EL VIAJE MÁS LARGO

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO



V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

EL VIAJE MÁS LARGO

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

ORGANIZAN

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE

AC/E
ACCIÓN CULTURAL ESPAÑOLA

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

PATROCINA

FundaciónUnicaja

ÍNDICE DE ABREVIATURAS DE INSTITUCIONES PRESTADORAS

AGI	Archivo General de Indias (Sevilla)
ANTT	Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa)
ARChV	Archivo de la Real Chancillería de Valladolid
AS / RPSSA	Archidiócesis de Sevilla / Real Parroquia de Señora Santa Ana
BNE	Biblioteca Nacional de España (Madrid)
BNF	Biblioteca Nacional de Francia (París)
BUS	Biblioteca de la Universidad de Sevilla
BUSal	Biblioteca de la Universidad de Salamanca
CIFV	Colección particular de Ignacio Fernández Vial
ESA	European Space Agency / Agencia Espacial Europea
MACP	Museo de Artes y Costumbres Populares de Sevilla
MAM	Museo de América (Madrid)
MNE	Museo Nacional de Escultura (Valladolid)
MOV	Museo Oriental de Valladolid
RAH	Real Academia de la Historia (Madrid)
UC	Universidad de Coímbra

En 2019 se cumplen quinientos años del inicio de una expedición que cambiaría la historia: la primera circunnavegación de la Tierra. El 10 de agosto de 1519 partió de Sevilla una armada de cinco naos con más de doscientos hombres de nueve nacionalidades a bordo. Auspiciaba la aventura el rey Carlos I de España y Fernando de Magallanes la comandaba. Los últimos preparativos y el aprovisionamiento para el viaje tuvieron lugar en Sanlúcar de Barrameda, de donde zarparon por fin el 20 de septiembre en busca de una nueva ruta hacia las islas de las Especias. Después de tres años de viaje hacia el oeste, volvió un solo barco, con una tripulación más que mermada.

Esta apasionante hazaña estuvo trufada de aventuras y desventuras. Aquellos marinos descubrieron un mundo que no había sido transitado: el que media entre la desembocadura del Río de la Plata y las costas de las Molucas, que hasta entonces solo se habían alcanzado por el este, bordeando África. Esto permitió establecer tanto las dimensiones definitivas del planeta, mucho mayores de lo que se había creído, como la vía para navegarlo por completo. Se encontraron tierras, pueblos, plantas y animales que los europeos nunca habían visto antes. Conocemos los detalles de esta historia gracias al cronista de la expedición, Antonio Pigafetta, que logró sobrevivir a los tres años de travesía y la relató minuciosamente en su *Relación del primer viaje alrededor del mundo*. La humanidad había tomado un nuevo rumbo.

La Comisión Nacional para la conmemoración del V Centenario de la expedición de la primera vuelta al mundo de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano pretende recordar y celebrar aquella proeza y rendir homenaje a sus protagonistas. También busca dar a conocer la hazaña dentro y fuera de España, para lo que se ha diseñado un programa de actividades en el que colaboran administraciones públicas y expertos, instituciones, empresas y particulares. Este programa abierto se ha planteado de manera multidisciplinar e inclusiva y tiene el propósito de ofrecer una visión rica y poliédrica de aquel tiempo y su legado.

La exposición que ahora se presenta homenajea la actitud de arrojo y valentía con que la humanidad ha afrontado el reto de lo desconocido. El viaje es un componente crucial de la historia de las civilizaciones: en todas las épocas y en todas las culturas se han escrito relatos de viajes, reales o inventados. Ya es el tema principal de la *Odisea* de Homero, de la *Anábasis* de Jenofonte, o del *Libro de las maravillas* de Marco Polo, y está también presente en el cuento tradicional y en muchas leyendas. Ha dado lugar a un género propio: la literatura de viajes. El atractivo que ejerce no sería tanto si no pudiese compararse nuestra vida a un trayecto: el *viaje del héroe* que describió Joseph Campbell. Sea por ambición, por necesidad o por curiosidad, el ser humano se ha aventurado siempre hacia lo desconocido. Una aventura de primer orden que a la vez tiene todos los elementos para representar nuestro anhelo de conocimiento. Esta visión es la que nos ofrece “El Viaje más largo”.

José Guirao Cabrera
Ministro de Cultura y Deporte



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN p. 11

EL VIAJE MÁS LARGO
Y LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO p. 11
Antonio Fernández Torres

EL VIAJE MÁS LARGO
EN EL ARCHIVO GENERAL DE INDIAS p. 14
Guillermo Morán Dauchez
Braulio Vázquez Campos

SUEÑO p. 17

1. EL MOMENTO p. 19
Enriqueta Vila Vilar

2. LA CARRERA EXPLORADORA p. 37
Juan Gil Fernández

3. EL PROYECTO p. 49
Isabel Soler Quintana

PARTIDA p. 69

4. LOS PREPARATIVOS - Las naves p. 71
Ignacio Fernández Vial

5. LOS PREPARATIVOS - Pertrechos p. 87
Guadalupe Fernández Morente

6. LOS HOMBRES p. 101
Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno

EXPLORACIÓN p. 117

7. RUMBO AL SUR p. 119
José Luis Comellas García-Llera

8. LO DESCONOCIDO p. 137
José Luis Comellas García-Llera

9. EL ESTRECHO p. 155
Ignacio Fernández Vial

10. EL PACÍFICO p. 173
José Luis Comellas García-Llera

DESTINO p. 193

11. SIN RUMBO p. 195
Carlos Madrid Álvarez-Piñer

12. EL DESTINO p. 219
Francisco de Borja Aguinagalde Olaizola

REGRESO p. 241

13. EL ÍNDICO p. 243
Álex Pella

14. EL LÍMITE p. 261
Álex Pella

15. LA ARRIBADA p. 279
Consuelo Varela Bueno

16. LA TRINIDAD p. 299
Braulio Vázquez Campos

TRANSFORMACIÓN p. 319

17. UN MUNDO NUEVO p. 321
Ramón María Serrera Contreras
María M. Portuondo

18. NUEVOS SUEÑOS, NUEVOS RETOS p. 351
Eduardo García Llama

EL VIAJE MÁS LARGO p. 372

HIPÓTESIS SOBRE SU ITINERARIO
Tomás Mazón Serrano

ÍNDICE DE PIEZAS p. 386

CRÉDITOS p. 394

AGRADECIMIENTOS p. 398

INTRODUCCIÓN

EL VIAJE MÁS LARGO
Y LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

En 1975 Carlos Prieto se lamentaba de que en numerosas obras anglosajonas relacionadas con la historia de la exploración oceánica no se mencionara ni una sola vez el nombre de Juan Sebastián Elcano, dándose poca o ninguna relevancia en ellas a la primera circunnavegación del globo[1]. En 1992, con motivo de la Exposición Universal de Sevilla, la réplica de la nao *Victoria* recibió dos millones de visitas. Según los organizadores del proyecto, la mayor parte de los visitantes desconocía el viaje realizado por aquella nave y el nombre de sus protagonistas. Recientemente, una importante institución cultural europea realizaba una exposición sobre la historia de los océanos omitiendo el viaje de la nao *Victoria* y atribuía a Francis Drake el mérito de la primera circunnavegación. En 2019 nos disponemos a conmemorar el V centenario de la primera circunnavegación de la historia con el firme propósito de dar a conocer esta hazaña y con la esperanza de que algunas cosas vayan cambiando.

La primera vuelta al mundo de Magallanes-Elcano, como relato, plantea varias cuestiones de base. Carece de un héroe único y sus protagonistas, de diferente nacionalidad, deben compartir la gloria de la hazaña. Sevilla y Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) comparten, también, el honor de ser los puertos de partida, regreso y lugares donde se cerró por primera vez el mundo. Los descubrimientos del viaje son, en gran medida, intangibles, revela vacíos oceánicos, dimensiones, husos horarios, conecta océanos, y abre rutas, por lo que aparentemente carece de deslumbrantes hallazgos como el descubrimiento de Cristóbal Colón o consecuencias comerciales tan evidentes como el viaje de Vasco de Gama. Su repercusión es, además, difícilmente medible pues, aunque transforma la cartografía de la época, el verdadero cambio se produce en el terreno de la psicología del ser humano y su forma de estar en el mundo.

Estas cuestiones convierten la primera vuelta al mundo en un problema para cualquier guionista o divulgador y puede que por este motivo no haya sido, teniendo todos los ingredientes para serlo, de especial interés para los medios de comunicación de masas como el cine o la televisión. Además de no haber llegado al gran público y ser poco conocida fuera del ámbito especializado, la difusión de la primera vuelta al mundo se detiene a menudo en pequeñas e insustanciales cuestiones que provocan una pérdida de perspectiva y despojan a este gran viaje de su verdadera dimensión histórica.

La primera vuelta al mundo es la mayor aventura marítima de todos los tiempos, una proeza técnica y humana cuyo dramatismo supera los límites de la imaginación, pero es también y, sobre todo, un acontecimiento clave en la Historia, el epílogo de una serie de viajes oceánicos que partiendo de la Península Ibérica revolucionaron *el conocimiento humano y crearon las bases del mundo moderno*[2]. El colofón de una leyenda, esta vez de color azul, protagonizada por los navegantes ibéricos que transformaron los océanos en caminos abriendo con ello una nueva etapa para la humanidad.

1 Prieto, Carlos. *El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI.* Madrid, Alianza Editorial, 1975.
2 Soler, Isabel. *El Sueño del Rey, viajes y mesianismo en el Renacimiento peninsular.* Barcelona, Acantilado, 2015, pág. 11.

Al regresar al punto de partida tras navegar siempre hacia el Oeste, la nao *Victoria* une los grandes océanos de la Tierra; cierra definitivamente la imagen y dimensiones del mundo y la humanidad toma conciencia real del planeta en el que vive. La primera vuelta al mundo es el símbolo de una época en la que la voluntad, la audacia y el ansia de conocer de los navegantes se imponen al miedo y a los vacíos de lo desconocido; su conmemoración debe servir para ponerla, sin exageraciones, pero también sin complejos, en el lugar que merece en la historia de la exploración.

La exposición "El viaje más largo: la primera vuelta al mundo", organizada por Acción Cultural Española y el Ministerio de Cultura y Deporte de España, nace con un espíritu necesariamente divulgativo y con la atención puesta en el gran público, pero consciente de que esta aventura ha podido ser bien estudiada por los historiadores gracias a los cientos de documentos originales conservados en el Archivo General de Indias de Sevilla, los relatos del viaje escritos por los tripulantes y otros documentos, cartas y crónicas que permanecen en diferentes archivos y bibliotecas europeos. Desde el comienzo de este proyecto en 2017 el equipo de comisarios propuso que la columna vertebral de la exposición debían de ser los documentos originales, el testimonio directo que durante siglos han conformado el relato histórico y servido de base para cientos de estudios y análisis sobre la llamada "Armada del Maluco". En cierto sentido, la exposición debía de volver al origen, reunir por primera vez el cuerpo documental de la primera vuelta al mundo y dar voz a los protagonistas del viaje. Debía de aprovechar, también, la oportunidad de mostrar al gran público la materia prima de la Historia como ciencia y difundir el papel fundamental desempeñado por los archivos históricos en esta disciplina.

Tras ordenar cronológicamente los documentos originales, la exposición *El viaje más largo* basa su estructura en las diferentes fases comunes a todo viaje de exploración, ya sea este el gran desafío colectivo de una nación o el pequeño reto individual de un inmigrante o un aventurero: el sueño de hacer, el valor de partir; la experiencia de viajar y la satisfacción de volver. A partir de estas fases el discurso quedaba dividido en seis ámbitos: *Sueño, partida, exploración, destino, regreso* y *transformación*. Con el objetivo de que más allá de su muestra física, los documentos originales expuestos y sus autores fueran los protagonistas de estos ámbitos, se realizó una cuidada selección de citas y fragmentos de estos escritos. Los testimonios de Magallanes, Carlos I, los oficiales de la Casa de la Contratación, Pigafetta, Albo, Mafra, Elcano y otros testigos directos, fueron dando forma a las diferentes fases del viaje hasta crear un rico y variado *cuaderno de bitácora* que reconstruye el itinerario de la primera circunnavegación. Este *diario de a bordo* constituye el núcleo de la exposición, que ha sido planteada por el equipo de diseño como un gran mapa conceptual del mundo que el visitante recorre a vista de pájaro, como si de un satélite atemporal se tratara.

Pero la primera vuelta al mundo es, ante todo, una epopeya humana, una historia de navegantes, naves y océanos. Una historia de hombres que durante días y noches cubren sus guardias cada ocho horas, descansan en húmedas cubiertas, izan pesadas vergas, cazan escotas, bracean amuras y trepan por los obenques jugándose la vida en cada maniobra. Una historia de vientos, rumbos y toma constante de decisiones que tiene lugar en una nave que avanza hacia lo desconocido sin saber, durante la mayor parte del viaje, el destino que le reserva la oscuridad más allá de su proa. Y esta historia de hombres que navegan no siempre está a la vista en las fuentes documentales.

