

ISABEL SOLER
MAGALLANES & CO.

BARCELONA 2022  ACANTILADO

Publicado por
A C A N T I L A D O
Quaderns Crema, S. A.

Muntaner, 462 - 08006 Barcelona
Tel. 934 144 906 - Fax. 934 636 956
correo@acantilado.es
www.acantilado.es

© 2022 by Isabel Soler Quintana
© de esta edición, 2022 by Quaderns Crema, S. A.

Derechos exclusivos de edición:
Quaderns Crema, S. A.

En la cubierta, detalle de una réplica de la nao *Victoria*,
fotografía de Isabel Soler

ISBN: 978-84-18370-93-9
DEPÓSITO LEGAL: B. 8055-2022

AIGUADEVIDRE *Gràfica*
QUADERNS CREMA *Composició*
ROMANYÀ-VALLS *Impressió*

PRIMERA EDICIÓN *mayo de 2022*

Bajo las sanciones establecidas por las leyes,
quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización
por escrito de los titulares del copyright, la reproducción total
o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento mecánico o
electrónico, actual o futuro—incluyendo las fotocopias y la difusión
a través de Internet—, y la distribución de ejemplares de esta
edición mediante alquiler o préstamo públicos.

CONTENIDO

<i>Sin celebraciones</i>	7
--------------------------	---

LAS COMPAÑÍAS DE MAGALLANES

1. Fronteras en el mar	19
2. Un puñado de datos dispersos	35
3. Los Orientes magallánicos. Primera temporada	55
4. Los Orientes magallánicos. Segunda temporada	78
5. Los Orientes magallánicos. Tercera temporada	102
6. Malaca-Maluco, último episodio	120

MAGALLANES & CO.

7. Lisboa: «una llaga en el ánimo»	151
8. De Sevilla a Valladolid	179
9. Una seta en el mar	210
10. De Valladolid a Sevilla	241
11. Todos los nombres	268
12. Las naos y el adiós	291
13. Los ponientes magallánicos	307
14. El más bello del mundo	341
15. La inmensidad vacía	361

MAL NEGOCIO

16. Sin luz, sin consuelo	395
17. «Arando el mar»	410

<i>Abreviaturas</i>	451
<i>Mapas</i>	453
<i>Bibliografía</i>	467

*A mi padre y a mi madre,
siempre juntos.*

SIN CELEBRACIONES

Este libro empieza *in media res*, como mandan los cánones de las grandes epopeyas. Porque eso son los viajes oceánicos renacentistas, una suma larga de epopeyas regidas por un metódico calendario de partidas y regresos, cuyo escrupuloso cumplimiento es cuestión de vida o muerte. Este libro trata de la más espectacular de todas las epopeyas marítimas o, mejor dicho, trata de aquel que fue el culpable de que ese trascendental viaje haya existido.

Este libro se titula *Magallanes & Co.* porque va de un negocio. Va de un negocio muy deseado por reyes y mercaderes, pero sobre todo por el capitán mayor de la Armada de las Molucas, el portugués Fernando de Magallanes. Aquel fue un negocio deseado y, también, un negocio fallido. Y a su vez, este libro se titula así porque trata de las compañías de Magallanes, de sus buenas y malas compañías a un lado y a otro del mundo a lo largo de su vida marítima. Por eso este libro está repleto de nombres propios, muchos, conocidos y desconocidos; está hecho adrede, aun a riesgo de aturullar al lector. Es cierto que me gusta perseguir vidas de hace quinientos años, pero en este caso, en este trascendental viaje, me parecía imprescindible. Aunque Fernando de Magallanes sea instrumento solista, vale la pena intentar colocarle toda la orquesta alrededor para que se entienda que los personajes singulares del viaje oceánico, por sí solos, no consiguen afinar, o desafinar, ni una nota de la partitura. El viaje de la vuelta al mundo empezó como concierto, pasó a ser sinfonía y fue menguando dramáticamente hasta convertirse en *ensamble*. Pero tuvo dos buenos directores, uno portugués y otro vasco.

