



El orbe a sus pies

Magallanes y Elcano:

cuando la cosmografía española
midió el mundo

Pedro Insua

Edición actualizada.
Incluye mapas

Ariel

Pedro Insua

El orbe a sus pies

Magallanes y Elcano: cuando la cosmografía
española midió el mundo

Prólogo de Atilana Guerrero

Ariel

Primera edición: junio de 2019
Primera edición en esta presentación: junio de 2022

© 2019 y 2022, Pedro Insua Rodríguez

Derechos exclusivos de edición en español:
© Editorial Planeta, S. A.
Avda. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona
Editorial Ariel es un sello editorial de Planeta, S. A.
www.ariel.es

ISBN: 978-84-344-3559-9
Depósito legal: B. 9.505-2022

Impreso en España

El papel utilizado para la impresión de este libro está calificado como papel ecológico y procede de bosques gestionados de manera sostenible.

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.



Índice

| | |
|---|-----|
| <i>Prólogo</i> , de Atilana Guerrero | 11 |
| <i>Prefacio</i> | 17 |
| <i>Introducción</i> . España y Portugal, imperios esféricos que desbordan el mundo antiguo | 29 |
| 1. En busca de un estrecho hacia las Molucas | 43 |
| 2. El viaje Magallanes-Elcano y su doble giro oceánico | 57 |
| 3. Repercusiones del viaje Magallanes-Elcano | 91 |
| 4. Renunciar a las Molucas para arraigar en China | 105 |
| 5. La Empresa de China y las controversias sobre los justos títulos | 127 |
| 6. Renuncia a China, conquista de las Molucas y cierre del «lago español» | 147 |
| <i>Epílogo (cartográfico)</i> . La geometría como compañera del imperio | 169 |
| <i>Notas</i> | 185 |

En busca de un estrecho hacia las Molucas

El objetivo magallánico de encontrar un paso entre el Atlántico y el mar del Sur hacia la India, para establecer una ruta occidental hacia el Oriente, implicaba necesariamente la misma concepción esférica del orbe terrestre que tenía Colón. Se trataba de realizar una maniobra de envolvimiento para alcanzar el levante por el poniente, dado que, con la inesperada aparición de América, esta terminó por ser un obstáculo que debía sortearse para que dichos planes geoestratégicos y comerciales se cumplieran. Por el lado oriental los accesos hacia la Especiería para Castilla —que, se suponía, caía dentro de su demarcación hemisférica— eran dos: el terrestre tradicional (mediterráneo) y el oceánico índico, dependiente de Portugal. Pero por el lado occidental, se encuentra con un muro continental que no hay modo de atravesar.

EL MURO AMERICANO, UN OBSTÁCULO PARA LLEGAR AL MAR DEL SUR

Cristóbal Colón pensaba que las corrientes que se notaban en el mar Caribe provenían de algún canal, estrecho o angostura que daba paso al mar de la India y que, de encontrarlo, facilitarían la vía de acceso a las islas donde se «crían los aromas» (como dice Mártir de Anglería). En su cuarto viaje, intenta

recorrer la costa norte de Cuba en busca del paso, «para abrir la navegación del mar de Mediodía, de lo que tenía necesidad para descubrir las tierras de la especiería», dice su hijo Hernando Colón. Su intención era ir a reconocer la tierra de Paria (en el norte de Venezuela) y continuar por la costa, hasta dar con el estrecho que tenía por cierto que se hallaba hacia Veragua y Nombre de Dios (en el actual Panamá).¹

La realidad del Nuevo Continente representa, en este sentido, un fracaso, el de Colón, una vez desechada su interpretación «asiática», pues la vastedad de la Tierra Firme americana impedía encontrar, tras varios intentos, el acceso occidental al mar de la India, que había sido el propósito original del Almirante. Juan de la Cosa, Alonso de Ojeda, Américo Vespucio, Vicente Yáñez Pinzón, Peralonso Niño y Juan Pedro Díaz de Solís exploraron sin éxito, en continuidad con el proyecto colombino, la costa centroamericana en busca del deseado paso a la Especiería y al mar del Sur, visto por Núñez de Balboa por primera vez en 1513.² «Hay tal furor de buscar ese estrecho, que se exponen a mil peligros; pues cualquiera que lo encontrara, si se puede encontrar, obtendrá en sumo grado la gracia del César y gran autoridad. Porque si se hallara paso del océano austral al septentrional, sería más fácil el viaje a las islas que crían los aromas y las perlas. Y no valdría la empeñada cuestión con el rey de Portugal [...]. Pero hay poca esperanza de encontrarlo», concluye Mártir de Anglería, hablando de la búsqueda septentrional del estrecho.³