Frecuentemente, en los documentos históricos lo humano queda diluido en el interlineado de un texto que cumplía una función administrativa, jurídica o contable. Algo similar ocurre en las crónicas de los protagonistas del viaje que, si bien mucho más ricas en aspectos humanos y emocionales, están condicionadas por las circunstancias de sus protagonistas y la fría normalidad con la que los navegantes del siglo XVI aceptaban la dureza de la vida y la muerte en el océano sin sentir la necesidad de tomar nota de ello.

Para entender la esencia de lo narrado en estos documentos la exposición debía de añadir un contexto ambiental y emocional que hiciera sentir al visitante los desafíos del viaje oceánico y acercara al público en general de una forma diferente —más humana— la historia contenida en los documentos originales. La desesperación de una calma ecuatorial, la dureza de un temporal en latitudes australes o la apabullante inmensidad de la noche oceánica debían de estar presentes en la exposición y contextualizar los acontecimientos narrados en los documentos originales. Tan presentes, como el miedo, la incertidumbre, el agotamiento, la duda y otros contextos emocionales en el que se desenvuelve el explorador y que no siempre son recogidos por la documentación de la época.

No podemos saber cómo se sintieron los tripulantes el día antes de la partida, ni recoger la congoja a la hora de largar amarras. No podemos saber las sensaciones vividas al adentrarse en un estrecho desconocido, el miedo al navegar sin luna por costas inexploradas, o la duda y la angustia al surcar la inmensidad, pero sí podemos tomarnos la licencia de preguntarnos cómo nos sentimos hoy día ante los retos de la exploración y, al hacerlo, descubrimos que, a pesar de los siglos transcurridos, de la evolución de la técnica, de la tecnología y el conocimiento, existen aspectos humanos básicos que permanecen inalterables. Descubrimos que a la hora de la verdad, la esencia de la exploración es siempre la misma: el ser humano, la nave y la voluntad frente a la inmensidad.

En 2019 conmemoramos los quinientos años del inicio de la primera vuelta al mundo, se cumplen cincuenta años de la llegada del hombre a la Luna y soñamos con un viaje imposible hacia la nueva frontera situada en Marte y otros planetas. Más allá de las coincidencias,[3] *El viaje más largo* conecta la primera vuelta al mundo con los desafíos de la exploración actual, añadiendo a la exposición recursos museográficos y referencias contemporáneas que facilitarán la conexión emocional entre el visitante y las fuentes originales, dando así, de una forma visual y comprensible, a la primera vuelta al mundo su verdadera dimensión e importancia.

Acudimos a la actualidad buscando las emociones de los navegantes y descubrimos que, aumentando la perspectiva la primera vuelta al mundo es, además del viaje más largo de una era, un acontecimiento clave y necesario en el interminable viaje de la humanidad hacia lo desconocido. Ese es el viaje más largo, sueños que se suceden, retos que se superan, naves que evolucionan y exploradores que se relevan, pero siempre el mismo viaje y el mismo espíritu: el del ser humano hacia el límite y lo desconocido.

Al exponer las emociones humanas junto a los documentos históricos, la exposición conmemorativa de la primera vuelta al mundo se había convertido en un homenaje al espíritu explorador del hombre de todas las épocas y en una reflexión sobre la actitud del hombre ante lo desconocido. Habíamos conseguido así, buscando en las emociones, dar la verdadera dimensión que este extraordinario viaje se merece.

Antonio Fernández Torres

3 Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio. *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos.* Sevilla, Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, 2010, pág. 17.

EL VIAJE MÁS LARGO
EN EL ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

Con la inauguración de la exposición *El viaje más largo* y con la publicación de este catálogo concluye, para los comisarios del Archivo General de Indias, su particular periplo. Como el de la *Armada de la Especiería*, luego transmutada por la nao *Victoria* en la primera vuelta al mundo, el nuestro ha sido también un viaje de tres años, desde los primeros esbozos de la idea, pasando por la articulación de un proyecto expositivo inscrito en el "Plan Cultura 2020" de nuestra Secretaría de Estado[1], hasta su confluencia y fusión con el proyecto impulsado por Acción Cultural Española, y su concreción en el diseño definitivo. En todo este largo camino los comisarios hemos luchado por acercar al ciudadano el patrimonio documental atesorado por el Archivo General de Indias que es, al fin y al cabo, la razón de ser primordial de los servidores públicos que somos los archiveros. Huelga decir que no hubiéramos podido lograr el objetivo final sin contar con otro patrimonio esencial de nuestra institución: la valía profesional y humana de su plantilla, que nos ha ofrecido de forma generosa su experiencia, conocimientos y creatividad. Todos a una nos hemos empeñado en visibilizar, una vez más, los fondos documentales de nuestra institución, y hemos impulsado trabajos que redunden en beneficio de nuestro patrimonio histórico, como la restauración de los documentos objeto de exposición, y la confección de facsímiles que nos permitan preservar nuestros originales evitando su itinerancia por otras sedes. Dejamos aquí constancia de nuestro agradecimiento a toda la plantilla del Archivo General de Indias.

Desde el principio, tuvimos en mente a dos protagonistas: los hombres que hicieron posible el Viaje, y los visitantes que se acercarían a la exposición. Teníamos claro que queríamos involucrar emocionalmente al público en la experiencia de aquella gesta, y para ello teníamos que partir de una idea fundamental: dar voz no solo a Magallanes o a Elcano sino, en la medida de lo posible, a todos los marinos que los acompañaron. Y "darles voz" suponía reunir los testimonios escritos de los que planificaron, prepararon y ejecutaron el Viaje, pero también intentar plasmar la vida a bordo a lo largo del itinerario expositivo. De ahí que hayamos proyectado en la muestra una suerte de cuaderno de bitácora coral que recoge las variadas —y a veces contradictorias— versiones de los testigos del Viaje. Al mismo tiempo, pensamos que el recorrido del visitante por las augustas galerías de la Casa Lonja, sede de nuestro Archivo, debía ser fiel reflejo del recorrido circular de la nao *Victoria*, que el microcosmos de la exposición había de corresponder al mundo que los hombres de Magallanes conocieron.

Toda exposición es, o debe de ser, un relato. En este caso, lo teníamos fácil, al menos en apariencia. Se trataba de contar, simplemente —¡simplemente!—, la epopeya naval, con sus peripecias, sus personajes, su trasfondo económico, social, tecnológico y administrativo. Este hilo discursivo, de carácter diacrónico, debía basarse, necesariamente, en las fuentes primarias: el patrimonio documental que custodiamos de aquella época, procedente de la Casa de la Contratación, del Consejo de Castilla y del germinal Consejo de Indias; pero también en los textos técnicos y cronísticos de Francisco Albo, Antonio Pigafetta, Ginés de Mafra, Maximiliano Transilvano o los anónimos pilotos genovés y portugués, hoy día propiedad de distintas instituciones culturales europeas. Para ello, diseñamos, con los testimonios más significativos, un eje de los que llamamos «documentos vertebrales», apoyados por otros que ilustraban cuestiones de detalle, así como piezas etnográficas, bibliográficas, escultóricas y pictóricas que nos ayudaran a revelar de forma más completa una realidad poliédrica como es la de cualquier fenómeno histórico o cultural. Por otra parte, no se trataba de ofrecer una sucesión de vitrinas que mostraran las piezas «en frío» —por así decir—, sino también una comprensión integral del hecho mostrando, en textos de diversos niveles de profundidad, la biografía tanto de los autores de los textos como de los miembros conocidos de la expedición, explicaciones técnicas sobre la náutica del período, o el contexto político y administrativo que proyectó y gestionó la expedición.

Pero nos planteamos, además, otro desafío: enseñar al visitante, de forma sincronizada con el Viaje, el escenario geográfico y antropológico sobre el que discurrió. No era solo comunicar cómo se dio la primera vuelta al mundo, sino describir a qué mundo se le dio la vuelta, y qué realidades preexistentes se vieron por primera vez interconectadas en un único discurso, tal vez de forma efímera, pero igualmente irreversible. La plasmación de dicha geografía no es, de este modo, tan solo una contextualización, sino un objeto primario de nuestro relato.

Decíamos antes que teníamos otro objetivo principal, el de involucrar a sus espectadores. ¿Cómo hacerlo? Siempre se ha dicho que una exposición tiene que enseñar y entretener. Pero aquí se trataba de algo más: queríamos hacer *sentir*. En ello ha tenido un papel fundamental el gran trabajo del equipo de diseño de la exposición, que con sus aportaciones gráficas, audiovisuales, musicales, de iluminación, de maquetas, de marcas en el suelo para guiar el itinerario, etc., han pretendido transmitir las sensaciones experimentadas por los marinos de la expedición. Y, además, en el contexto de una muestra que está llamada a tener gran repercusión internacional, así como a proyectar la contribución de España al desarrollo de la humanidad de forma constructiva, reforzando su imagen actual, hemos tenido muy presente nuestro deber de plasmar fielmente la realidad histórica de los distintos territorios conectados por la vuelta al mundo. Pretendemos, de este modo, otorgarles su merecido espacio, y permitir a los visitantes de otros países ser partícipes de la conmemoración.

No corresponde aquí desgranar todos los elementos mencionados. En las páginas siguientes el lector, podrá, de la mano de diversos especialistas en diferentes ámbitos, acercarse a la historia de la primera vuelta al mundo, y será juez soberano para decidir si hemos conseguido, o no, enseñarle, entretenerle y hacerle sentir lo que los héroes de la Armada de la Especiería vivieron a bordo de una expedición destinada a protagonizar una de las mayores gestas de la Historia de la Humanidad.

Guillermo Morán Dauchez
Braulio Vázquez Campos

1 Su "Estrategia 4.4" tenía por objetivo "fortalecer la cooperación internacional para visibilizar la riqueza del patrimonio cultural"; el cuarto proyecto de dicha estrategia consistía en la "celebración de exposiciones conmemorativas de eventos e instituciones de dimensión internacional", con el objetivo específico de "difundir acontecimientos de dimensión universal", el primero de los cuales sería el "V Centenario de la Vuelta al Mundo de Magallanes-El Cano" (sic). Ministerio de Educación, Cultura y Deporte / Secretaría de Estado de Cultura, Plan Cultura 2020, p. 60. Disponible en http://www.mecd.gob.es/prensa-mecd/dms/mecd/prensa-mecd/actualidad/2017/03/20170323-plan/plan.pdf. Consultado el 19 de julio de 2019.

SUEÑO

“Construir el navío no es tejer las telas, forjar los clavos, leer los astros, sino más bien transmitir el amor por el mar.”

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

Ciudadela



1

EL MOMENTO

EUROPA, ORIENTE Y LOS OCÉANOS

Europa siempre ha soñado Asia. Oriente es para el viejo continente un anhelo lejano, una obsesión. A mediados del siglo XV, la expansión otomana cierra las rutas terrestres, y la Europa del Renacimiento decide enfrentarse a sus miedos. Los navegantes ibéricos, que han convertido su arte en ciencia, contemplan los océanos, hasta ahora abismos infranqueables, y ven en ellos posibles caminos.

EUROPA Y ASIA

Mediados del siglo XV – Principios del siglo XVI



Portulano del Mediterráneo y de las costas atlánticas de Europa y parte de África
Juan Vespucci (ca. 1460 – post. 1524)
Sevilla, 1520

ESPAÑA EN LOS ALBORES DEL SIGLO XVI

Enriqueta Vila Vilar
Real Academia de la Historia

Es imposible entender todo lo ocurrido en España poco antes de iniciarse la decimosexta centuria, sin remontarse a lo acaecido en Europa casi medio siglo antes cuando, en 1453, los turcos tomaron Constantinopla y cerraron para los cristianos el comercio y el contacto con Oriente que tanto había significado para el mundo occidental en todos los sentidos. Una Europa refinada y culta, acostumbrada al lujo de los productos orientales proporcionados por la ancestral ruta de la seda, los necesitaba más que nunca para instalarse en las nuevas tendencias artísticas y humanísticas que estaban naciendo en Italia como una nueva forma de ver el mundo a través del modelo clásico greco-latino. Un renacer que necesitaba los olores, sabores, colores y productos orientales. Y, paradójicamente, fueron los dos países menos avanzados en esta nueva tendencia los que se lanzaron a la búsqueda de una ruta alternativa para este insustituible comercio. España y Portugal, que habían estado ocupados en la guerra contra los musulmanes para expulsarlos de su territorio, hacía tiempo que miraban hacia el Atlántico, ese "mar tenebroso" con el que los dos pueblos ibéricos se sentían familiarizados gracias a los marinos de la costa sur de la Península.