He de confesar que hay muchos nombres propios aquí por otro motivo. Llevo décadas escribiendo sobre crónicas

de naufragios de naves portuguesas y en esa abigarrada y barroca historia trágico-marítima he visto morir a mucha gente. Tanta, que me da un no sé qué aquella bella máxima, tan repetida, «*Navigare necesse est, vivere non est necesse*». Plutarco se la atribuyó a Pompeyo, quien la debió de gritar bien alto, como un grandioso verso épico, en su arenga a los atemorizados marineros frente a la tormenta. Es bonita, yo misma la he repetido infinidad de veces, pero no es cierta. Creo que, en el mar del siglo XVI, vivir es necesario—todos luchan por ello—, pero lo común es morir. En la empresa de las Molucas apenas hay naufragios, pero sí hay muchas, muchas muertes. He querido que esas vidas que el 20 de septiembre de 1519 zarparon de Sanlúcar de Barrameda tuvieran su espacio en esta historia trágico-marítima.

Este libro también quiere alertar, al menos en estas primeras páginas, sobre lo equívocas que son las celebraciones de las epopeyas. Hay que celebrarlas, claro que sí, pero en cierto modo, cabe temer o, al menos, desconfiar de los centenarios y los quintos centenarios y todo el ruido mediático que generan. Y si hay que mirar de lejos todas esas efemérides para verlas nacer con gran expectación, crecer con mucha pompa y circunstancia, y morir para pasar cien años en silencio hasta el próximo festejo, los quinientos años del viaje de la primera circunnavegación del mundo eran y han sido y están siendo materia sensible dirigida hacia un derrotero que en muchas ocasiones poco tiene que ver con aquella empresa o con los artífices de aquella empresa. Ha pasado lo de siempre: que los países, los ministerios, las instituciones culturales y sociales han poseído el viaje de la vuelta al mundo y a sus autores, desnudándolos de su historia para vestirlos de emociones identitarias difundidas por medios de comunicación de toda índole, algunos de ellos muy serios y otros directamente torticeros y distorsionadores del relato real por mera voluntad ideológica e incluso nacionalista. La magnitud descomunal de la odisea de la circunnavegación se

prestaba a ello, y sus protagonistas fueron personajes tan novelescos que, casi de manera natural, pedían a gritos su manejo biográfico e histórico. Además, el viaje fue largo, desde 1519 hasta 1522, e incluso algunos le han dado inicio en 1517, cuando Fernando de Magallanes, muy disgustado con su rey, cruzó la frontera para ofrecer su proyecto al rey vecino (algo, por otro lado, bastante común en ambas direcciones de las lindes peninsulares). El caso es que las celebraciones quinto-centenarias han sido anchas y han dado mucho de sí, para lo bueno y también para lo malo. Y este *Magallanes & Co.*, no hay que esconderse de ello, aprovecha las célebres fechas, pero también intenta no celebrar nada, sólo contar algunas cosas que quizá ayuden a ver el negocio y las compañías magallánicas.

A su vez, demasiadas veces entre la historiografía se cae en la tentación de dejarse llevar por los antiguos cronistas y creer del todo, casi exclusivamente, la versión oficial de la expansión oceánica peninsular—es decir, los hechos de los reyes y de los grandes nombres de los navegantes—, y se dejan de lado o en segundo plano las vidas dispersas de aventureros y mercaderes (es decir, esas buenas y malas compañías que hacen posibles las epopeyas) cuando éstas, en ciertas áreas geográficas y de forma contundente en la historia del viaje portugués a Oriente, fueron las más importantes. Las crónicas oficiales dan sensación de unidad, de proyecto preconcebido, de plan premeditado, y esa idea es engañosa. Pocas veces estas crónicas hablan de los proyectos fallidos o de los éxitos fortuitos, que son los que en realidad conforman la argamasa del viaje marítimo desde sus orígenes. Eso fue el viaje, de hecho, de Cristóbal Colón, un proyecto fallido y un éxito fortuito. El éxito fortuito fue lo que lo metió en la Historia. Y lo mismo puede decirse del viaje de Fernando de Magallanes. A su vez, la vida de Juan Sebastián Elcano fue una de esas vidas dispersas que pueblan el viaje marítimo peninsular que no habría tenido espacio en la Historia si la idea de Ma-

