le dispensó al regreso de las campañas de los territorios portugueses de Ultramar, allá por 1512, «...aconsejado por envidias de algunos que no habían sabido merecer tanto, porque quien merece mucho no desluce lo mucho que otros merecen» (7). El honor de Magallanes no pudo soportar

esta afrenta, y en 1517 se desnaturalizó solemnemente del reino que le vio nacer, junto con el prestigioso astrónomo Ruy Falero, antes de trasladarse ambos a Sevilla «por evitar ir a servir a otro: cosa que ya habían hecho otros hombres grandes antes para no ser tenidos por desleales» (8).

Particularmente revelador de las cualidades —y defectos también— que adornaron a Magallanes es el mero análisis de los hechos posteriores a su llegada a Sevilla en octubre de 1517 y de algunas de sus reacciones durante los preparativos y el viaje:

- Que tenía determinación y confianza en sí mismo lo demuestra que no dudó en dirigirse en enero de 1518 hasta Valladolid para exponer ante la corte del emperador su plan cuando únicamente llevaba dos meses en España.

(7) FARIA E SOUSA, Manuel de: *Europa Portuguesa*, pp. 542-543.

(8) *Ibíd.*, p. 543.

- Una vez tuvo la oportunidad de exponerlo, trató de demostrar ante el gran canciller Gattinara, el cardenal primado Croy y el obispo Fonseca que las islas Malucas caían en la demarcación de Castilla y que se podría traer especiería al reino a menos costa que los portugueses (9).
- Que era un navegante fuera de serie tampoco ofrece duda alguna. A pesar de las reticencias del Consejo por las dudas razonables que la empresa ofrecía, Magallanes finalmente convenció al emperador, que el 22 de marzo de 1518 ordenó la construcción de la Armada. En esta decisión tuvo mucho que ver el apoyo del obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca y el ofrecimiento de Cristóbal de Haro, que estaba dispuesto a armar a su propia costa las naos que fueran necesarias si la Corona no aceptaba financiarla.

Es cuando menos llamativo que un hombre de negocios de la experiencia e inteligencia de Cristóbal de Haro tuviera confianza casi ciega en una empresa de tanto riesgo planteada por un aparente desconocido al punto de jugarse su propio dinero. Esto podría tener varias explicaciones. En primer lugar, que Magallanes no fuera tan desconocido para el burgalés, que ya había trabajado con los portugueses, con oficina en Lisboa, y podría haber oído de su reputación o de la de Ruy Falero. También es posible que los argumentos esgrimidos por Magallanes inspiraran solidez y confianza; incluso que los intentos de impedirla por parte de la Corona de Portugal hubieran conseguido el efecto contrario al esperado, haciendo más creíble la empresa para los españoles.

Sea como fuere, lo que sí es cierto es que en líneas generales el plan de Magallanes estaba meditado, documentado y asentado en la experiencia de sus años como navegante. Demostraba además unos profundos conocimientos geográficos y una aproximación relativamente acertada del tamaño de la Tierra, algo sin duda al alcance de muy pocos en 1518.

En efecto, en el momento del viaje el pacto acordado entre los dos países fijaba dos líneas de repartición (en realidad tenía vocación de ser una sola línea, pero lo cierto es que las disputas de carácter científico sobre la soberanía de las tierras, basadas en limitadas mediciones locales efectuadas a ambos lados del globo, la habían «transformado» en dos independientes, una W y otra E). Casi en el mismo momento de la partida —no antes ni a otro

(9) PIGAFETTA, Antonio: *Primo Viaggio intorno al Globo Terracqueo*, p. 29. Durante estas exposiciones Magallanes omitió a propósito la situación del Estrecho según la imaginaba, posiblemente para salvaguardarse de que otro se le adelantara. Pigafetta atribuyó la confianza de Magallanes a haber visto señalado aquel paso oculto en una carta hecha por el reputado astrónomo Martín de Bohemia (Nuremberg, 1459-Lisboa, 1507) que se guardaba en la tesorería del rey de Portugal. No obstante, el silencio de los posteriores historiadores portugueses al respecto parece desmentir su existencia.

destinatario, prueba de su carácter desconfiado —, Magallanes remitió desde Sanlúcar de Barrameda una carta directamente al emperador Carlos, declarando según sus cálculos las alturas del este-oeste y respecto de la equinoccial de las islas de las especierías (refería cinco islas) «... y con esto será V. A. avisado para que si subciese lo dicho yo fuese fallecido, tenga sabido la verdad» (10).