Con la toma de Granada, Castilla acabó con un largo periodo de guerras intermitentes, con una corte real itinerante y con una sociedad fronteriza imbuida de una mentalidad de cruzada, de fuerte arraigo en lo medieval, que ya había casi desaparecido en toda Europa. Pero el cierre de la vieja frontera española entre el mundo cristiano y el musulmán no frenó la inercia de la Reconquista. Después de los inesperados acontecimientos atlánticos, se vio natural la creación de una nueva frontera que llevara otra vez la avanzadilla religiosa y militar a las nuevas tierras que se iban descubriendo tras los viajes colombinos. Unas tierras que requerían una nueva cruzada para la conversión de infieles, y que ofrecían, además de aventuras, posibilidades de enriquecimiento rápido. Uno de aquellos aventureros anónimos, que al final de sus días tomó la palabra para reivindicar sus acciones, Bernal Díaz del Castillo, nos aclara en un famoso pasaje de su *Verdadera Historia…* , por qué «murieron aquella crudelísima muerte»: «por servir a Dios y a su majestad y dar luz a los que estaban en tinieblas: y también por haber riquezas, que todos los hombres comúnmente venimos a buscar»[1].

Portugal, de la mano del infante D. Enrique, comenzó su aventura atlántica por las costas africanas y lanzó a sus hombres y navíos al mar desconocido desde la Escuela de Sagres, fundada en la primera mitad del siglo XV. Sea ésta real o mítica, lo cierto es que, en 1434, Gil Eanes en una expedición que partió del Algarve logró doblar el cabo Bojador; diez años después se pueblan las islas de Cabo Verde y, en 1487, Bartolomé Diaz cruza el cabo de Buena Esperanza, con lo que abre las puertas al Índico, el mar de las especias[2].

Mientras, en España, se estaba desarrollando un proceso imparable de modernización en todos los sentidos. En la última década del siglo XV, se producen en el mismo año tres acontecimientos que cambiaría el mapa de España

1 Díaz del Castillo, B. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, edición de Carmelo Sáenz de Santa María. Madrid: CSIC, 1982, cap. ccx, pp. 652-653. Para redactar estas líneas he tenido a mano mi ensayo «Hispanismo e Hispanización: el Atlántico como nuevo 'Mare Nostrum'», Discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia el día 16 de diciembre de 2012, publicado en Madrid, RAH, 2012. Algunos de estos párrafos están tomados de ahí.

2 Un clásico para este tema Fortura da Costa, A.: *Descobrimentos marítimos africanos dos portugueses com dom Henrique, Alfonso V y D. Joao II*. Lisboa: 1938.

y del mundo. Me refiero a 1492, uno de esos años prodigiosos que a veces se dan a lo largo de la Historia, en el que la cristiandad se transforma y el mundo se reordena en su conjunto. En España tiene lugar una conjunción de acontecimientos que son el embrión de un profundo cambio, no solo para nuestro país sino para buena parte de la humanidad; acontecimientos complejos que pueden encuadrase en las distintas esferas de lo político, lo militar, lo religioso, lo técnico naval y, en términos generales, en el avance cultural renacentista que va penetrando en España de manera lenta, aunque inexorable. El primero de ellos tiene lugar el 2 de enero de ese año cuando, tras una década de campañas militares continuas y más de seis meses de cerco, Granada se rinde. Concluye la Reconquista, ese larguísimo proceso histórico que fue forjando el carácter hispano y cuya última fase —encabezada por los Reyes Católicos— tanta influencia va a tener en lo venidero[3]. El segundo acontecimiento que nos interesa se pone en marcha el 2 de agosto, día en que una expedición compuesta de tres naves, comandadas por Cristóbal Colón, zarpa del puerto de Palos de la Frontera con el beneplácito y apoyo de la reina Isabel de Castilla. Algo más de dos meses después, el 12 de octubre, los hombres de los tres navíos que se lanzaron a la aventura desembarcan en una pequeña isla desconocida, bautizada como San Salvador, lo que inicia un proceso imparable de descubrimientos y anexión a la corona castellana de unas tierras desconocidas hasta entonces para Occidente. El tercer suceso, el que ocurre el 18 de agosto, fecha feliz en que sale de una imprenta salmantina la *Gramática de la lengua castellana* de Elio Antonio de Nebrija, culmina ese año prodigioso[4].

Acontecimientos todos que conducen a una serie de factores concatenados entre sí que llevan a la monarquía hispana a impredecibles cambios políticos, geográficos, náuticos, bélicos, económicos y lingüísticos que, en pocos años, la ponen a la cabeza del mundo. En un periodo de menos de medio siglo, lo que hoy conocemos por España, pasa de ser de una serie de reinos inconexos que luchaban separadamente por ganarle tierras al islam, a un Imperio trasatlántico cuyas fronteras se trasladan a tierras desconocidas de un nuevo continente y cuyos dominios abarcarían dos grande nuevos océanos. Una época en la que España dominaría el mundo.

Para ello, quizá el elemento más determinante, porque alumbró el futuro, fue el que originó Nebrija cuando fija las reglas de una lengua que aparece en el momento oportuno como predestinada a crear un factor de cohesión. La aparición de la *Gramática* de Nebrija fue la consecuencia de la evolución de las lenguas romances que fueron aglutinando identidades y crearon sentimientos nacionalistas en toda Europa. Nebrija, consumado latinista, cree necesario comunicar a sus contemporáneos la evolución que había vivido la lengua castellana hasta situarse en una posición de privilegio en los territorios de la Península Ibérica; la anuncia, además, como un instrumento idóneo para una expansión imperial de Castilla que se palpa entre los humanistas cercanos a los Reyes Católicos. Esta noción de imperio la hace ya explícita en prólogo a su *Gramática*, que dedica a la reina Isabel:

> Cuando bien conmigo pienso, mui esclarecida Reina, y pongo delante los ojos el antigüedad de todas las cosas que para recordación e memoria quedaron escritas, una cosa hallo y saco por conclusión muy cierta: que siempre la lengua fue compañera del imperio; y de tal manera lo siguió, que juntamente comenzaron, crecieron e florecieron, y después juntas fue la caída de entrambos[5].

3 Ladero Quesada, M. Á. *Las guerras de Granada en el siglo XV*. Barcelona: Editorial Ariel, 2002. Sobre la influencia de las campañas granadinas en las expediciones de descubrimiento y conquista en Indias, véase Marchena Fernández, J. y Romero Cabot, R. El origen de la hueste y de la institución militar indianas en la guerra de Granada. En *Andalucía y América en el siglo XVI. Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla: CSIC-EEHA, 1983, vol. 1, pp. 91-112.

4 Fernández-Armesto, F. *1492. El nacimiento de la modernidad*. Barcelona: Debate, 2010, p. 9. Sobre la importancia de este año en la historia —de España y mundial—, véase también: Bennassar, B., y Bennassar , *L. 1492. ¿Un nuevo mundo?* Madrid: Nerea, 1992; y Vincent, B. *1492: El año admirable*. Barcelona: Editorial Crítica, 1992.

5 Nebrija, A. *Gramática sobre la lengua castellana*, ed. de Carmen Lozano. Madrid: Galaxia Gutenberg-Real Academia Española, 2011, p. 3. Todo esto puede verse ampliamente desarrollado en Vila Vilar, E. *Hispanismo e Hispanización. El Atlántico como nuevo 'Mare Nostrum'*, Discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia. Madrid: RAH, 2012, pp. 19-23.

Mucho se ha debatido sobre esta idea tan temprana de imperio, pero resulta cierto que fue premonitoria. Porque a partir de ese momento y a lo largo de los treinta años siguientes va dar comienzo la construcción de un imperio trasatlántico. Los cuatro viajes colombinos hicieron algo más que cruzar, en felices viajes de ida y vuelta, el temido Océano: obligaron a un fuerte forcejeo diplomático entre Portugal y España por la pertenecía de dicho mar que terminó con el Tratado de Tordesillas, firmado en 1494, mediante el cual el Papa repartió el espacio entre las dos coronas y, por otra parte, llevaron a Occidente la evidencia de que se habían descubierto nuevas tierras ocupadas por "buenos salvajes" a los que había que cristianizar, según la mentalidad de la Reconquista que aún poblaba la mente de todos. Comienza, por tanto, una nueva misión, se abre una nueva frontera y se fundan ciudades que se incorporan a la corona castellana. El primer viaje de Cristóbal Colón tiene tras de sí una experiencia marítima de casi dos siglos en «el más mediterráneo de los atlánticos», durante los que comienzan a hacerse familiares la aguja de marear, la navegación astronómica, la carabela o el aparejo *compuesto* que combina velas redondas y latinas. Los marineros cántabros, portugueses y andaluces templan sus miedos en las costas africanas. La expedición colombina de 1492 es en cierto modo —como la toma de Granada— la culminación de un proceso que viene de lejos. Antes que tierras nuevas, la primera aportación de Colón fue el descubrimiento de los vientos oceánicos, alisios y contraalisios, que aseguraron la navegación de ida y vuelta. Luego vendrían las tierras[6].

Es desde el tercer viaje del Almirante cuando se tuvo también otra evidencia: que las tierras a las que se había llegado no eran las de las codiciadas especias orientales y que había que buscar un paso para romper esa nueva frontera y llegar a ellas. Desde su vuelta en 1500, se pone en movimiento toda la maquinaria del Estado para conseguirlo y para descubrir un paso hacia oriente. Se auspician los llamados "Viajes andaluces" a la costa norte del continente sudamericano y en pocos años se ocupan también esas tierras. En 1510, Vasco Núñez de Balboa, un personaje de leyenda, funda la ciudad de Nuestra Señora de la Antigua del Darién desde donde, después de una política de acercamiento a los indios, consiguió cruzar el istmo panameño y avistó el Mar del Sur en 1513.

Balboa es un personaje a señalar en el devenir de estos primeros años del siglo XVI, por varias razones: en primer lugar para resaltar su hazaña que queda un poco oscurecida entre los grandes viajes de Colón y Magallanes-Elcano; en segundo lugar porque reúne en su persona y en su vida todas las cualidades necesarias para conseguir las más grandes metas —hidalgo, arrojado, aventurero, listo, líder, caballero y colonizador más que guerrero o descubridor—; y tercero, porque con sus andanzas se puede explicar muy bien lo que fue el salto de las islas al continente y, por, tanto, el inicio del imperio atlántico. El descubrimiento del Pacífico, el mar presentido al que había que encontrar un paso navegable, dio lugar a los pocos años a la gran gesta que culminó con la circunnavegación del planeta. Pero los intereses en juego eran ya tan grandes que la Corona castellana no podía dejar en manos de un joven aventurero una empresa cuya incalculable importancia aún se desconocía.

En 1513 se preparó, para ir a Tierra Firme, una gran armada de trece navíos, la mayor que había cruzado hasta entonces el Atlántico que, al mando de Pedro de Arias Dávila, el famoso Pedrarias, con el título de gobernador, iría poco a poco mermando la influencia de Vasco Núñez, que acabó sus días en una desierta playa, y sus planes para la navegación en el gran mar por él descubierto quedaron en otras manos[7].

6 Chaunu, P. *La expansión europea (siglos xiii al xv)*. Barcelona: Editorial Labor, 1972, *passim* (la cita en p. 13). Sobre el papel de los marineros portugueses, así como una ponderada visión de Enrique el Navegante y su Escuela de Sagres, véase Magalhães Godinho, V. *A Economia dos Descobrimentos Henriquinhos*. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1962 (hace no mucho reeditado, con actualización bibliográfica, como *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. Lisboa: Dom Quixote, 2008). El régimen de vientos y corrientes marinas que descubrió Colón lo explica con bastante detalle Cortesão, J. *História dos Descobrimentos Portugueses*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1978-1979, vol. I, pp. 79-104. Pocos estudian los conocimientos marineros de Cristóbal Colón con tanta profundidad como Morison, S. E. *Cristóbal Colón, marino*. México: Editorial Diana, 1966. Como introducción para conocer la pericia náutica de los pilotos españoles, véase Pérez-Mallaína Bueno, P. E. El arte de navegar: ciencia *versus* experiencia en la navegación trasatlántica. En VV. AA. *España y América: un océano de negocios. Quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 103-118.

7 Como sería imposible, dado el espacio de que dispongo, remitir a las obras más importantes sobre Vasco Núñez de Balboa, remito a una obra reciente publicada con motivo del V aniversario del descubrimiento del Pacífico que remite a abundante literatura: *Vasco Núñez de Balboa y los cronistas de Indias*, del que aparece como autor principal Luís Blas Aritio y como colaboradores, Carmen Mena García y Omar Jaén Suarez. Panamá: Comisión Nacional para la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento del Océano Pacífico, 2013.