gallanes—su negocio—hubiera salido bien, o si hubiera salido como él la había planeado. Pero no es el error o el acaso lo que convirtió a esos hombres en superhombres, en héroes patrios, en visionarios, sino los cronistas y las competitivas políticas regias, la Carrera (textualmente) a las Indias, o lo que es lo mismo, la Carrera por el Comercio. Y después, con el paso de los siglos, llega la necesidad de celebrar esas espectaculares epopeyas, y entonces los héroes se convierten en símbolos nacionales, y de pronto las identidades nacionales adquieren mayor relieve que las identidades heroicas. Hay que andar con cautela con las celebraciones, subirse a la cofa del palo mayor y no perder de vista el horizonte. Con los quintos centenarios hay que intentar seguir el rumbo, hay que despojar al héroe de su heroísmo e ir en busca de la historia, de la crónica, no tanto de la oficial como de la documental. Además, tratándose del viaje magallánico, nunca ha sido más oportuno recordar que las Indias siempre fueron orientales. O lo fueron durante muchas y largas décadas. Eso era la Carrera, o la *Carreira da Índia*: llegar y poseer Oriente, y hacerlo antes que el vecino. De ahí que la primera parte de este libro esté obstinadamente dedicada a dilucidar la posible vida, dados los escasos datos, que llevó Magallanes en Oriente. Y aun a sabiendas de poder resultar biográficamente desilusionante, se le da protagonismo, porque sin aquel Oriente magallánico no hubiera habido Occidente moluqueño.

Es cierto que Fernando de Magallanes es un héroe atípico. No fue ni es un personaje demasiado querido en Portugal, su país natal. Ya los cronistas oficiales, pocos años después de su viaje, lo vieron desagradecido, rencoroso y traidor. Y tampoco despertó pasiones en España, volcada con entusiasmo hacia el otro gran artífice del viaje de la vuelta al mundo que fue Juan Sebastián Elcano. Si ya en su época Magallanes causó recelo y desconfianza en España, después, con el paso del tiempo, la historiografía española creó y engrandeció a su propio héroe, el *verdadero*, el de la gran proeza. En

realidad, si hay un país que ama a Fernando de Magallanes, ése es Chile, que hace quinientos años apenas lo vio pasar de largo por la región más limítrofe y desolada de su geografía. En cualquier caso, Magallanes es alguien incómodo para las emociones y los sentimientos patrios, y al mismo tiempo, es fascinante para el relato de la historia del mundo. Mientras Portugal ha sido capaz de ir progresivamente reconciliándose con su navegante y, ya desde el siglo XIX, se empezó a estudiar al personaje histórico, en España el protagonismo lo sigue teniendo Elcano, y no hay título de artículo o charla radiofónica en los que no aparezca su nombre, acompañado de su redonda gesta. Ante la epopeya de la circunnavegación, las Molucas, el clavo y la nuez moscada, el Tratado de Tordesillas y el antimeridiano—los verdaderos motivos del viaje—pasan rápidamente a un segundo plano, como si fueran elementos o circunstancias menores de esa gran proeza náutica que consiguió realizar, de una vez, el piloto de Getaria. Cabe apuntar, sin embargo, que Antonio Pigafetta, el gran narrador del viaje de la Armada de las Molucas, no cita a Elcano ni una sola vez, pero eso no importa, porque ante la magnitud de la hazaña, parece no interesar preguntarse por qué el vicentino no presta espacio ni atención al que consiguió llevar la nao *Victoria* de regreso a casa.

En plena fiesta conmemorativa, demasiadas veces parece que la Carrera de Indias siga en competición a través de los historiadores, periodistas y promotores culturales, al más mínimo atisbo de un centenario de obligado cumplimiento. Esta vez es nada más y nada menos que la vuelta trioceánica a la Tierra, y eso es lo que se celebra en España, entre congresos, estudios especializados, monografías y libros colectivos, exposiciones—algunas, hay que decirlo, con títulos que sonrojan un poco, como el de *Fuimos los primeros*, organizada por el Museo Naval de Madrid—, reportajes cinematográficos y programas de radio y televisión. Y en ese bosque mediático, Magallanes va apareciendo casi circunstancialmen-

te, por lo que quizá vale la pena decir alto y claro que sin el navegante portugués no hay primera vuelta al mundo que valga ni piloto vasco que la hubiera dado.