Si a partir de los datos que aportó en esa carta Magallanes identificamos los puntos geográficos y convertimos los valores de las distancias que señaló al rey en leguas a unidades de medida actuales, se deduce que a Portugal le correspondía el dominio de las tierras y mares situados aproximadamente entre el meridiano 47 W y el 121 E hacia el este desde el primero, y a España el resto del mundo. Lo que demostraba con esta carta es que, según sus cálculos, las cinco islas mencionadas caían en la demarcación de España (por la descripción que hace Magallanes podrían ser las actuales Ternate, Halmahera, Obi, Morotai y Misool, en Indonesia). En mi opinión el gran marino portugués estaba en lo cierto, ya que hoy sabemos que todas ellas se encuentran más al este de 125°, y por tanto, caían del lado español.

Es francamente asombrosa la precisión de algunos datos que aporta, que demuestra un profundo conocimiento y preparación documental previa, como el señalamiento de la igual latitud de Punta del Este y el cabo de Buena Esperanza, en las que se equivocó en menos de una décima de grado en su valor, o la distancia desde el cabo de Buena Esperanza a Malaca, que la estimó en unas 4820 NM actuales, a menos de 50 NM del valor real. Erró, eso sí, al considerar más corta esta nueva ruta: la distancia Lisboa-Malucas es aproximadamente de 13500 NM por la ruta portuguesa, mientras que entre Cádiz y Malucas por el estrecho de Magallanes hay unas 16.200 NM. El Pacífico era más grande de lo que pensaba.

Que era hombre leal y de palabra también queda fuera de toda duda si se analizan sus reacciones a las muchas presiones que sufrió. Desde Portugal no cesaron los intentos para que desistiera, ofreciéndole la vuelta con los reconocimientos que antes le habían negado a través de Álvaro da Costa, embajador portugués en la corte española. Como esto no resultó, ya que «...tenía ya dada su palabra al rey de Castilla, y que en faltar a ella ofendería más a su conciencia y a su honor que en no aceptar el consejo que se le daba» (11), el embajador trató de desacreditar a Magallanes ante los principales de la corte española, que tenían opiniones divididas sobre el portugués. Fallida también esta estrategia al constatar Da Costa que el emperador tenía la deci-

(10) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Colección de los viajes...*, Apéndice; XIX, pp. 188-189. Cita el original en el Archivo de Indias, leg. 1.º de papeles del Maluco, desde 1519 a 1547, disponible para su acceso en <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/122222>.

(11) *Ibidem*, Prólogo; XL.



Archivo de Indias. (Foto: www.wikipedia.org).

sión tomada, parece ser que los portugueses contemplaron seriamente opciones más drásticas (12).

No menos zancadillas y desplantes sufrió durante los preparativos del viaje en Sevilla, tanto por parte de los oficiales de la Casa de la Contratación, que nunca le tuvieron en estima, como por las intrigas del factor portugués Sebastián Álvarez, que también intentó hasta el último momento hacerle desistir y que volviera a Portugal. Nada de esto, sin embargo, hizo a Magallanes cambiar de opinión pues «no sabía causa para dejar al Rey de España que tanta merced le había hecho» (13).

Para aquilatar la capacidad de organización de Magallanes basta con examinar el documento *Relación de Gastos hechos para la Armada de Fernando de Magallanes*, del Archivo General de Indias, cuya versión transliterada también aporta Fernández de Navarrete. El nivel de detalle en la construcción y armamento de los barcos en tiempo récord y su implicación personal en todos los pasos alcanza aún mayor mérito si se tienen en cuenta la falta de colaboración y los boicoteos de unos y otros señalados anteriormente.

(12) FARIA E SOUSA, Manuel de: *op. cit.* El obispo de Lamego, Fernando de Vasconcelos, votó que el rey «o le hiciera merced o le hiciera matar, porque era peligrosísimo para el Reyno lo que intentaba».

(13) MUÑOZ, Juan Bautista: *Colección*. Extracto de la carta escrita en Sevilla al rey de Portugal por Sebastián Álvarez, su factor, el 18 de julio de 1519.

Con todo ello, en menos de un año se construyeron y alistaron las cinco naos con provisiones, armamento y mercadería de intercambio para dos años, y el 10 de agosto de 1519 bajaron el río Guadalquivir hasta Sanlúcar, donde finalizó el alistamiento y la selección definitiva del personal para salir por la barra afuera el 20 de septiembre (14). Es llamativa esta larga estancia en Sanlúcar; tal vez para escapar del mal ambiente que le rodeaba en Sevilla y poder ultimar con mayor tranquilidad los preparativos, aunque las fuentes consultadas no citan nada al respecto señalando como causa la espera de vientos favorables.