Tratado da sphera com a theorica do sol et da Lua, e ho primeiro liuro da Geographia de Claudio Ptolomeo Alexandrino

Pedro Nunes
Lisboa: Germao Galharde..., 1537
21,8 × 21 cm. Libro en papel, encuadernado en pergamino. [90] h., il., gráf. y gra.
Sevilla. Universidad de Sevilla, Biblioteca, Sala A Res. 07/4/08(1)

Para entonces muchas cosas habían cambiado. Las Antillas, plataforma de la penetración hacia el continente y tubo de ensayo de lo que luego sería algo mucho más reglado y monopolizado quedarían, poco después, un tanto marginadas. En la Península se estaba gestando un reino, aún no acabado de formar, que vivía un momento difícil después de la muerte de Isabel y los problemas sucesorios en Castilla, que veía el peligro de dejar la empresa emprendida por ella en manos privadas. En 1517, Carlos I, nieto de los Reyes Católicos, llega a España dispuesto a hacerse cargo de una enorme herencia que su madre, la reina Juana, no podía asumir y, poco después, en 1519, vuelven a concurrir otros tres acontecimientos de enorme trascendencia para los pilares de una nueva era mundial: se inicia el viaje a la Especiería sufragado por la corona española casi en su totalidad; Hernán Cortés, enviado por el gobernador de Cuba, desembarca en las costas mexicanas y funda la ciudad de Veracruz, que será la puerta de entrada a la futura Nueva España; y Pedrarias Dávila funda en la orillas del Mar del Sur la ciudad de Panamá, núcleo desde donde se llegaría al mítico Perú y lugar a través del cual llegarían a España y Europa toneladas de plata que cambiarían la economía mundial mediante una red comercial mantenida durante casi tres siglos. El viaje de Magallanes, completado por Juan Sebastián Elcano en 1522, después de la muerte del capitán general de la flota en Filipinas, consiguió la gran proeza de dar por primera vez la vuelta al mundo, noticia que recibió el rey Carlos cuando ya se había convertido en emperador del Sacro Imperio Romano-Germánico[8].

A partir de este momento, la gravitación universal pasa del Mediterráneo al Atlántico, y se inicia una nueva civilización que entre todos se estaba construyendo. Una civilización impuesta, basada en un principio en la lengua y la religión de los vencedores, y más tarde aceptada y mestizada por múltiples elementos: se intercambian recetas de cocinas y condimentos, semillas, arte, pensamiento, costumbres… Se transportan de Occidente el trigo, el aceite, la vid y se comienzan a combinar con el pimiento, el tomate, la berenjena, el maíz, el tabaco, el cacao… Las plantas tintóreas y medicinales revolucionan el vestido y la farmacopea europea. Una lúcida imagen de Braudel, expuesta en su libro póstumo *Memorias del Mediterráneo*[9], compara el papel de este mar en el imperio romano y el Atlántico en el imperio hispánico, también esbozada por Chaunu. Una idea del imperio hispano similar al de Roma que siempre estuvo presente en el círculo de humanistas que rodeaba a Carlos V y, para transmitirla, estos intelectuales cortesanos desarrollaron un emblema del emperador Carlos en el que las columnas de Hércules enmarcan un globo terráqueo coronado por un águila romana o el águila bicéfala de los Habsburgo. Esta imagen poderosa quedó marcada en la mente de todos de manera indeleble. Por eso no es nada sorprendente que Gonzalo Fernández de Oviedo, en su *Historia General y Natural de las Indias* escrita en Santo Domingo durante la década de 1520, otorgara ya a Carlos V el título de “Emperador del universo” [10].

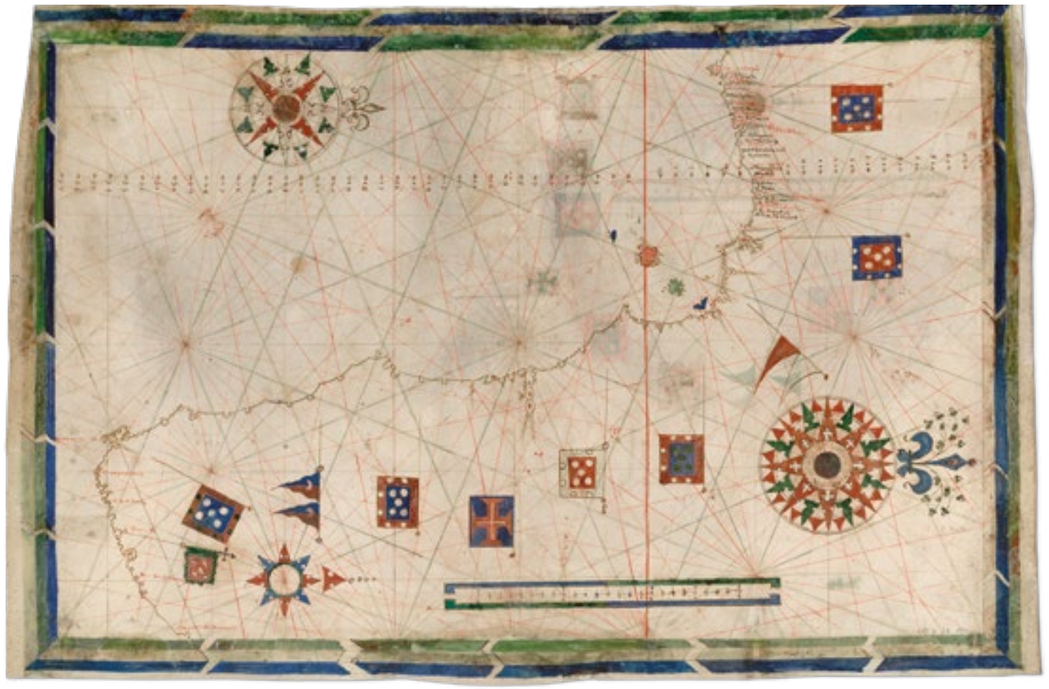
8 Sobre la similitud del imperio hispánico y el germánico, las relaciones entre ambos y la de los alemanes del momento con América, véase: Pietschmann, H. Las Indias / el Nuevo Mundo / América entre el Sacro Imperio y el imperio español en los siglos XV y XVI. *Discurso de ingreso como correspondiente en Colonia en la Real Academia Hispanoamericana de Ciencias, Artes y Letras leído en 2012*. Edición digital de la revista de la RAHA (revista.raha.es/horst2.html).

9 Madrid: Ediciones Cátedra, 1988, pp. 32 y ss.

10 *Apud* Elliott, J. H. *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)*. Madrid: Taurus, 2009, p. 182.

CATÁLOGO DE PIEZAS

ANÁLISIS Y COMENTARIOS



Carta portulano de la costa occidental de África

Primer tercio del s. XVI[1]
54 x 35 cm. Pergamino, manuscrito en colores. Dibujado en recto y verso
Valladolid. Archivo de la Real Chancillería, Planos y Dibujos Desglosados, 190

En esta carta portuguesa, diseñada en ambas caras del pergamino, está trazada la costa atlántica de África desde el litoral de Ceuta y Tánger hasta superar el cabo de Buena Esperanza. Al recto se incluye dicha costa hasta el golfo de Guinea, y al verso, el resto desde San Jorge da Mina, en la actual Ghana. La toponimia se concentra en el litoral noroeste de Marruecos, golfo de Guinea y cercanías del cabo de Buena Esperanza, de influencia portuguesa.

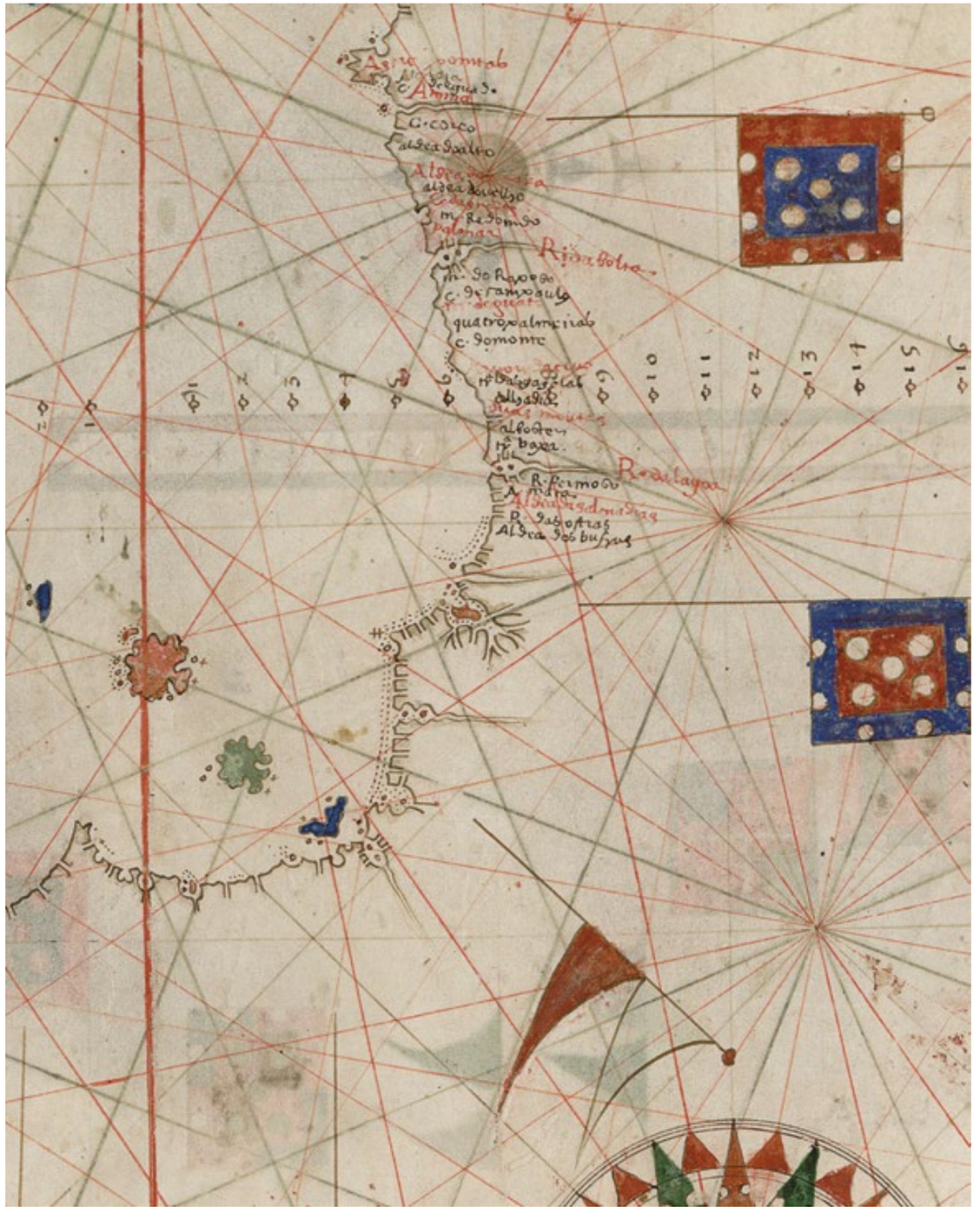
La isla de Santa Cruz, representada al oeste de las islas Canarias, puede relacionarse con la Tierra de la Vera Cruz, nombre asignado por Pedro Álvares Cabral al futuro Brasil en su viaje de 1500, dato importante para la datación del mapa.

Banderas y gallardetes reflejan las zonas de dominio portugués o musulmán; escalas de longitud y arañas de rumbos con rosas de los vientos, completan la decoración.

En el siglo XV la presión otomana en el este del Mediterráneo, intensificada con la toma de Constantinopla en 1453, provoca el desplazamiento hacia el océano Atlántico de la secular ruta del comercio con el Extremo Oriente. Bien situadas geográficamente, Portugal y Castilla buscarán una nueva vía de expansión a lo largo de la costa occidental africana en fuerte competencia liderada por los portugueses, ya que en 1487 Bartolomé Díaz dobla el cabo de Buena Esperanza, y en 1497-1498 Vasco de Gama llega a la India. Esta pugna llevará a la firma de los tratados de Alcaçovas (1479) y Tordesillas (1494), de trascendental importancia para la historia posterior del orbe.

María Antonia Colomar Albajar

1 Datación realizada por Cuesta Domingo, M., y Varela Marcos, J. Descubrimiento de una nueva carta portuguesa: el portulano de Valladolid. En *Revista de historia naval*, ISSN 0212-467X, Año nº 14, Nº 52, 1996, págs. 67-78. *Vid.* http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/search [Consulta: 20 de marzo de 2019].





L'image du monde

Gossuin de Metz. S. XIV
30 x 31 cm. Libro manuscrito, pergamino
[I, 98, I] h. (2 col., 30 lín.)
Madrid. Biblioteca Nacional de España,
Sede de Recoletos, MSS/10272

Hacia mediados del siglo XIV, el clérigo y poeta francés Gossuin de Metz, conocido también por Gautier de Metz, realizó esta obra manuscrita, atribuida también por algunos autores al teólogo y geógrafo francés Pierre d'Ailly, quien ejerció posteriormente una gran influencia sobre Cristóbal Colón.