El caso es que, impulsada por el hallazgo de Núñez de Balboa, la Corona le encargó de nuevo a Solís, sucesor de Américo Vespucio como piloto mayor de la Casa de Contratación, la misión de ir hacia el sur en busca del deseado paso y así, en palabras de Fernando el Católico, encontrar «la espalda de la Castilla de Oro» (Panamá). Con este objetivo, los tres barcos comandados por Solís parten de Sanlúcar de Barrameda el 8 de octubre de 1514, tocan Tenerife, dan el salto atlántico y, bordeando la costa de Brasil, llegan a lo que se llamará mar Dulce, el actual estuario del Río de la Plata,

dada la escasa salinidad que en él se encuentra. Allí morirá Solís a manos de los indígenas caníbales el 20 de enero de 1516. Con la pérdida de su capitán y sin encontrar el estrecho, la expedición regresará a España tras un nuevo fracaso.

Es verdad que, con anterioridad, había sido Vespucio, solo que a las órdenes del rey de Portugal, el que había llegado más al sur, más de lo que llegaría Solís después, al parecer. Según Gómara, «en el año 1501, yendo a buscar estrecho para las Molucas y la especiería por mandado del rey don Manuel de Portugal»,⁴ la expedición de tres carabelas había alcanzado los 52° de latitud (ya muy cerca del estrecho, que está casi a 54°), no pudiendo avanzar más ante las embestidas de una tormenta que los obligó a regresar.⁵

Será, finalmente, el contumaz Fernando de Magallanes, ya bajo bandera castellana, el que continúe con esta pretensión de búsqueda meridional, pero teniendo que solventar un doble obstáculo, técnico uno, diplomático el otro, que va a determinar la suerte de la expedición e influir decisiva y constantemente en ella. América representaba un muro físico y se requerirán para sortearlo profundos conocimientos cosmográficos y pericia marinera. Por su parte, el Tratado de Tordesillas era un muro diplomático, al establecer una «raya» que convierte el hemisferio portugués en intransitable para la navegación castellana.

En cualquier caso, Magallanes va a tener que arrostrar esos dos grandes obstáculos —América y el Tratado de Tordesillas— desde el comienzo, con los propios preparativos de la expedición, hasta el final, cuando Elcano se vea obligado a realizar una penosa travesía por el Índico para poder terminar con éxito la empresa.

A LA ESPECIERÍA POR EL ORIENTE

Portugal, bajo el virreinato de Francisco de Almeida (1505-1510), logra dominar el espacio índico africano, por el he-

misferio oriental, accede con menor dificultad —sin un muro continental de por medio— a las regiones del Quersoneso Áureo (península malaya). Para doblar el estrecho de Malaca y llegar a la misma fuente de las especias, se prepara una flota dispuesta bajo el mando del general Diogo Lopes de Sequeira. Magallanes ya participa en ella, distinguiéndose por su bravura y como experto navegante.

Con la pretensión de instalarse sobre las islas de Banda, Amboina y, por supuesto, las Molucas, en 1510 —ya con Alfonso de Alburquerque como nuevo virrey— Portugal envía por diferentes vías a Antonio Abreu, Francisco Serrano y al propio Magallanes a la exploración y conquista del archipiélago de la Insulindia. Abreu llega a la isla de Banda, mientras que Serrano arriba a Ternate, en las Molucas, donde permanecerá nueve años. Aún no se sabe muy bien cuál fue el recorrido de lo explorado por Magallanes y su alcance en esas latitudes (Argensola dice que estuvo en unas islas «seiscientas leguas más allá de Malaca»), pero lo que sí está claro es que mantuvo correspondencia con Serrano sugiriéndole este que fuera al Maluco, en donde existía un comercio próspero. Y este será el objetivo de Magallanes, en efecto, a partir de ese momento: llegar a la Especiería para reunirse con Serrano.

Mientras tanto, la Corona portuguesa parece tener otros planes, poniendo de manifiesto que, a pesar de las pretensiones castellanas sobre las Molucas, no va a renunciar a ellas ni mucho menos. Y es que cuenta ahora con la ventaja, bastante decisiva en apariencia, de que Portugal ya ha llegado a las Molucas, centro neurálgico de la Especiería, mientras que Castilla sigue sin poder hallar (si es que existe) un paso a través de la barrera continental americana. Además, a instancias del rey de Portugal, en noviembre de 1514 el Tratado de Tordesillas será confirmado en la bula *Praeelsae Devotionis* del papa León X, donde se adjudicaban a los portugueses todas las tierras al oriente, cualquiera que fuese la longitud en la que estuvieran localizadas, siempre que no perteneciesen a reyes cristianos.