Por eso este libro no quiere celebrar nada, sólo quiere contar algunas cosas de la historia de alguien que tuvo una idea, se empeñó en llevarla a cabo y le salió mal. Sí, el viaje de la Armada de las Molucas salió mal. Sin embargo, esa idea fallida tuvo consecuencias descomunales, porque primero Magallanes, y después Elcano y los supervivientes de la nao *Victoria*, le dieron un impensado y tajante golpe de gracia a la realidad del mundo. Tras ellos, el mundo debía volver a ser pensado y nuevamente dibujado.

Este libro también quiere contar los contextos y los paisajes de Magallanes—la compañía y el negocio—porque sin ellos no se entiende la idea magallánica y porque son fundamentales para explicar que Magallanes, los héroes oceánicos en general, no aparecen un día como una seta en el mar, sino que nacen, crecen, se desarrollan y mueren.

Como todo.

Este libro ha nacido y ha crecido gracias a encargos e invitaciones motivadas por las celebraciones del quinto centenario de la circunnavegación. Sin embargo, todo empezó a fraguarse al concluir el último capítulo, «El fin del mundo», de un libro anterior, *El sueño del rey* (2015), en el que quería explicarme el componente mesiánico de los tres grandes navegantes renacentistas—Cristóbal Colón, Vasco de Gama y Fernando de Magallanes—y que tenía su base en un artículo («Magallanes y el noveno círculo») que publiqué en la revista *Santa Barbara Portuguese Studies* (2012). Después llegaron las madrugadoras invitaciones a Santiago de Chile y Punta Arenas, en 2017, para impartir un ciclo de conferencias que titulé «Navegar hasta hallar el fin: Magallanes y el frío», y el curso, en 2018, organizado por Ximena Urbina, en el Insti-

tuto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Durante los años 2019 y 2020 se han ido sucediendo publicaciones, conferencias y charlas que me han permitido ir dibujando diferentes perspectivas de este libro. Son base de *Magallanes & Co.* los artículos «Magallanes y el dibujo del mundo» (*Anais de História de Além-Mar*, xx, 2019); «De dioses y versos, de gigantes y océanos» (*Magallania*, 48-1, 2020); la coordinación, con Ximena Urbina y Luís Filipe F.R. Thomaz, del monográfico *Volta ao redor de Magalhães* (*Abriu*, n.º 8, 2019); y el capítulo «La materia de los sueños especieros» para el catálogo *El viaje más largo: la primera vuelta al mundo*, dirigido por Braulio Vázquez Campos, Guillermo Morán Dauchez y Antonio Fernández Torres (Arquivo General de Índias de Sevilla; Acción Cultural Española, 2019).¹

Para llegar hasta aquí ha sido fundamental seguir la estela de Luís Filipe F.R. Thomaz, José Manuel García, Juan Gil, Rui Manuel Loureiro, y de tantos otros estudios fundamentales que van poblando los pies de página de este libro. No quiero dejar de elogiar la labor divulgadora de Tomás Mazón Serrano y su página *rutaelcano. La Primera Vuelta al Mundo*, iniciada en 2017 y rebosante de información, enlaces y noticias de actividades, pero, sobre todo, por poner, al alcance de todos, documentos originales valiosísimos junto a su transcripción, además de vínculos a crónicas, bibliografía y cartografía, y facilitar el seguimiento del viaje de la vuelta al mundo día a día. Es, sencillamente, espectacular poder navegar por este espacio virtual.