El legado clásico griego aportó numerosos conocimientos relacionados con la astronomía y la observación de los fenómenos naturales, siendo conocida ya la esfericidad de la tierra y las fases lunares desde los tiempos de Aristóteles. Con el paso a la Edad Media, la redondez de la tierra, perfectamente establecida y aceptada en los estamentos cultos, también será reflejada en el relato de los libros de viajes como el hipotético viaje alrededor del mundo reseñado por Gossuin de Metz. El manuscrito está dividido en dos libros que narran la creación de la tierra y del universo desde la perspectiva medieval, eminentemente religiosa y filosófica, donde la imagen y las acciones de Dios sirven para ejemplificar e ilustrar la presencia de la humanidad en la tierra, junto a todos aquellos fenómenos de carácter natural y astronómico que dotan de sentido a la existencia humana. Esta mentalidad medieval, a medio camino entre la fantasía y la realidad, e imbuida a su vez por las imágenes de los bestiarios medievales, aparece en las diversas ilustraciones que contiene la obra con representaciones de pequeñas figuras zoomórficas y antropomórficas (animales reales y animales fantásticos, etc.) que explican la concepción del mundo conocido hasta entonces, recogiendo la división de la tierra en cuatro partes (Oriente, Occidente, Norte, "ligne de midi" (ecuador), y Sur); la división en continentes, conocida ya por los cartógrafos medievales, sobre todo de Occidente, Europa y norte de África, y en Oriente, Asia, aunque en menor medida, exceptuando China gracias a los viajes de Marco Polo.

Carmen Lozano Polo



Portulano del Mediterráneo y de las costas atlánticas de Europa y parte de África

Juan Vespucci (ca. 1460 – post. 1524)
Sevilla, 1520
68 x 90 cm. Portulano. Pergamino, manuscrito, colores
Sevilla. Archivo General de Indias, MP-Europa y África, 125

Durante el siglo XIV Europa está vertida hacia el este del mar Mediterráneo, donde las factorías italianas de Génova, Florencia y Venecia actúan de intermediarias de un comercio de lujo con el Extremo Oriente, en el que destacan la seda y las especias. En el siglo XV, con la presión turca, esta vía de comunicación se desplaza hacia el Oeste, hacia el Atlántico, con nuevos protagonistas: los portugueses y los castellanos.

El salto del Mediterráneo al Atlántico se ve facilitado por los avances técnicos tanto en el campo de la construcción naval (la carabela), como en el procedimiento para determinar la posición del buque y en el perfeccionamiento de los levantamientos hidrográficos.

En esta línea, lo importante de este portulano, por lo demás típico en su género, no es la navegación por el Mediterráneo ya sobradamente conocida, sino la singladura hacia el Occidente, como era de esperar de su autor Juan Vespucci, vinculado a la Casa de la Contratación de Sevilla desde 1512 como piloto y única persona autorizada a sacar copias del "Padrón Real". Las dos escalas de longitudes sobre el océano Atlántico podrían significar que este portulano es una carta de doble graduación, sistema que levantó controversias y que se utilizaba para indicar a los pilotos que, a partir de las Azores, la aguja empezaba a noruestear, por lo que debían corregirse las derrotas. De ahí el uso de una escala hasta las Azores y de otra más allá con la diferencia que se había comprobado declinaba la aguja en la navegación a América[1].

María Antonia Colomar Albajar

1 Martín-Merás, L. *La cartografía Marítima Hispana: La imagen de América*. Madrid: Lunwerg, 1993, pp. 111-112. ISBN 84-7782-265-4. Véase también *Carlos V: La náutica y la navegación: 28 septiembre – 17 diciembre*, 2000. Museo de Pontevedra – Edificio Sarmiento. Barcelona: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V. Lunwerg, 2000. ISBN: 84-7782-732X, pp. 252-253.



Tipos móviles de imprenta

Siglo XX
Aleación de plomo
Museo Histórico Militar de Sevilla

Internet, a lo largo de las dos o tres últimas décadas, ha supuesto una mejora cualitativa y transcendental en los medios de difusión de la información, en términos de rapidez de acceso, sin duda, pero sobre todo de abaratamiento. Por este motivo, la relación entre Renacimiento e imprenta —que ha sido profusamente estudiada y comentada—, se compara frecuentemente con el carácter ubicuo de Internet en el presente.

La propia confección de las matrices, no como pieza única, sino como agregado modular de tipos móviles —que es lo que realmente aporta originalidad e interés al invento, dado que las técnicas de estampación eran ya harto conocidas—, no solo propicia la referida rapidez sino, en muy importante medida, la disminución del coste, dado que un mismo tipo podía reutilizarse en la confección de varias planchas, y que el deterioro de uno de ellos se remediaba con facilidad mediante su sustitución por otro análogo, sin necesidad de tener que volver a tallar nuevamente una matriz completa.

Y dicho abaratamiento no solo depende del propio invento de la imprenta, sino de su confluencia y simbiosis con el papel, que ya era conocido en Europa desde el s. XI, pero que en el s. XV es objeto de un importante auge y desplaza, completa y definitivamente, al pergamino. La imprenta es un método de estampado y, como tal, requiere para su adecuado funcionamiento un material más absorbente y flexible que la vitela, características que precisamente presenta el papel, igualmente mucho menos oneroso.

Guillermo Morán Dauchez



Astrolabio

1990
20 cm de diámetro. Bronce
Colección Ignacio Fernández Vial

El astrolabio es un dispositivo que permite medir, en grados, la altura de un cuerpo celeste sobre el horizonte. Para esta explicación, tomaremos como ejemplo la medida de la altura del sol al mediodía (es decir, el punto más alto que alcanza el sol durante un día determinado), que es precisamente la medida que diariamente se anotó en el Derrotero de la Armada de la Especiería.

Durante el equinoccio, al mediodía, el sol cae perpendicular sobre el ecuador (el sol está a una altura de 90°, cuando estamos en la latitud 0°), mientras que en cualquiera de los dos polos (90° Norte o 90° Sur) el sol se vería justo en la línea del horizonte (0° de altura). Es decir, si a 90° le restamos la altura del sol a mediodía, obtenemos los grados de latitud en que nos encontramos.

Obviamente, como la inclinación del eje de la Tierra respecto al Sol va variando a lo largo del ciclo anual, dichas medidas deben ser corregidas con ayuda de unas tablas que nos informen de la declinación correspondiente en cada día del año distinto de los equinoccios.

El astrolabio, cuya invención parece remontarse al s. II a. C., consiste, básicamente, en un disco (matriz), que presenta una escala graduada perimetral, sobre cuyo centro pivota una aguja.

Entonces el cálculo de la longitud sólo podía hacerse de forma aproximada ante la ausencia de cronómetros precisos, pero el astrolabio permitía una medición de la latitud muy fiel, lo cual resultaba imprescindible para la orientación durante los viajes oceánicos.

Guillermo Morán Dauchez



Tratado da sphera com a theorica do sol et da Lua, e ho primeiro liuro da Geographia de Claudio Ptolomeo Alexandrino

Pedro Nunes
Lisboa: Germao Galharde..., 1537
21,8 × 21 cm. Libro en papel, encuadernado en pergamino. [90] h., il., gráf. y gra.
Sevilla. Universidad de Sevilla, Biblioteca, Sala A Res. 07/4/08(1)

La influencia de la obra ptolemaica en la cultura renacentista europea tuvo un gran impacto entre los cartógrafos del momento gracias a los nuevos descubrimientos marítimos. El matemático y astrónomo portugués Pero Nunes (1502-1578) tuvo un papel importante en los descubrimientos geográficos de los navegantes portugueses. Fue nombrado en 1547 cosmógrafo-catedrático, cargo equivalente en Portugal al que otorgaba la sevillana Casa de la Contratación en España. En su *Tratado da esfera* (1537), escrito a partir de una traducción del *Tractatus de sphaera*, de Johannes de Sacrobosco, y del *Tratado sobre certas dúvidas de navegação*, pone de manifiesto la necesidad de revisar los procedimientos aplicados a las artes de la navegación. Entre sus más destacadas contribuciones sobresalen la invención del *nonius* o *nono*, dispositivo para fijar la posición de los astros respecto a la línea del horizonte en el astrolabio, decisivo para la navegación de altura; hallazgos relacionados con la medición de la latitud empleando una sola altura extrameridiana del Sol, o mediante dos alturas extrameridianas del Sol con el empleo de una aguja magnética, un astrolabio y un globo semejante a una esfera armilar, además de las tablas de declinación del Sol. Nunes también evaluó la precisión de los distintos instrumentos habitualmente empleados, y recomendó que la ballestilla se empleara para calcular el ángulo entre dos astros, pero no para hallar la altura del Sol.

Carmen Lozano Polo



Modelo naval de la carabela *Pinta*

1992
Madera y fibra vegetal
52 cm x 14 cm x 54 cm
Colección particular

El 3 de marzo de 1993 la *Pinta* entra en el puerto gallego de Bayona y anuncia el descubrimiento de un Nuevo Mundo más allá del Atlántico. Mandada por Martín Alonso Pinzón y el piloto Sarmiento, la *Pinta* es la nave más rápida de las "tres carabelas" de Cristóbal Colón y un claro ejemplo de la evolución experimentada en la construcción naval en el siglo XV.

Las experiencias portuguesas en la costa de África demandaron un nuevo concepto de nave apta para la exploración y la navegación de altura; la respuesta fue la carabela y su hermana de mayor porte, la nao. De líneas revolucionarias para su época, estos barcos nacidos al sur de la Península Ibérica se imponen pronto en la costa atlántica. Su poco calado y su maniobrabilidad la hicieron idóneas para las expediciones de descubrimiento. Su aparejo fraccionado, a la manera latina o cuadra, permitían reducir la superficie vélica en función del viento y navegar en rumbos más cerrados que las tradicionales urcas de cabotaje, de las que heredaron su recia construcción.

Antonio Fernández Torres



2

LA CARRERA EXPLORADORA

EN BUSCA DE LAS ESPECIAS

A finales del siglo XV, Portugal y Castilla se lanzan a los océanos en una carrera exploradora sin precedentes con un mismo objetivo: descubrir una ruta marítima que les permita alcanzar el lejano Oriente y las míticas islas Molucas, origen de las codiciadas especias. Este impulso descubridor, espoleado por la competencia y alimentado por el ansia de riqueza y la sed de conocimiento, transformará a la Humanidad para siempre.

PENÍNSULA IBÉRICA

1488 - 1517

Mapamundi circular
Lopo Homen
Lisboa, 1519

LOS COMIENZOS DE LA CARRERA POR LA ESPECIERÍA

Juan Gil Fernández
Real Academia Española de la Lengua

En la tupida maraña del archipiélago malayo, al O. de Gilolo (o Halmahira), se extiende de norte a sur una cadena de cinco pequeñas islas volcánicas cortadas por el ecuador: Ternate, Tidore, Motir, Makian y —más allá de la equinoccial— Batjan (= Terrenate, Tidore/-i, Maquian y Bachian para los pueblos ibéricos), islas a las que portugueses y españoles denominaron Malucas o, en general, el Maluco (del árabe *mlk* 'rey'). Cuando los europeos pisaron su suelo, sus habitantes eran de raza malaya y acababan de ser convertidos al islam; los sultanes de Ternate y Tidore, que gobernaban a las islas comarcanas, competían encarnizadamente por la hegemonía.

Únicamente en las Malucas, de vegetación tan variada como exuberante y de clima estable y húmedo, se criaba la especia más preciada del mundo: el *girofle* (del francés *girofle* y este, a su vez, del latín *caryophyllus*) o *clavo*, nombre que se le dio por su parecido con un clavo. Los mercaderes, para encarecer el producto, hicieron circular curiosas leyendas sobre la extrema dificultad del viaje. A mediados del siglo XV, Nicolò dei Conti oyó decir que las islas estaban habitadas por gente negra y que, más allá, el mar era innnavegable, porque el aire repelía los barcos[1]. No deja de ser curioso que A. Pigafetta atribuyera fábulas semejantes a los grandes rivales de los españoles: "Los portugueses han dicho que las Malucas se hallan situadas en medio de un mar impracticable a causa de los bajos de que se encuentra sembrado y de la atmósfera cubierta de nieblas. Sin embargo, nosotros comprobamos lo contrario"[2].

Por establecerse en la Especiería y alzarse con el monopolio de su comercio pugnaron entre sí portugueses y españoles en las primeras décadas del siglo XVI. Los primeros, en un principio, parecieron haber ganado la carrera, una vez que Vasco de Gama llegó a la India en 1498. Asentado su poder en Goa, en pocos años los portugueses, con admirable sentido de la estrategia, se hicieron dueños de los principales enclaves comerciales del Sudeste asiático: en 1511 Alfonso de Albuquerque conquistó Malaca, dejando a las naves lusas la vía expedita hacia la Insulindia y China.