Pero, a pesar de todas sus cualidades, parece ser que Magallanes apuntaba aspectos de su carácter que sin duda las ensombrecían. Es significativo que algunos intrigaran contra él, consecuencia tal vez de su forma de ser que producía cierto rechazo natural, o bien que provocaba en otros envidias o intereses bastardos; o una mezcla de todo ello. El caso es que se granjeó enemistades entre sus compatriotas primero, después en una parte de la corte —especialmente entre la camarilla del influyente Guillermo de Croy, señor de Xebres y tío del cardenal arzobispo de Toledo—, también entre los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla y finalmente, ya durante el viaje, entre los principales cargos españoles de la expedición que habían sido nombrados directamente por el emperador (15).

Este rechazo que tanto en españoles como portugueses provocó Magallanes no ha sido muy tratado por los expertos. La historiografía no deja en mal lugar al insigne marino, dejando entrever que en general no le faltaban razones en estos episodios. Algunos hechos narrados por las testificales de los desertores de la nao *San Antonio* en 1521 primero, y por los supervivientes de la nao *Victoria* —incluido Elcano— después, parecen asomar que Magallanes podría tener interés en deponer a los mandos españoles, y quitárselos de en medio para relevarlos por gente de su cuerda, portugueses

(14) Como curiosidad, señalar que en la Relación constan los gastos de pilotaje, desglosados ya entonces en el practicaje desde Sevilla hasta Sanlúcar y desde la barra de Sanlúcar afuera. Los primeros cobraron 720 maravedíes y los segundos 397 maravedíes por cada nao. Teniendo en cuenta que Elcano cobraba 3.000 maravedíes por mes, siendo un sueldo alto de la expedición, se concluye que el oficio de práctico ya estaba entonces bastante remunerado.

(15) Los desencuentros entre los principales españoles se produjeron desde el primer momento, y alguna de las causas detonantes no parece de mucha importancia, como el modo de saludar al capitán general que intentó imponer Magallanes sin mucha mano izquierda al veedor real Juan de Cartagena. Por ello lo apresó en noviembre de 1519 y le quitó el mando de la nao *San Antonio*. Seguramente, las ejecuciones de los capitanes Gaspar de Quesada y Luis de Mendoza ordenadas por Magallanes y el cruel abandono de Juan de Cartagena en las inhóspitas tierras de los patagones también contribuyeron a forjar su ya deteriorada imagen en España. Incluso entre sus valedores incondicionales, ya que este último era probablemente un pariente cercano del influyente obispo de Burgos, que se disgustó mucho con la noticia. Magallanes perdió desde entonces su principal apoyo en la corte.

y familiares. Pero también es posible que su carácter recto e inflexible, el que asomó desde que sabemos de él, fuera el verdadero causante. Sea como fuere, esto a la postre no le benefició en absoluto, ni a él ni a los suyos (16).

Las «patrias» de las dotaciones. Una visión de su origen

Como la mayoría de los lectores saben, se generó una cierta polémica, hoy felizmente encauzada, sobre la autoría de la primera vuelta al mundo entre historiadores portugueses y españoles para ver quién se llevaba el gato al agua con ocasión del 500 aniversario de la hazaña.

Conviene volver a subrayar que la Armada tenía como finalidad demostrar que las islas Malucas caían en territorio castellano, y de paso abrir una nueva ruta de la especiería que con el tiempo, como se ha expuesto, se demostró ineficaz. Nunca nadie pretendió inicialmente dar la vuelta al mundo, y mucho menos Magallanes, que era el autor intelectual del viaje y el que mejor conocía sus objetivos. Únicamente circunstancias muy extremas hicieron recaer en Espinosa, entonces al mando de lo que quedaba de expedición, la decisión de separar a la *Victoria* y a la *Trinidad* para intentar la arribada a España por caminos distintos al considerarlo la mejor opción posible para alcanzar el éxito. Paradójicamente, fueron las acciones portuguesas, que pretendían hacer fracasar la expedición, lo que más le debió de pesar al burgalés para dar la orden que finalmente llevó a Elcano y a 17 hombres más a culminar, contra todo pronóstico, la primera vuelta al mundo y a entrar por la puerta grande de la Historia.

En cualquier caso, la discusión hoy día se sustenta básicamente en los diferentes criterios utilizados para asignar la propiedad de la gran gesta. Como es lógico, cada parte esgrime los que más conviene a sus intereses, sin faltar razones a ninguna de las dos; pero aquello que ya señalaba Fernández de Navarrete sobre evitar interpretaciones que pudieran esconder los hechos tal y como sucedieron cobra en este caso todo el sentido.