¹ Empecé este libro como miembro del proyecto de investigación «Imágenes y fantasmas de la ciencia ibérica, ss. XVI-XVIII» (HAR2014-52157-P), dirigido por el doctor Juan Pimentel, del Instituto de Historia del CSIC, y lo he terminado como miembro del proyecto «Saberes de las dos Indias. *La materia medica* en el mundo colonial ibérico, ss. XVI-XVII» (PID2019-106449GB-I00), dirigido por los doctores José Pardo-Tomás y Juan Pimentel, Institut Milà i Fontanals, CSIC.

También es cierto que el de Magallanes es el más documentado de todos los viajes oceánicos renacentistas, y esos documentos, en su gran mayoría, están publicados y son accesibles desde hace ya mucho tiempo en ediciones modernas (son, prioritariamente, las que se emplean aquí). El Archivo General de Indias de Sevilla (AGI) y el Arquivo Nacional da Torre do Tombo de Lisboa (ANTT) preservan el conjunto principal de fuentes manuscritas originales o sus copias coetáneas, y se ofrecen digitalizadas. Asimismo, son de fácil acceso las fuentes cronísticas que alberga la Biblioteca Nacional de Lisboa. Son cientos de documentos, sobre todo, los recogidos por la Casa de la Contratación sevillana, por los que se puede rastrear hasta el más mínimo paso administrativo en la gestión del viaje a las Especias: las decisiones que fue tomando el rey Carlos y su Consejo mediante reales cédulas, los conflictos y retrasos, el proceso económico, la elección de las naves, qué se cargó en ellas, la selección de la tripulación, su procedencia, sus nombres familiares, los sueldos, los cargos, también los contenciosos tras el regreso de la nao *Victoria*, los interrogatorios a los supervivientes. Se detectan, en esos documentos, no sólo los movimientos que fue dando Magallanes, sino también su personalidad, sus tensiones, su desesperación, su desconfianza, hasta sus furias. También su determinación y la seguridad en sí mismo.

Los documentos de la Torre do Tombo enseñan las preocupaciones y alarmas de los embajadores y *feitores* portugueses en Castilla a medida que iba avanzando la preparación del viaje, y se advierte el tono, siempre directo, con el que informan al rey D. Manuel I de Portugal. Sin embargo, la mayoría de los documentos del ANTT informan de lo que pasó después del viaje de la vuelta al mundo y el conflicto que generó para saber con exactitud a qué reino pertenecía el Maluco. No se trata aquí este apasionante debate, porque da para escribir otro libro, menos marineramente y más diplomático.

Además, se dispone de otro tesoro documental que son los testimonios de algunos de los embarcados. Entre ellos, lo que contaron los tripulantes de la nao *San Antonio*, que regresó antes (ya se verá por qué), y recogió el secretario del rey, Maximiliano Transilvano, en una larga carta muy divulgada. También se han conservado el pormenorizado derrotero del piloto griego Francisco Albo, con todas sus observaciones diarias, o las largas listas de fallecidos, con su fecha y causa de muerte, y los acuerdos firmados con los distintos reyes locales con los que fueron contactando las naves magallánicas (éste es el *Libro de las Pacés*). El único documento que preserva la Biblioteca Nacional de España es el relato del marinero Ginés de Mafra, por el que se puede saber la terrible peripecia de la nao *Trinidad* mientras la *Victoria* daba la vuelta al mundo. Quizá sí es cierto que tanto el marinero León Pancaldo como el maestre Juan Bautista de Punzorol pudieran ser el autor del *Roteiro de um piloto genovês* que se encuentra en el ANTT, aunque es más probable que fuera Pancaldo porque, de ambos, fue el que sobrevivió. Y es subyugante la carta que escribió desde Cochín el último capitán de la *Trinidad*, Gonzalo Gómez de Espinosa, ya prisionero de los portugueses, que cabe leer acompañada de las declaraciones de León Pancaldo, Ginés de Mafra y Juan Rodríguez, el Sordo. Otro documento maravilloso es la declaración del grumete Martín de Ayamonte, apresado en Timor por los portugueses; y también lo es la relación anónima de un *Portoghese Compagno di Odoardo Barbosa*, que el gran editor Giovanni Battista Ramusio publicó, en italiano, en 1554. Por desgracia, de los documentos que entregó Juan Sebastián Elcano a su regreso, apenas se conserva la copia coetánea de la carta que mandó al emperador al llegar con la destartalada *Victoria* a Sanlúcar de Barrameda.