Sorprendentemente, las primeras noticias ciertas que corrieron en Europa sobre las islas Malucas no se debieron a los portugueses, sino a un italiano curioso, el boloñés Luis de Varthemà, quien, queriendo ver "la diversidad de las monarquías mundanas", fue al Cairo, pasó después a Damasco, de allí se dirigió a Arabia, visitó la Meca y, finalmente, se embarcó en Yiddah en una nave musulmana rumbo a la India, de la que volvió, tras mil peripecias y aventuras, con la armada lusa en 1507. He aquí sus palabras:

> Desembarcamos en esta isla Monoch [= Maluca], la cual es mucho más pequeña que la de Bandan, pero la gente es peor que los de Bandan, y viven de aquella manera, y son un poco más blancos y el aire es un poco más frío. El clavo nace aquí y en muchas islas vecinas, pero son pequeñas y deshabitadas. El árbol del clavo es tal como el del boj, es decir, tupido, y sus hojas son como las de la canela, pero un poco más redondas. Cuando el clavo está maduro, los hombres dichos lo varean con sus cañas y ponen debajo del árbol algunas esteras para recogerlo. La tierra donde están estos árboles es como arena… El país es muy bajo y no se ve desde aquí la estrella tramontana [la Polar][3].

1 Poggio Bracciolini, N. *Historiae de uarietate fortunae libri IV*. París: 1723, p. 136.
2 Pigafetta, A. *Primer viaje en torno del Globo*, traducción de J. T. Medina, Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires-Santiago de Chile, 1970, p. 133.
3 Traduzco el texto italiano, tomado del *Itinerario di Ludovico de Varthema*, ed. de Paolo Giudici. Milán: Edizioni Alpi, 1928, pp. 281-282.

El libro de Varthemà tuvo un éxito fulgurante: vio la luz por primera vez en italiano (Roma, 1510) y fue traducido a diversas lenguas: al latín (Roma, 1511); al alemán (Augsburgo, 1515, 1518; Estrasburgo, 1516; Francforte, 1518); al español (Sevilla, 1520, a raíz de la efervescencia producida por el viaje de Magallanes); y, más tarde, al flamenco, al francés y al inglés.

Tras la toma de Malaca, entre las presas del botín se le llevó a Alfonso de Albuquerque una gran carta náutica, hecha por un piloto de Java, "la mejor cosa que nunca vio" el gobernador, quien de inmediato, percatándose de su enorme utilidad, decidió rehacerla para su propio uso. Así, mientras un javanés traducía los letreros de aquella carta, un piloto, Francisco Rodrigues, fue trazando un calco del modelo. El 1º de abril de 1512 Albuquerque envió los dos mapas, el original y la copia, al rey de Portugal, pero antes, en noviembre de 1511, despachó una flotilla al Maluco al mando de Antonio de Abreu, en la que fue por piloto el mismo Rodrigues. Por culpa del mal tiempo, la expedición no logró alcanzar su destino, y una de las naves, la *Sabaia*, naufragó en la isla de las Tortugas. Rodrigues reunió después sus apuntes cartográficos en un manuscrito, que, unido a la *Suma oriental* de Tomé Pires, remitió a Lisboa en 1516. En su folio 37 recto, donde se representa la Insulindia oriental, al suroeste de la isla *Papoia* (?), habitada por cafres, se pintan en azul cuatro pequeñas islas con el siguiente letrero: "Estas quatro ilhas azuis ssam as de Malluquo, homde naçe ho crauo". Es indudable que este primer mapa "europeo" de la Especiería reproduce la carta del piloto javanés, como piensa J. M. Garcia[4]; a ella remonta el error en el número de islas (cuatro, en vez de cinco).

El capitán de la *Sabaia*, Francisco Serrão, tras sufrir otro naufragio más, llegó con los supervivientes al Maluco. En 1513 arribó a Ternate Antonio de Miranda, quien repatrió a aquellos hombres. El sultán, sin embargo, retuvo consigo a Serrão, a quien profesaba gran aprecio. Este último aprovechó la ocasión para escribir al rey de Portugal, a sus conocidos y, muy particularmente, a Magallanes, con quien había trabado gran amistad desde Cochín, engrandeciendo su hazaña y doblando la distancia que había a aquellas islas. Gracias a aquellas cartas se empezó a concebir la empresa de la Especiería, al decir de A. Pigafetta y J. de Barros[5].

Mientras tanto, el 29 de septiembre de 1513 Vasco Núñez de Balboa divisó por vez primera el océano Pacífico y se adentró en sus aguas, comprobando que la corriente fluía hacia la costa. El mapa de Wolfenbüttel anota en un largo letrero latino esta notable característica (las "olas volvían su curso de la región austral al litoral"), de la que concluye: "Esta tierra no es en modo alguno un continente"[6]. La existencia de aquella fuerte corriente costera fue interpretada como una prueba de que América era una isla. La idea aquí esbozada tomó cuerpo de inmediato en la cosmografía: en el globo de Johann Schoener (1516) América está representada ya como una isla; luego podía ser bordeada, si no se hallaba antes un estrecho que abreviara el largo viaje.

No sorprende, en consecuencia, que España y Portugal redoblaran sus esfuerzos por encontrar un camino más corto a la Especiería. En esta carrera tuvo relevancia extraordinaria un portugués, Juan Díaz de Solís, que, acusado de haber matado a su mujer, huyó de su patria, se puso al servicio de Fernando el Católico, fundó una nueva familia en Lepe y llegó a ser piloto mayor de la Casa de la Contratación. Solís y Pinzón habían tratado de encontrar un estrecho en la América central en 1508. Años más tarde, en 1512, el rey le confió la demarcación de los límites con Portugal en el océano Índico, un proyecto que hicieron abortar las justificadas protestas de Manuel I. Finalmente, el 24 de noviembre de 1514 Fernando el Católico le encomendó realizar otro viaje con un objetivo muy claro:

> … ir a las espaldas de la tierra donde agora está Pedrarias, mi capitán general e governador de Castilla del Oro, e de allí adelante ir descubriendo por las dichas espaldas de Castilla del Oro mill e setecientas leguas y más, si pudiéredes, contando desde la raya de la demarcación, que va por la punta de la dicha Castilla del Oro, adelante de lo que no se ha descubierto hasta agora[7].

Es evidente que la misión de Solís no se limitaba a hacer un mero reconocimiento de la costa occidental de América: se trataba de llegar más allá, de alcanzar por fin el ansiado Maluco. El apresto de las naves fue lento; tanto, que de nuevo se adelantaron los portugueses. En este caso, el interés despertado en Alemania por la empresa de la Especiería nos da a conocer una navegación sobre la que callan los archivos lusos. La llamada *Copia der Newen Zeytung auss Pressillg Landt* [8] reproduce un aviso enviado en 1515 a Amberes desde Madeira para dar cuenta de la llegada de una nave que, con licencia de Manuel I de Portugal, habían despachado al Nuevo Mundo don Nuno Manuel, el mercader burgalés Cristóbal de Haro y otras personas. Tras bordear la costa del Brasil durante 600 o 700 leguas, el navío había doblado un cabo puntiagudo, al que se llamó cabo de Buena Esperanza, mas un fuerte temporal le impidió proseguir la travesía. La relación, entrecortada, está plagada de enigmas, pero lo importante es que, según declaró al informante el piloto, un lobo de mar bien curtido en viajes a la India, desde aquel cabo hasta Malaca no había más de 600 millas; y a partir de aquel cabo se abría un paso, "de la misma manera que como quien va a Levante y pasa el estrecho de Gibraltar": el Río de la Plata, según Laguarda Trías. No es de extrañar, en consecuencia, que un estrecho figurase asimismo en el globo de Schöener de 1516.

La relación es importante, porque entre los armadores de aquella nave aparece Cristóbal de Haro, un mercader que luego habría de tener un protagonismo especial en el despacho de la flota de Magallanes. Salta a la vista que Haro persiguió en ambos casos el mismo objetivo: encontrar un nuevo camino a una Especiería que se sentía muy cercana a América, ya que todo el mundo estaba convencido entonces de que no solo el Maluco, sino también Malaca —el colmo de los disparates—pertenecía a la demarcación del rey de España: así lo expresaron voces tan dispares como el licenciado Alonso Zuazo en 1518 o Pedro Mártir de Anglería en 1522.

La armadilla de Solís partió por fin en 1516, pero tuvo un fin desastrado: el capitán murió a manos de los indígenas en el Río de la Plata, por lo que sus hombres, descorazonados, regresaron a España.

Otro gran éxito editorial viene a probar el interés con que Europa seguía aquellas navegaciones: la *Vtopia* de Tomás Moro (Lovaina, 1516). Refiere este libro las aventuras de Rafael Hitlodeo (Rafael Charlatán): supuestamente, uno de los veinticuatro hombres a los que A. Vespuche, al decir de las *Quatuor Americi Vespucii nauigationes*, había encomendado la defensa de un fuerte, levantado a 260 leguas de la Bahía de Todos los Santos. A la partida del florentino, Hitlodeo —narra Moro— hizo diversos viajes acompañado de cinco españoles: llegó primero a la isla Utopía, después pasó a la Taprobana (¿Sumatra?) y, por último, arribó a Calicut[9]. No es imposible suponer que ese periplo imaginario transcurriese por el océano Pacífico. Tampoco es un azar que, en los años en que España y Portugal competían por encontrar un nuevo camino al Maluco, apareciese este viaje fantástico, que combinaba los encantos del Nuevo Mundo con los de la India. Sin duda Moro oyó hablar de parecidos proyectos marítimos en Amberes, donde los mercaderes de ambos países —entre ellos, Haro— tenían una factoría comercial.

En 1517 llegó a Sevilla Fernando de Magallanes y volvió a España Cristóbal de Haro. El sueño entonces se hizo realidad.

4 Garcia, J. M. *O livro de Francisco Rodrigues O livro de Francisco Rodrigues. O primeiro atlas do mundo moderno*. Oporto: Editora UP-Editora da Universidade do Porto, 2008, p. 19. ISBN 978-972-8025-78-6.

5 Pigafetta, 1970, pp. 138-139; Barros, J. *Da Asia, Decada* III, libro 5, cap. 6, pp. 599-600. Francisco Serrão falleció envenenado por el sultán rival de Tidore; ya había muerto cuando los españoles llegaron al Maluco en 1521 (Pigafetta, 1970, pp. 138-139).

6 La Editorial Círculo Científico hizo en 2013 un hermoso facsímil del mapa, acompañando el libro *Vasco Núñez de Balboa, descubridor del Mar del Sur. Edición conmemorativa del V Centenario del Descubrimiento del Océano Pacífico. 1513-2013*.

7 AGI, Patronato Real, 26, R. 6, fols. 2r-2v.

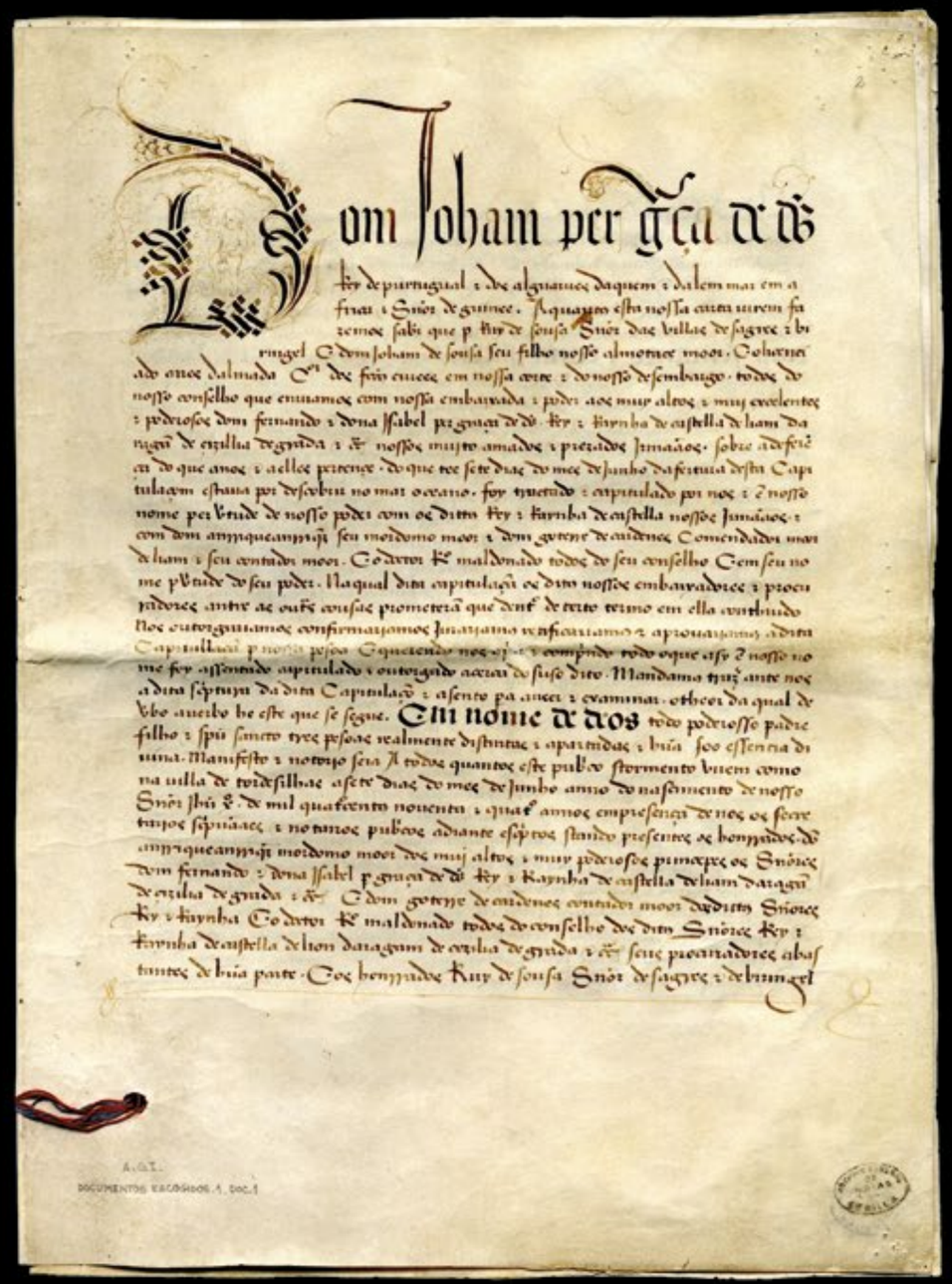
8 Laguarda Trías hizo una traducción del manuscrito conservado en el archivo de los Fúcares (Laguarda Trías, R. *El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512*, Junta de Investigações de Ultramar, Lisboa, 1973, pp. 136-139).