Ahora bien, entre el proyecto de Magallanes (llegar a las Molucas para reunirse con Serrano) y su empeño para ponerlo en práctica, va a ocurrir algo decisivo para el ulterior desarrollo de los acontecimientos.

De regreso a Portugal, y tras su paso por África —donde participa en una aceifa contra los moros de la Berbería que lo dejará cojo—, Magallanes se encontrará con la desafección de Manuel I. El rey no atiende sus (al parecer) justas demandas a propósito de la compensación en correspondencia a sus méritos y comienza a barajar la idea, bien por desistimiento, bien porque así lo marcaba la cartografía y el cálculo (imperfecto) de las longitudes geográficas, de que las Molucas estaban fuera del límite de pertenencia a Portugal, cayendo estas más bien, y así lo sostiene también Serrano, del lado del hemisferio de Castilla. Esta situación, la afrenta a su persona por parte de Manuel I, y el hecho de que, según los cálculos, lo mejor de la Especiería cae dentro de la demarcación castellana, explica el paso dado por Magallanes a continuación.

MAGALLANES, CAPITÁN PORTUGUÉS Y ESPAÑOL

Según Pigafetta, la inspiración, e incluso la determinación, de Magallanes para sacar adelante el proyecto le vienen de Serrano, plenamente instalado en las Molucas:

Serrano era gran amigo y creo que pariente de nuestro desdichado capitán general, y fue quien le decidió a emprender este viaje, porque durante la estancia de Magallanes en Malaca supo por sus cartas que Serrano estaba en Tadore, donde se podía hacer un comercio ventajoso. Magallanes no olvidó lo que Serrano le escribió cuando el difunto rey de Portugal, D. Manuel, rehusó aumentar su sueldo en un testón [una moneda de plata portuguesa] al mes, recompensa que creía sobradamente merecida por los servicios prestados a la Corona. Para vengarse vino a España y propuso a su majestad el emperador ir al Maluco por el Oeste, obteniendo el real permiso.⁶

Navarrete, en la noticia biográfica de Magallanes que precede a su compilación de los documentos sobre la expedición, ofrece varias referencias de los autores portugueses Manuel Faria de Sousa, por un lado, y de Diogo Barbosa Machado, por otro, en el que ambos hablan de la «desnaturalización» portuguesa de Magallanes y su intento de hacer méritos para ser admitido en Castilla. «Viéndose, Magallanes, sin aquel precio de calidad que su rey le negaba y él creía serle debido por su nacimiento y servicios, que todo era bueno, se desnaturalizó del reino con actos públicos, y pasose a servir al Emperador Carlos V», dice Faria de Sousa.⁷ Barbosa, por su parte, precisa que Magallanes «pasó a Castilla, donde para que en ningún tiempo fuese acusada su fidelidad de menos pura para la Corona de Portugal, se desnaturalizó con públicas y solemnes demostraciones, y buscando la majestad cesárea de Carlos V, le prometió descubrir un nuevo camino para las Molucas, de cuya navegación y conquistas recibirían los españoles opulentas conveniencias».⁸

Es decir, Magallanes busca ganar, poniéndose públicamente al servicio del emperador Carlos, la «naturalización» castellana, y con tal propósito ofrece la posibilidad de descubrir aquel estrecho, aquel paso meridional que sortearía el muro americano, para establecer una vía de conexión marítima íntegramente castellana con la Especiería. A Magallanes se le une el insigne astrónomo, también portugués, Ruy Falero, agraviado igualmente por el rey Manuel, y ambos se dirigirán a la corte castellana.

La rivalidad con Portugal va a ser extrema (aquí la idea de una «civilización ibérica», propuesta por el historiador luso Oliveira Martins, se desdibuja), y exasperante para Magallanes. Su condición de portugués hará que buena parte de la tripulación castellana lo mire con desconfianza, a pesar de que la propia expedición, planteada en favor de los derechos castellanos sobre las Molucas, fuera una solemne demostración pública de fidelidad hacia el emperador. Los portugueses, por supuesto, trataron de ponerle todo tipo de

trabas para lograr que esa expedición no saliese adelante, que incluyeron la posibilidad de terminar —en Zaragoza— con la vida del tenaz capitán portugués.