De todos los testimonios conservados, el mejor, sin duda alguna, es el del caballero aventurero Antonio Pigafetta, y lo es por lo que dice y también por lo que no dice. La segun-

da parte de este *Magallanes & Co.* le sigue la estela de cerca, como ya se verá.

Quiero agradecer a Coloma Lleal no sólo la generosidad con la que me presta su enorme saber, sino también la paciencia con la que recibe mis asaltos a su correo, llenos de palabras que necesitan con urgencia sus detalladas explicaciones.

Sin Sergi del Castillo, patrón del *Sula*, no hubiera podido moverme por estos rumbos magallánicos ni cruzar el Pacífico, como él sí ha hecho. Su experiencia, sus observaciones y sus cartas náuticas me han permitido localizar islas y atolones, entender vientos y corrientes y llegar siempre a puerto.

El confinamiento que impuso la pandemia mundial de la COVID-19 hizo que mi madre y yo entráramos juntas en el frío estrecho magallánico, cruzáramos el enorme Pacífico y presenciásemos la muerte del capitán mayor de la Armada de las Molucas. Fueron singladuras intensas y dramáticas leídas en voz alta en nuestro mundo cerrado y expectante. Está aquí la memoria de aquellos días de aventura con mi madre.

Estas páginas han ido creciendo mientras Guillem preparaba el *Concierto para violoncelo en mi menor*, op. 85, de Edward Elgar, y Jordi, entre sus mil cosas, iba leyendo los episodios de la vida de Fernando de Magallanes y sus compañías. A Guillem le agradezco la belleza de la música que ha acompañado este viaje, también su tenacidad y constancia; y a Jordi le agradezco el contagio de su vitalidad, su ímpetu, su impaciencia. Van la música y la alegría entre los embates de las olas.

Alella, mayo de 2020

LAS COMPAÑÍAS
DE MAGALLANES

[Acantilado no se responsabiliza del contenido de los portales de la red mencionados en el libro].

1. FRONTERAS EN EL MAR

Hacía muy mal tiempo y los vientos eran contrarios en la costa del Cantábrico el 19 de septiembre de 1517, cuando las cuarenta naves que formaban el séquito del duque de Luxemburgo, y futuro rey de Castilla y Aragón, echaban anclas en el pequeño pueblo de Tazones, y no cerca de Santander, como estaba previsto. Carlos tenía diecisiete años y era la primera vez que viajaba a las tierras de su madre, Juana, la reina triste, la reina loca. No la veía desde hacía más de una década. Quizá debió de sentirse contrariado por la reacción de los desconcertados y asustadizos habitantes asturianos; como mínimo, acostumbrado al brillo y a la ceremonia de la corte borgoñona, debió de tener la sensación de que llegaba a un insospechado *viejo mundo*, nuevo para él, que lo observaba atónito tras haberlo tomado por corsario y haber intentado hacerle frente. Hacía un año y medio ya que había muerto su abuelo Fernando el Católico y al joven heredero lo esperaban con ansia y apremio en Laredo—el mismo puerto del que había zarpado su madre en 1496 rumbo a los Países Bajos—, pero aquella numerosa corte tuvo que apañárselas como pudo esa primera noche, para iniciar al día siguiente un lento avance bajo la lluvia, siguiendo la costa. Iba alicaído Carlos, parecía enfermo; por eso, sus médicos decidieron mezclarle raspaduras de unicornio entre sus medicinas, a ver si se animaba.¹

Un mes después, el 20 de octubre de 1517, el portugués Fernando de Magallanes cruzaba la frontera de Portugal

¹ Laurent Vital, «Relación del primer viaje de Carlos V a España», en: J. García Mercadal (ed.), *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, Aguilar, 1952, p. 691.