9 Moro, T. *Vtopia*, Basilea: 1518, pp. 28-30.

CATÁLOGO DE PIEZAS

ANÁLISIS Y COMENTARIOS

TRATADO DE TORDESILLAS



Tratado de Tordesillas

Setúbal, 5 de septiembre de 1494
Ratificación de Juan II de Portugal de las capitulaciones firmadas en Tordesillas el 7 de junio de 1494 entre los Reyes Católicos y el Rey Juan II de Portugal
Versión portuguesa. Firma autógrafa de Juan II de Portugal
33 x 25 cm. Manuscrito, pergamino. Cuaderno de 8 hojas unidas por un cordón de hilos de seda con sello de plomo pendiente
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 1, N. 6, R. 1

El Tratado de Alcáçovas (1479-1480) puso fin a años de hostilidades luso-castellanas. Entre las cuestiones que quedaron resueltas estuvo el reparto de los territorios africanos descubiertos, así como la delimitación de la navegación en el océano Atlántico: reservaba a Portugal las navegaciones y descubrimientos desde el paralelo de las Canarias hacia el Sur; todo lo demás era castellano o *res nullius.*

La llegada de Colón a las Indias por un camino distinto al de Portugal abrió la puerta a un nuevo conflicto entre ambos países. El primer problema planteado fue en virtud de qué títulos la Corona de Castilla podía incorporar las tierras descubiertas, porque el mero hallazgo no daba lugar a su posesión ni a su exclusividad. Para conseguirlas, los Reyes Católicos acudieron al papa Alejandro VI, reconocido como autoridad superior, *dominus orbis*, en el Derecho de la época. La diplomacia castellana consigue que el Papa emita dos breves, también llamadas "bulas de donación". Por la *Inter Caetera* I (3 de mayo de 1494) se hace donación efectiva de las tierras a los reyes castellanos. La *Inter Caetera* II (4 de mayo de 1493), completa y amplía la anterior, ya que establece una demarcación de las zonas de expansión de Castilla y Portugal. Concedía a los Reyes Católicos las tierras descubiertas, o por descubrir, que se hallasen hacia el Occidente siempre que estuviesen más allá de una línea imaginaria, de polo a polo, que pasase a 100 leguas al oeste de Azores.

La emisión de las bulas cambió el panorama de las complicadas negociaciones diplomáticas entre los representantes castellanos y portugueses, que concluyen por fin el 4 de junio de 1494 en Tordesillas. Estos acuerdos fueron ratificados posteriormente en sendos documentos. Hay una versión española del Tratado firmada por los Reyes Católicos, conservada en el Archivo do Torre do Tombo (Portugal), y otra portuguesa firmada por el rey Juan II, conservada en el Archivo General de Indias. Las cláusulas fueron negociadas por los embajadores y procuradores españoles, los consejeros Enrique Enríquez, mayordomo mayor, Gutierre de Cárdenas, comendador mayor de León y contador mayor, y el doctor Rodrigo Maldonado; y los portugueses, consejeros Ruy de Sousa, señor de Sagres y de Biringel, su hijo Juan de Sousa, almotacén mayor, y Arias de Almada, corregidor de los Hechos Civiles de la Corte y del Real Desembargo.

El Tratado de Tordesillas establecía un nuevo meridiano de demarcación a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, comprometiéndose castellanos y portugueses a no realizar exploraciones en la parte atribuida al otro; fijaba un plazo de diez meses para trazar el meridiano y autorizaba a los súbditos castellanos a atravesar la zona portuguesa en las navegaciones al Oeste, pero no podrían descubrir en ella. Esta modificación supuso el comienzo de la historia de Brasil, ya que su extremo oriental quedaba dentro del área de influencia lusa.

Días después se firmó otro tratado para zanjar las discordias surgidas por pretender ambas partes la propiedad de las pesquerías existentes entre el cabo Bojador y el Río de Oro.

Una imprevisible consecuencia del Tratado fue el problema de la propiedad de las islas Molucas, porque la línea de Tordesillas también se proyectaba, lógicamente, en un antimeridiano que dividía las aguas y tierras del Oriente. Magallanes buscó el apoyo del rey de España basándose en que las islas de la Especiería entraban en jurisdicción castellana, lo que finalmente se demostraría falso.

Falia González Díaz

Mapamundi circular
Lopo Homen
Lisboa, 1519
41,5 x 59 cm. Carta náutica, papel artesanal imitación de pergamino, colores
En: *Atlas Miller.*
Barcelona: Moleiro, 2006
Reproducción facsímil de la hoja 1r del original conservado en París, Biblioteca Nacional de Francia, GED-26179(RES)
Sevilla. Archivo General de Indias, Biblioteca, GR-194/2





3

EL PROYECTO

EL SUEÑO Y LA OPORTUNIDAD

En 1517, Portugal lleva nueve años en la India y cinco comerciando con las islas Molucas, mientras Castilla, atascada en América, sigue buscando un paso hacia Oriente y el nuevo Mar del Sur descubierto por Balboa. Ese año, un joven rey con sueños de emperador sube al trono de Castilla y Aragón. Pocos días después, un navegante portugués cruza la frontera y ofrece a Castilla la clave para alcanzar las Islas de las Especias por el Oeste. Carlos I y Fernando de Magallanes sólo debían encontrarse para poner en marcha sus sueños.

SEVILLA – VALLADOLID

20 de octubre de 1517 – 22 de marzo de 1518



El Atlántico visto por los portugueses
Kunstmann IV: Carte du monde
Jorge y Pedro Reinel, 1519
(Facsímil de Otto Progel, 1843)

LA MATERIA DE LOS SUEÑOS ESPECIEROS

Isabel Soler
Universitat de Barcelona

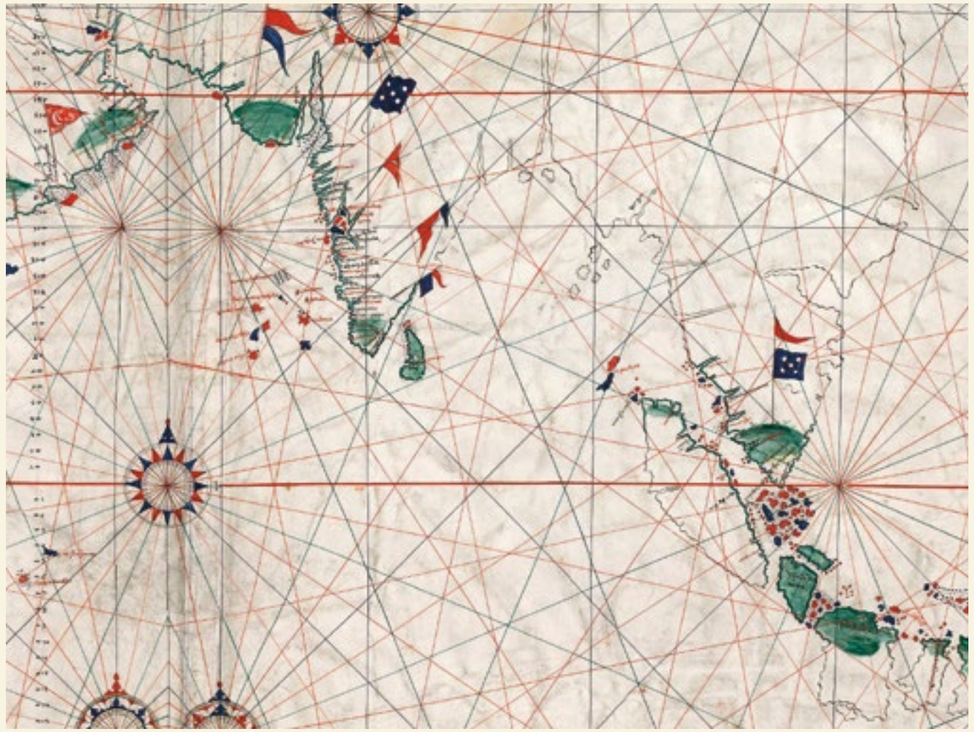
No es barroca *la materia de los sueños* con la que está hecho el sueño de Fernando Magallanes. No es shakespeariana su *tempestad*. Ese *alter deus* que es Próspero en su isla desierta, ese náufrago renacentista que, tras el infortunio, ha recuperado su lugar en el mundo gracias a su ingenio y su conocimiento, no puede eludir un inevitable sentimiento de fragilidad ante la barroca sensación de lo efímero y, en consecuencia, de lo aparentemente ficticio y evanescente de la condición humana. "Estamos hechos de la misma materia de los sueños —dice Próspero— y nuestra pequeña vida cierra su círculo con un sueño"[1]. Casi un siglo se interpone entre la materia de los sueños del prometeico Próspero y la del tenaz Magallanes, y los sueños fueron cambiando mucho desde la primera década del siglo XVI hasta ese 1611 en el que se representa *La Tempestad*, porque *el inmenso globo, y todo lo que en él habita* (es decir, porque el mundo y su concepción sobre él) se había transformado radicalmente. Evidentemente, el mundo había empezado a cambiar hacía décadas, pero el 20 de septiembre de 1519, cuando zarpaban de Sanlúcar de Barrameda las cinco naves de la Armada de las Molucas, o el 21 de octubre de 1520, cuando superaron el cabo de las Once Mil Vírgenes que da inicio al estrecho patagónico, el 28 de noviembre, cuando alcanzaron el cabo Deseado que se abre al gran océano inimaginado, el 27 de abril de 1521, cuando el capitán mayor de la Armada moría en la isla filipina de Mactán, y el 8 de septiembre de 1522, cuando Juan Sebastián Elcano echaba el ancla en Sevilla, fueron fechas fundamentales que le daban un impensado y tajante golpe de gracia a la realidad del mundo. El *inmenso globo y todo lo que en él habita* debía volver a ser pensado y nuevamente dibujado.

Sin embargo, contrariamente a lo que se suele creer, no era el mundo lo que perseguía el capitán portugués, sino la especia. Quería llegar a ella, quería situarla en el mapa y, en consecuencia, demostrar a quién pertenecía[2]. Ese era su sueño; y ese era un sueño antiguo. Las especias habían sido la materia de los sueños de los siglos renacentistas, pero las que perseguía Magallanes eran las más lejanas, las más costosas, las más exóticas, también las más desubicadas en los mapas, aunque no por ello desconocidas. En realidad, el sueño no era un sueño; era una idea, era una voluntad, era una obstinación, hechas de conocimiento, de información y experiencia. En realidad, el empeño de Magallanes era un eslabón más de una larga cadena de obstinaciones que, en cada regreso de las naves, habían ido redibujando el mundo.

El dibujo del mundo quería situar los grandes mercados especieros orientales; y ahí, la experiencia marítima de Magallanes previa a la expedición de la Armada de las Molucas, su saber sobre la realidad del mundo gracias a sus años de viaje oriental, modernizaba ese deseo al que Cristóbal Colón, tres décadas antes y sin ser consciente de ello, había dado un inesperado giro geográfico.

1 Shakespeare, W. *La tempestad*. Edición bilingüe del Instituto Shakespeare dirigida por Manuel Ángel Conejero. Madrid: Cátedra, 1994. pp. 353-354.