El embajador portugués Álvaro de Costa, desplazado a Castilla con ocasión de las próximas nupcias entre el rey Manuel y la infanta Leonor —hermana del emperador Carlos—, buscó a toda costa impedir que la empresa de Magallanes y Falero prosperase, tratando de disuadir primero a Magallanes, acusándolo de agravio contra su rey natural, y después al propio emperador Carlos, tildándolo de poco diplomático al recibir vasallos de un rey amigo, como lo era el portugués, con proyectos que lo perjudicaban. Carlos acudió a la Junta de Indias, presidida por el obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, para confirmarse en su propósito de sacar la empresa adelante. También es cierto que, tanto Carlos como Fonseca, que llevaba los asuntos indianos,⁹ procuraron que el peso del protagonismo portugués en la armada no fuera excesivo, manteniendo ciertas cautelas que, veremos hasta qué punto, influirán decisivamente en la expedición.

En definitiva, puestos al servicio del rey de Castilla, Magallanes y Falero proyectan un plan que brinda la posibilidad de encontrar, por fin, el deseado «paso» dirigiéndose más al sur de lo que habían llegado Solís y Vespucio,¹⁰ con la garantía de ir siempre, por supuesto, por el hemisferio castellano y evitar así conflictos (y dependencias) con Portugal.

AMÉRICA ES EL PROBLEMA, MAGALLANES LA SOLUCIÓN

Según Magallanes y Falero, las Molucas entraban dentro de la demarcación castellana, pero los portugueses, tras instalarse en ellas y blindarse allí, no van a dejar tan fácilmente que el objetivo castellano se cumpla, y menos de la mano de un renegado portugués.

La cuestión, y aquí reside el riesgo de la operación, es que ese paso interoceánico no tenía en absoluto por qué

existir. Magallanes contaba con ciertas pruebas técnicas, pero, desde luego, no eran definitivas. De hecho, no figuraba en el planisferio elaborado por el cosmógrafo portugués Lopo Homem en 1519 (quizá creado *ad hoc* para disuadirlos del proyecto). Y, de ser así, la empresa se convertiría en un completo y perentorio fracaso. No había ninguna evidencia cosmográfica ni geográfica que sirviera como prueba terminante y, sin embargo, ello no fue freno para que un audaz y decidido Magallanes fuera capaz de involucrar a la Corona española en tal aventura.

La opinión de Magallanes de que existe un paso, una conexión, entre el Atlántico y el mar de la India viene de lejos, según Anglería.¹¹ Pigafetta, por su parte, afirma que Magallanes había visto, en la «tesorería» del rey de Portugal, un mapa hecho por el cosmógrafo Martin Behaim (célebre por ser el creador del globo terráqueo, que aún se conserva en excelentes condiciones, pero que fue elaborado antes de descubrirse el continente americano) en el que se recogía la existencia de ese estrecho.¹² Puesto que Magallanes había tenido acceso, como piloto portugués, a la tesorería lusa, Portugal vería con disgusto cómo su potencia rival en la navegación oceánica se beneficiaba con la revelación de los secretos allí guardados y que Magallanes y Falero, de algún modo, conocían.

Pero seguramente la prueba cartográfica más decisiva es la que trae consigo Magallanes desde Portugal —como recoge Argensola—, y que a la postre será utilizada como modelo en la preparación de las cartas que se elaborarán ex profeso para el viaje:

[...] vuelto a Portugal no le hicieron merced, antes se juzgó por agraviado, y sintiendo el disfavor pasó a Castilla, trayendo un planisferio dibujado por Pedro Reinel; por el cual, y por conferencias que por cartas había tenido con Serrano, persuadió al Emperador Carlos V que las Molucas eran de su derecho. Dicen que confirmaba su opinión con escritos y autoridad de Ruy Faleiro Portugués, astrólogo judicial, y más con la de Serrano.¹³

El cartógrafo portugués Pedro Reinel y su hijo Jorge Reinel, junto con el cosmógrafo Lopo Homem, son, al parecer, los responsables del *Atlas Miller*, un conjunto de mapas manuscritos realizados en Portugal, algunos de los cuales quizás esté inspirado por ese planisferio que, según Argensola, Magallanes traía de Portugal, y con el que convenció al emperador de que las Molucas quedaban en el lado castellano. Podría tratarse también, según afirma Colomar Albájar, de la representación en un plano en forma circular o de una proyección polar similar a la de 1522 atribuida a Pedro Reinel y que se conserva en el Museo Topkapi de Estambul.¹⁴ Además, se le atribuye también el mapamundi conocido como *Kunstmann IV*, fechado en 1518. Ya en Sevilla,¹⁵ Jorge Reinel elaboró un globo que, concluido por su padre, sirvió de patrón para la elaboración de las cartas del gran cosmógrafo Diego Ribero.¹⁶