rumbo a Sevilla. Cruzaba enfadado, se sentía injustamente maltratado por el rey Manuel I, se sentía traicionado y, asimismo, sabía que iba a traicionar. O eso iban a decir las crónicas casi al unísono. Como Carlos, también era la primera vez que el portugués pisaba suelo castellano. Se expatriaba, no volvería a ver su tierra. Un mes y medio después, iba a abandonar el país otro agraviado por el rey Manuel y otro personaje de final funesto en esta historia, el cosmógrafo Ruy Faleiro. Y curiosamente, también ese mismo año regresaba a España, molesto y perjudicado por la nueva política manuelina—muy restrictiva respecto a las actividades comerciales extranjeras en territorio portugués y en sus dominios ultramarinos—alguien enormemente rico y enormemente bien informado, el mercader y financiero burgalés Cristóbal de Haro, después de más de una década de gestión mercantil en el Atlántico y en el Índico desde Lisboa.

No hay que alarmarse, no era algo inusual cruzar la frontera peninsular, lo hicieron navegantes, cartógrafos, mercaderes, nobles, religiosos, banqueros y un amplio abanico de representantes de diferentes clases sociales, y lo hicieron en una y otra dirección. Cristóbal Colón la cruzó y Fernando de Magallanes también; y Vasco de Gama estuvo a punto de hacerlo o, al menos, amenazó con ello. Las fronteras eran tan permeables como cambiantes eran los contornos de los mapas en un momento en el que el mundo era un dibujo fragmentado e incierto que avanzaba, progresivo y lento, con las noticias sobre él que llegaban en las naves de la Carrera oceánica peninsular. Los cruces de frontera también enseñan que una cosa son los reyes y sus reinos, y otra, los navegantes y sus mares. Sin duda, los navegantes dependían de los reyes y los reyes de los navegantes, pero quizá la dependencia no era tan estrecha y, además, se iba relajando según el espacio geográfico que el navegante recorría en su viaje y según la realidad del mundo que paulatinamente iba observando y viviendo. Los reyes, desde sus cancillerías, observaban los

mapas. Y eso es así porque a los reyes les preocupaban mucho más las fronteras que a los navegantes. Los navegantes eran más de horizontes. Pero, entre unos y otros, al servicio de ambos, los cartógrafos dibujaban.

Aunque no fue heroica la decisión de Magallanes, como tampoco fue memorable el desembarco de Carlos en Asturias, sí iban a ser pasos de gran trascendencia desde sus dimensiones tanto políticas como espaciales. Sin que ni uno ni otro pudieran imaginarlo todavía, ambos pasos iban a desencadenar un conflicto histórico, geopolítico y, asimismo, filosófico y psicológico, que abarcaría las dimensiones del mundo entero. La llegada de Carlos y de Magallanes a España iba a obligar a repensar el mundo, a dibujarlo una vez más en todos sus contornos y contenidos, en todas sus consecuencias. Y ahí, en el dibujo del mundo, el navegante portugués le llevaba franca ventaja al joven y neófito rey, pero nada de todo eso—es decir, nada de las consecuencias del gran dibujo del mundo magallánico—estaba en la cabeza de Magallanes en octubre de 1517, ni tampoco llegaría a saber nunca la trascendencia de aquel cruce de frontera. Y por su parte, bastante trabajo iba a tener el rey Carlos en intentar entender adónde había llegado y en qué situación se encontraban los reinos que iba a heredar. De mapas y, sobre todo, de océanos, sabía poco todavía aquel joven rey.

Cinco meses después de cruzar la frontera portuguesa, posiblemente el 2 de marzo de 1518,² Magallanes se presentaba en Valladolid. Llevaba una carta, un mapa y un libro, y quería exponer una idea y alcanzar una capitulación. Iba con su socio Ruy Faleiro y tenía tiempo, pero estaba impaciente.

² La fecha la sugiere Demetrio Ramos Pérez, *Magallanes en Valladolid. La capitulación*, Valladolid, Diputación de Valladolid-Universidad de Valladolid, 2019, p. 89 (estudio publicado con anterioridad en: Avelino Teixeira da Mota (ed.), *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975).