Sin entrar en detalles, sin duda muy importantes, sobre cuánto de erróneo es pretender comparar las naciones de entonces a las actuales España, Portugal, Italia, Francia y otras que aportaron protagonistas a la Armada de Magallanes —y no digamos con respecto a sus divisiones administrativas—, la relación de dotaciones de las naos y sus lugares de origen nos ha llegado a

(16) Magallanes murió sin herederos, ya que su único hijo falleció con corta edad. Al conocerse los sucesos de San Julián por las declaraciones de los tripulantes de la nao *San Antonio*, se prohibió a su esposa Beatriz Barbosa, moverse de Sevilla hasta que se aclarasen los hechos, y el mismo obispo de Burgos ordenó fletar una nao para ir a buscar a Juan de Cartagena.

nuestros días casi en su totalidad (17). La lista «oficial» consta de doscientos treinta y nueve tripulantes, aunque es casi seguro que embarcaron algunos más. En cuanto a las localidades de origen, aproximadamente un 90 por 100 no ofrece duda y se puede identificar con localidades o lugares actuales. El resto han sido estimadas atendiendo a criterios de coincidencia de fuentes u otros más difusos como el mencionado caso del tal vez noruego maestre Hans.

Así que con el ánimo de facilitar el análisis de un dato objetivo —el lugar de nacimiento— a partir de los documentos del viaje, aún con las limitaciones señaladas, se exponen a continuación una serie de tablas y mapas que resumen la procedencia de los 239 tripulantes oficiales de la vuelta al mundo, actualizada a las fronteras actuales; y también a nivel provincia, caso de España.

PATRIA ACTUAL											
Nao	Alemania	Bélgica	España	Francia	Grecia	Inglaterra	Italia	Malasia	Noruega	Portugal	Turquía
	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento
<i>Trinidad</i>	0	0	32	4	1	1	12	2	0	10	0
<i>S. Antonio</i>	1	1	46	4	1	0	4	0	0	0	0
<i>Victoria</i>	2	0	24	3	3	0	8	0	0	4	0
<i>Concepción</i>	0	2	34	0	1	0	2	0	1	4	0
<i>Santiago</i>	0	2	15	6	0	0	4	1	0	3	1
Total	3	5	151	17	6	1	30	3	1	21	1

Tabla 1.—Nacionalidades actuales por naos según el lugar de nacimiento de los tripulantes.

Conclusiones

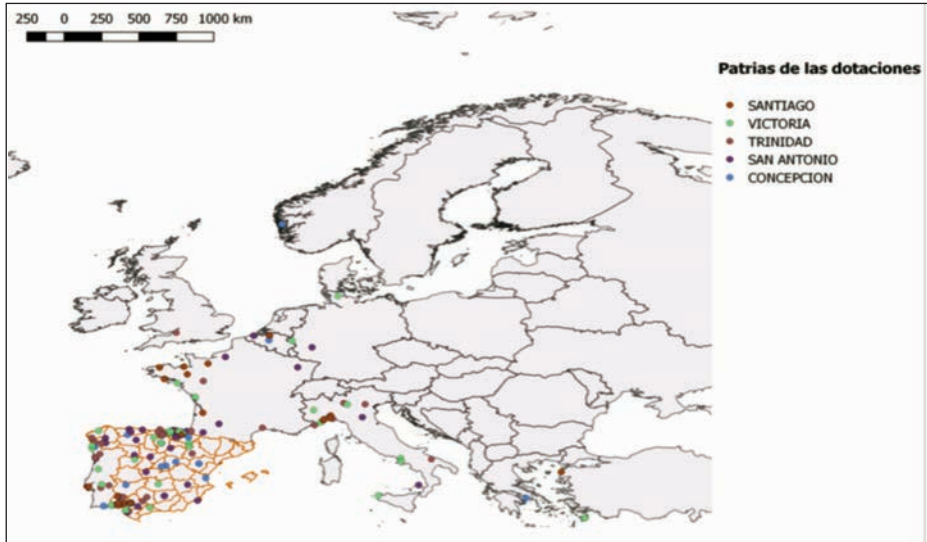
Como datos objetivos podemos afirmar lo siguiente:

- Los recursos materiales de la primera vuelta al mundo fueron sufragados por la Corona de Castilla en un 77,5 por 100 y por Cristóbal de Haro, prestamista de origen burgalés, en un 22,5 por 100.