La expedición de Magallanes, de esta manera, será un polo de atracción para los cartógrafos más importantes del momento y, a su vez, la Casa de Contratación sevillana se convertirá en el centro principal de la producción cartográfica, desplazando a Lisboa en este sentido. Así, entrarán al servicio de la Casa de Contratación, además de los hermanos Falero —Ruy y Francisco—, Nuño García de Toreno y el propio Diego Ribero, todos ellos vinculados, de un modo o de otro, con el viaje magallánico. De hecho, todo el instrumental técnico (cartas de marear, cuadrantes, astrolabios, agujas de marear, relojes) serán encargados a Ruy y a Toreno, según figura detalladamente en la *Relación del coste que tuvo la armada de Magallanes*.¹⁷ Esto va a representar una transformación verdaderamente revolucionaria en la historia de la cartografía, por la que Sevilla absorberá, y se beneficiará, de la obra portuguesa en este sentido, convirtiéndose la ciudad andaluza en el centro neurálgico desde el que, a partir de este momento, el Imperio español se orientará sobre esa esfera, sobre ese orbe que, en breve, va a ser rodeado, medido, conmensurado.¹⁸ El alcance de la acción impe-

rial española, dominando desde Sevilla las rutas oceánicas, sobre todo cuando en 1580 se anexiona Portugal, va a hacer ciertas las palabras del ateniense Temístocles: «Todas las cosas posee quien posee los mares».¹⁹

El caso es que —con estas pruebas, y con ese instrumental técnico para la navegación— Magallanes presenta al recién llegado rey de Castilla, Carlos, su proyecto. Este contará inmediatamente con el apoyo del obispo Fonseca y, tras algunas dudas, con la financiación de la Corona.

El viaje estaba previsto que durase al menos dos años, y esto generaba muchas dificultades dado su carácter *sui generis*. La carrera de Indias, establecida por Colón por vez primera, duraba alrededor de un mes, y el viaje portugués a la India por la carrera africana, con Vasco de Gama como pionero, duraba seis. Se trataba, pues, de un viaje que rompía los cánones, lo que exigió una preparación muy minuciosa, además de costosa (por ser más difícil encontrar personal para incorporarse, dadas las expectativas tan inciertas).

A medida que se desarrollan los preparativos, el coste se incrementa hasta el punto de que la Corona tiene que acudir a capital privado, y lo obtendrá de la mano de Cristóbal de Haro, también descontento con Manuel I. Portugués de origen, era un rico mercader de Amberes que había hecho fortuna con el comercio con la India, conociendo con bastante detalle aquella región y que, además, según la carta de Transilvano, «había tenido contratación con los pueblos de los sinas»,²⁰ es decir, con China.

En cualquier caso, esta primera expedición es costeada, casi en su integridad, por la Corona, echándose sobre sus espaldas su financiación, otra novedad, sin apenas participación de capital privado.

Es interesante también destacar el hecho de la geografía peninsular recorrida por Magallanes, durante los preparativos, detrás de la corte itinerante de Carlos I, llegado apenas unos meses antes que el navegante. Al margen de Valladolid y Sevilla, que, por supuesto, tienen un papel des-

tacado, el periplo de Magallanes discurre por Zaragoza, Barcelona... Es un recorrido aragonés, más que castellano, viéndose claramente cómo los compromisos del reino de Aragón con las empresas imperiales —e imperialistas, y con la de Magallanes-Elcano lo es destacadamente— son totales. De hecho, las instrucciones para el gobierno y dirección de la armada dadas a Magallanes y a Falero son firmadas por el rey en Barcelona.²¹

Magallanes, además, va a ser muy bien acogido en Sevilla por una suerte de colonia lusa que orbitaba en torno a la figura de don Jorge de Portugal, uno de cuyos miembros más destacados era Diego Barbosa, comendador de la Orden de Santiago —a la que terminará perteneciendo también Magallanes— y teniente de alcaide de los alcázares y atarazanas reales de la capital andaluza. Barbosa contaba, además, con experiencia marinera habiendo navegado hasta la India, en 1501, como capitán de uno de los navíos de la armada del gallego Juan de Nova (o Novoa). Tan bien acogido fue Magallanes por los Barbosa que se casará con la hija, Beatriz, a principios de 1518, y con ella tendrá su único hijo.