Por su parte, lo primero que había hecho Carlos durante aquellos meses fue acudir a Tordesillas, con su hermana Leonor, a ver a su madre y a su hermana pequeña, la infanta Catalina, a la que no conocían. Deseaban verlas, obviamente, y Carlos deseaba persuadir a la reina para que delegase la Corona en él. De eso se iba a encargar el hábil señor de Chièvres, Guillermo de Croy, tutor y gran chambelán de Carlos. Y no fue difícil. Después, enterró a su padre, que llevaba once años insepulto en el convento de Santa Clara, y emprendió camino hacia Valladolid para encontrarse con su hermano Fernando, el preferido del rey Católico y al que rápidamente iba a despachar hacia los Países Bajos.

Contrariamente a su desembarco, la entrada en Valladolid fue triunfal. Era el 18 de noviembre de 1517, y lo esperaban «muchos grandes y caballeros castellanos ricamente aderezados, y después la Iglesia, y la Universidad, y la Chancillería, y el último, el Consejo», lo recibieron «el infante don Fernando, el condestable, el duque de Alba, el marqués de Villena, el conde de Benavente, el duque de Arcos, el duque de Segorbe y muchos obispos y caballeros. Llegó la caballería a seis mil, y muchos vestidos de tela de oro y plata». Primero entraron las formaciones de infantes, después, la caballería regia y los grandes señores de Castilla; tras ellos, el joven Fernando, acompañado del cardenal Adriano de Utrecht y Alonso de Aragón, arzobispo de Zaragoza e hijo bastardo del rey Católico. Carlos entró bajo palio, «vestido de brocado, con mucha pedrería, y en la gorra un diamante de inestimable precio, en un caballo español, mostrándose muy brioso, que dio gran contento a todos»,³ lo escoltaban los embajadores de la Cristiandad, el del papa, el de su abuelo el emperador. Ce-

³ Prudencio de Sandoval, *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*, libro III, cap. III. http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/historia-de-la-vida-y-hechos-del-emperador-carlos-v--2/html/feecfca-82b1-11df-acc7-002185ce6064_7.htm#139.

rraba el séquito Leonor, seguida del señor de Chièvres y las damas de la infanta asistidas por caballeros; por último, desfilaron los arqueros de la guardia del rey.⁴ Estaba en Valladolid Germana de Foix, la reina-viuda de Fernando el Católico que tanto iba a despertar el interés de su nietastro.

Todo el mundo estaba allí. Y el impacto escenográfico estuvo bien estudiado, pero no causó entusiasmos. Carlos era demasiado joven y demasiado inaccesible, por su desconocimiento de la lengua, también por la fisonomía de su rostro y su actitud medio taciturna, también por la barrera que imponían sus arrogantes consejeros flamencos. Y las cosas iban a empeorar, como pudo advertir en febrero de 1518 cuando convocó Cortes para que Castilla le jurara pleito-homenaje. No gustaba aquel extranjero. No gustaba que pretendiera el título de rey en vida de su madre, no gustaba el dinero que pedía y no gustaban las prebendas y cargos que iban ocupando los cortesanos flamencos, además de sus despectivas actitudes. Antes de la jura, en la carta del 4 de febrero, explicaba en tono irónico el humanista Pedro Mártir de Anglería a los marqueses de Vélez y de Mondéjar que los «habitantes del Océano Glacial [los flamencos] se enriquecerán, mientras que vuestra Castilla será esquilmada», para, cuatro días después de la jura—que fue el 8 de febrero—, ilustrar en una nueva carta sobre los desplantes de los nobles extranjeros, al tener éstos «a los españoles en menos que si hubieran nacido en sus cloacas» y concluir con melancolía aludiendo a los caprichos de la fortuna por los que, de pronto, «los conquistadores de reinos son tenidos en tan poco aprecio» por aquellos recién llegados.⁵ Orgullosos unos, ofensivos los otros. Todo empezaba mal; lujoso, pero mal.

⁴ Manuel Fernández Álvarez, *Carlos V, el César y el hombre*, Barcelona, Espasa, 2015, pp. 86-89.

⁵ Pedro Mártir de Anglería, «Epistolario», en: *Documentos Inéditos de la Historia de España*, Madrid, Imprenta Góngora, 1956, vol. IX, pp. 295-296 y 298-300, respectivamente.