(17) El documento original, fechado en agosto de 1519, se encuentra actualmente en el Archivo de Indias con código de referencia ES.41091.AGI /10.1.9//CONTRATACION,5090, L.4, (fragmento). Fernández de Navarrete aportó una transliteración en su obra, aunque es fácil encontrar otras más recientes de acceso público, como la citada entre las referencias. Gracias a ello sabemos los nombres de los expedicionarios, sus padres y esposas, oficios, localidad o lugar de nacimiento y su sueldo mensual en la expedición.

PROVINCIA, REGIÓN				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Huelva	36	23,8	23,8	23,8
Sevilla	24	15,9	15,9	39,7
Vizcaya	21	13,9	13,9	53,6
Burgos	10	6,6	6,6	60,3
Guipúzcoa	9	6,0	6,0	66,2
Cádiz	6	4,0	4,0	70,2
Pontevedra	6	4,0	4,0	74,2
Asturias	4	2,6	2,6	76,8
Jaén	3	2,0	2,0	78,8
Navarra	3	2,0	2,0	80,8
Coruña	2	1,3	1,3	82,1
Álava	2	1,3	1,3	83,4
Cantabria	2	1,3	1,3	84,8
Madrid	2	1,3	1,3	86,1
Orense	2	1,3	1,3	87,4
Teruel	2	1,3	1,3	89,4
Albacete	1	0,7	0,7	89,4
Badajoz	1	0,7	0,7	90,1
Ciudad Real	1	0,7	0,7	90,7
Córdoba	1	0,7	0,7	91,4
Galicia	1	0,7	0,7	92,1
Guadalajara	1	0,7	0,7	92,7
León	1	0,7	0,7	94,0
Málaga	1	0,7	0,7	94,0
Murcia	1	0,7	0,7	94,7
Palencia	1	0,7	0,7	95,4
Salamanca	1	0,7	0,7	96,0
Segovia	1	0,7	0,7	96,7
Tenerife	1	0,7	0,7	97,4
Toledo	1	0,7	0,7	98,0
Valencia	1	0,7	0,7	98,7
Zamora	1	0,7	0,7	99,3
Zaragoza	1	0,7	0,7	100,0
Total	151	100	100	

2019] Tabla 2.— Provincias actuales (o región, en algún caso) de nacimiento de los tripulantes españoles.



Mapa resumen de los lugares de nacimiento de los tripulantes de la primera vuelta al mundo. Por razones de ajuste de la imagen se han omitido los nacidos en Malasia, Azores o Canarias.

- De los datos expuestos tal vez no se pueda concluir la total y absoluta españolidad del viaje ni es el propósito de este artículo. El origen portugués de Magallanes no es discutible, ni su aportación fundamental a un viaje que finalmente tuvo como consecuencia la primera vuelta al mundo que él no pudo completar; como tampoco son discutibles los datos expuestos sobre el origen del resto de las dotaciones. Once de las actuales naciones aportaron el recurso humano, y más del 63 por 100 nacieron en las fronteras de España tal y como la conocemos hoy — en 32 provincias distintas, nada menos—.
- Sin pretender ahondar en muchos detalles, citar que curiosamente es Italia la segunda nación que más tripulantes aportó. Los franceses, alemanes y belgas tenían en su mayor parte oficios relacionados con el uso de las armas —lombarderos, principalmente—, y los portugueses, italianos y griegos con el arte de navegar. Diez localidades aportaron cinco o más tripulantes, y fueron Sevilla (20), Huelva (12), Palos de la Frontera (9), Lisboa (7), Bermeo (7), Bilbao (7), Génova (6), isla de Rodas (5), Oporto (5) y Burgos (5). Estos son los datos de los documentos originales del viaje. Lo demás —como decía Fernández de Navarrete— no dejan de ser interpretaciones que podrían esconder los hechos tal y como acontecieron.

BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. Tomo IV. Madrid: Imprenta Nacional; 1837.
- FARIA E SOUSA, Manuel de: *Europa Portuguesa*. Tomo II. Lisboa: Imprenta Antonio Craesbeeck de Mello, 1679.
- Relación de gastos hechos para la Armada de Fernando de Magallanes*. Disponible desde <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/7291724> acceso el 29 de marzo de 2019.
- PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del Globo*. Edición de Benito Caetano para la fundación Civilliter. Sevilla: Safe Creative; 2012.
- BERNAL, Cristóbal: *Relación de expedicionarios que fueron en el viaje de la especiería, sus procedencias, cargos y sueldos*. Colección «Documentos para el V centenario de la primera vuelta al mundo». Sevilla: Iniciativa Ciudadana Sevilla 2019-2022; 2014.

Orto de luna llena tras el Real Instituto y Observatorio de la Armada desde La Cortadura, 17 de junio de 2019.
(Foto: Pablo Avanzini González-Llanos).