Pero ni la Corona castellana, que veía excesivo el peso de los portugueses en la armada recién organizada, ni la de Portugal, dispuesta a estorbar para impedir, o por lo menos dilatar, la partida lo más posible, están conformes con lo dispuesto por Magallanes. De tal modo, en una maniobra final inducida por el agente Sebastián Álvarez, quien servía de factor para el rey portugués en Andalucía, logran que Ruy Falero —afectado de cierto desequilibrio mental, al parecer— caiga como componente principal de la expedición, y sea sustituido por el noble castellano Juan de Cartagena (muy probablemente «sobrino» del obispo Fonseca). De este modo se compensaba el papel protagonista portugués, según había dejado las cosas Magallanes, teniendo en cuenta, además, que Cartagena pasará a ser considerado como «conjunta persona» al lado del capitán general Magallanes. Tras la caída de Falero, el cosmógrafo más autorizado que

irá en la expedición —lo hará como piloto de la nao San Antonio— será Andrés de San Martín.

Las dificultades técnicas y diplomáticas, en fin, fueron de la mano. La falta de resolución en un ámbito aumentaba, como por vasos comunicantes, los problemas en el otro, produciéndose así una espiral que pesaba, produciendo cada vez más presión, sobre las espaldas de Magallanes, que en tales condiciones tuvo que sacar adelante el proyecto. Y lo logró.

RESULTADO EXITOSO

A pesar de los varios imprevistos, el más notable el que obligó a Elcano a regresar por la vía portuguesa desde las Molucas, el objetivo fundamental de la expedición organizada por Magallanes se cumplirá (aunque él no sobreviva).

La hazaña de Magallanes-Elcano

Naos: Trinidad, San Antonio, Concepción, Victoria y Santiago.

Tripulantes al partir: 265; capitán general, Fernando de Magallanes.

Coste: 8.346.379 maravedíes.

Salida: 10 de agosto de 1519, del puerto de Mulas (Sevilla).

Destino: Las Molucas.

Llegada (nao Victoria): 6 de septiembre de 1522, al puerto de Sanlúcar de Barrameda (Huelva).

Tripulantes al llegar (nao Victoria): 18.

Recorrido total (nao Victoria): 85.700 km (46.270 millas).

Tiempo (nao Victoria): 1.084 días.

La armada había encontrado el deseado estrecho o paso que unía el océano septentrional con el océano austral, pudiendo llegar, por fin, a la Especiería yendo hacia el oeste. Una vez llegados allí, hacen negocio y, con los beneficios obtenidos con la venta del clavo²² y de otras especias que

habían traído en las bodegas de la nao Victoria, se salda el coste de la armada completa. Además, se había mantenido contacto diplomático con los reyezuelos del archipiélago, ganando su fe —con algunas conversiones al cristianismo—, su amistad e, incluso, el reconocimiento y subordinación al César Carlos.

Cuando Elcano firma, el mismo día de la llegada a Sanlúcar (6 de septiembre de 1522) y a bordo aún de la nao Victoria, la carta dirigida al emperador en la que hace breve balance de lo logrado, menciona principalmente estos objetivos y, además, las tierras que la expedición descubre por la región:

[...] y porque V. M. tenga noticia de las principales cosas que hemos pasado, brevemente escribo esta y digo: primeramente hemos llegado a los 54 grados al sur de la línea equinoccial [ecuador], donde hallamos un estrecho que pasaba por la tierra firme de V. M. al mar de la India, el cual estrecho es de cien leguas, del cual desembocamos.²³

Por fin, podía dar noticia del hallazgo del paso, aunque todavía no habla de un océano que distinga al Pacífico del Índico, como si el estrecho saliera, directamente al «mar de la India», sin más.

Informa también Elcano de que, después de una larga y dura singladura, llegaron finalmente al Maluco, trayendo una muestra de las producciones que allí encontraron y, además, y no sin cierto entusiasmo por su parte, «la paz y amistad de todos los reyes y señores de las dichas islas, firmadas por sus propias manos [...], pues desean servirle y obedecerle como a su rey y señor natural».²⁴

La operación, a pesar del dramático regreso y de la penosa situación en la que se encuentran los tan solo dieciocho tripulantes que vuelven ese día capitaneados por Elcano, es —esta vez sí— un éxito completo.