2 «Instrucción del Rey a Magallanes y a Falero para el descubrimiento de las islas del Maluco, fechado el 8 de mayo de 1519 (Archivo de Indias en Sevilla, papeles del Maluco, legajo 1º de 1519 a 1547)». En: Fernández de Navarrete, M. *Colección de los viajes 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*, t. IV. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, pp. 130-153.



El océano Índico según los descubrimientos portugueses
Pedro Reinel, ca. 1517
(Facsímil de Otto Progel, 1843)

¿Seguía Magallanes el antiguo proyecto colombino? Pues desde el punto de vista geopolítico, no tenía más remedio: para llegar al clavo y a la nuez moscada bajo estandarte Habsburgo no había otra opción que navegar hacia el Poniente. Siguiendo ese rumbo, Magallanes iba a avanzar a tientas, lo sabía, durante la mayor parte de su viaje; pero también sabía que, si hallaba el paso, conseguiría llegar (casi lo consigue) a latitudes conocidas, a aguas navegadas y a puertos frecuentados. Para Magallanes, el mundo conocido estaba al final de su viaje, allí donde el Índico mezclaba sus aguas con el todavía no identificado Pacífico. Por el contrario, la propuesta de Cristóbal Colón, primero a la Corona portuguesa y después a la castellana, era puramente atlántica, porque era al otro lado de esa *mar océana* donde necesariamente estaba Oriente. Si en sus años guineanos y madeirenses Colón había aprendido a navegar por el Atlántico, quizás su sueño también se había alimentado del conocimiento de otras propuestas de navegación hacia el Poniente presentadas durante la década de 1480 ante la Corona portuguesa para *regresar* a tierras, o islas, fortuitamente encontradas[3]. Las Indias estaban al otro lado del océano.

En Castilla, el proyecto colombino fue indiscutiblemente vanguardista, pero no lo era tanto en Portugal. Sin embargo, esa modernidad no evitó que hubiera de ser perseverante Colón hasta que, tras haber rechazado dos veces la propuesta, el 17 de abril de 1492 los Reyes Católicos firmaran con él su compromiso.

3 Marques, A. P. Los descubrimientos y el Atlas Miller, obra maestra de la cartografía y del arte en el Renacimiento. En: *Atlas Miller*. Barcelona: M. Moleiro Editor, 2006. p. 30; Soler, I. *El sueño del rey: viajes y mesianismo en el Renacimiento peninsular*. Barcelona: Acantilado, 2015, pp. 167-226.

A su vez, si el proyecto magallánico sigue los rumbos geográficos colombinos, cabe matizar algunas circunstancias, tiempos y espacios, algunos motivos, que distancian los fundamentos de ambos viajes. Cuando en 1493 empezaron los encuentros diplomáticos previos a la comisión de Tordesillas, para Portugal la cuestión no era tanto un problema de tierras como de océanos: hacía décadas que el Atlántico era la ruta de acceso al oro y los esclavos guineanos, y también era un más o menos cómodo sistema de vientos y corrientes que permitía descender hacia el cabo de Buena Esperanza. Había que salvaguardar ese descenso porque esa era la manera de llegar a Oriente[4]. Y tras Tordesillas, para Portugal el Atlántico iba a ser una vía rápida de acceso a las costas de circunscripción portuguesa en el Nuevo Mundo. Pero a partir de la arribada de Vasco de Gama a la India en 1498, junto al oro y los esclavos atlánticos, el Índico y el Pacífico empezarían a representar todo lo demás. Y todo lo demás era el marfil de Quíloa, el terciopelo de Persia, el algodón de Cambay, los diamantes de Vijayanagar, las perlas de Ceilán, el ámbar de las Maldivas, el azúcar y el arroz de Bengala, los rubís de Myammar, la pimienta y el alcanfor de Sumatra, el sándalo de Timor, la nuez moscada y el clavo de las Molucas, las sedas y las porcelanas de China, la plata de Japón... Todos esos contenidos oceánicos describiría el meticuloso Tomé Pires en su *Suma Oriental*, obra de un temprano 1512 donde se explica con detalle el mundo económico oriental[5]. De la existencia de esas riquezas ya se sabía en época de Tordesillas, lo que no se sabía era cómo llegar, por mucho que Cristóbal Colón creyera haber estado allí.

En cualquier caso, las del Índico y el Pacífico eran riquezas incomparables por las que había que luchar tanto en Oriente como desde Occidente. De ahí que el primer gobernador de la India y fundador del *Estado Português do Oriente*, Afonso de Albuquerque, se dedicase, nada más llegar en 1503, a recabar información y a conquistar los principales puertos índicos de comercio internacional[6]. En 1507 ganó Ormuz, la isla que cierra el Golfo Pérsico; tres años después, en 1510, controlaba la costa malabar indostánica; y la deseada Malaca, el paso hacia Extremo Oriente y el Pacífico, la posición idónea para dominar el golfo de Bengala, Insulindia, Indochina y el sur de China, cayó en 1511[7]. Testimonio de ello fue Fernando Magallanes, que el 25 de marzo de 1505 y en calidad de hidalgo de la Casa Real, había embarcado con su hermano Diogo de Sousa en la armada del que iba a ser el primer virrey del *Estado da Índia*, D. Francisco de Almeida, y una vez en la India, participó en las conquistas de Goa y Malaca al servicio de Albuquerque. En 1505 se había embarcado también, registrado como escudero, su íntimo amigo Francisco Serrão, un personaje fundamental no solo para la historia entre Portugal y las Molucas, sino para el futuro proyecto de Magallanes ya en Sevilla y en 1519[8]. Magallanes navegó por Oriente desde 1505 a 1513, y estos fueron años cruciales de aprendizaje de puertos y productos mercantiles, en el que los océanos eran las vías por donde el flujo económico oriental se dispersaba por el mundo.

Tordesillas era para Portugal una cuestión de océanos. Pero el proyecto colombino no estuvo marcado por la contundente línea del meridiano atlántico que a partir de 1494 demarcaba el mundo sencillamente porque el primer viaje de Cristóbal Colón fue anterior al Tratado, y este fue consecuencia de ese viaje. Por el contrario, el proyecto de la Armada de las Molucas ya partía de ese acuerdo y, asimismo, partía del conflicto por él generado, que repercutía no tanto en las delimitaciones del meridiano, sino de la inexactitud demarcadora del contrameridiano[9]. Si el meridiano,

4 Albuquerque, L. de. *O Tratado de Tordesilhas e as Dificuldades Técnicas da Sua Aplicação Rigorosa*. Coimbra: A.E.C.A., 1973; Pérez Embid, F. *Los descubrimientos del Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1948; *El Tratado de Tordesillas y su proyección*. Valladolid: Seminario de Historia de América, 1973, 2 vols. Rumeu de Armas, A. *El Tratado de Tordesillas*. En: *Colecciones MAPFRE 1492*. CD-ROM. [Madrid]: Fundación MAPFRE América, [1992].

5 Véase la reciente edición a cargo de Rui Manuel Loureiro, *Suma Oriental de Tomé Pires*. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau; Fundação Jorge Álvares; Macao: Fundação Macau, 2017.

6 Garcia, J. M. *O Terrível: A Grande Biografia de Afonso de Albuquerque*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2017.

7 Thomaz, L. F. (F. R.) *Early Portuguese Malacca*. Macao: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses; Instituto Politécnico de Macau, 2000.

8 Véase un desarrollo en Soler, 2015, pp. 275-326. Para biografías de Fernando Magallanes véase la antigua pero valiosa del Vizconde de Lagoa. *Fernão de Magalhães, a sua vida e a sua viagem*. Lisboa: Seara Nova, 1938, 2 vols.; Castro, X.; Hamon, J.; Thomaz, L. F. (F. R.) *Le voyage de Magellan: la relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*. París: Éditions Chandeigne, 2007, 2 vols.; Garcia, J. M. *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Presença, 2007; y para el periodo sevillano es de consulta imprescindible Gil, J. *El exilio portugués en Sevilla: de los Braganza a Magallanes*. Sevilla: Fundación Cajasol, 2009.

9 Cerezo Martínez, R. El meridiano y el antimeridiano de Tordesillas en la Geografía, la Náutica y la Cartografía. En: *Revista de Indias*, 1994, vol. 54, núm., 202; Sánchez Martínez, A. De la 'cartografía oficial' a la 'cartografía jurídica': la querella de las Molucas reconsiderada, 1479-1529. [consulta: 20 diciembre 2018]. Disponible en: http://nuevomundo.revues.org/56899

en realidad, había facilitado el acceso portugués a Oriente, el contrameridiano empezaría a causar problemas no tanto a medida que, desde Goa, las naves portuguesas progresaban más hacia el este, sino en el momento en el que España empezó a interesarse por aquellas imprecisas latitudes. Y eso ocurrió justamente a partir de la propuesta de Magallanes ante el futuro emperador Carlos, a principios de marzo de 1518 y en Valladolid. De pronto, el contrameridiano adquiría el protagonismo que hasta aquel momento había ostentado la tajante línea atlántica, porque, además del acceso al lucrativo clavo y a la nuez moscada, la manera de convencer al rey Carlos de que aceptase su proyecto era demostrar que las Molucas pertenecían a la parte española del contrameridiano y no a la portuguesa.

Sin embargo, en fechas del Tratado, por mucho que existiesen, ni se podía entender la realidad de la *inexistente* América ni se podía saber dónde estaban las Molucas. Para España, el archipiélago no era real ni en 1522, cuando arriban los supervivientes de la nao *Victoria*, ni en las discutidas resoluciones del Tratado de Zaragoza de 1529. Para Portugal, por el contrario, el archipiélago era real desde la expedición de António de Abreu, que recorrió las islas indonesias desde noviembre de 1511 hasta mediados de 1512, en la que es posible que participara Magallanes y en la que seguro que participó el amigo Francisco Serrão[10]. De hecho, Portugal hasta tenía las islas dibujadas desde 1515 gracias a los mapas que el piloto Francisco Rodrigues incluyó en su *Livro*, basados en uno que encontró en Malaca elaborado por un piloto javanés. El *Livro de Francisco Rodrigues* llegó a Lisboa en 1516 junto con una copia de la valiosísima *Suma Oriental* del botánico Tomé Pires, antes, por tanto, de que Magallanes se instalara en Sevilla[11]. Pero que en Lisboa pudieran saber la forma y el número de las islas de las especias no quiere decir que fueran capaces de colocarlas a un lado o a otro del contrameridiano.

En cualquier caso, faltaba mucho para llegar allí. Primero había que vencer un enorme obstáculo, porque eso era América a principios del siglo XVI, un problema geográfico insalvable y, asimismo, un problema mental, es decir, un conflicto para la ordenación del mundo establecida por el pensamiento occidental. En 1519 América ya no era Catai pero seguía siendo imposible de imaginar, y lo seguiría siendo ese 6 de septiembre de 1522 en el que la nao *Victoria* se acercaba, sin su capitán mayor, a Sanlúcar de Barrameda. América era un rompecabezas por hacer en el que, con falta de firmeza, se habían ensamblado las costas venezolanas a las brasileñas, o la Florida de Gaspar Corte Real (y después de Ponce de León) al Mar del Sur de Núñez de Balboa. La obsesión por encontrar el paso que debía unir el Atlántico y las aguas de las especias había empezado muy temprano, en 1501, cuando la flota portuguesa en la que navegaba Américo Vespucio buscaba un paso occidental hacia Oriente, y siguieron muchas tentativas[12]. A eso iba el propio Cristóbal Colón en su cuarto viaje a América, en abril de 1502, cuando apenas le quedaban cuatro años de vida. Pero aunque la búsqueda del paso era perseverante y contribuía a tomar conciencia de las dimensiones del Nuevo Mundo, cuando Magallanes soltaba amarras en Sevilla apenas se habían dibujado en el mapa el río de la Plata y las costas mexicana y panameña, y aunque en 1522 la hubieran circunnavegado, ni siquiera los dieciocho supervivientes de la nao *Victoria* eran capaces de entender las dimensiones de la redondez de la tierra, porque la habían navegado a ciegas, como náufragos perdidos en pura lucha por la vida.

10 Lobato, M. A Man in the Shadow of Magellan: Francisco Serrão, the First European in the Maluku Islands (1511-1521). En: *Revista de Cultura / Review of Culture*, International Edition Serie III, 2011, núm. 39, pp. 103-120.

11 Rego, A. da S. As Molucas em princípios do século XVI. En: *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas do 2º Coloquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 77-89; Frade, F. C. V. As primeiras viagens às ilhas de Maluco. Em: *Fernão de Magalhães e a Sua Viagem no Pacífico: Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, 24 a 26 de Outubro de 2001. Lisboa: Academia da Marinha, 2002, pp. 51-69.

12 Recoge las muchas tentativas Fernández de Navarrete en la «Introducción en que se da noticia de las expediciones ejecutadas anteriormente por los españoles en busca del paso del Noroeste de la América». En: [Espinosa y Tello, J.]. *Relación del viaje hecho por las goletas Sutil y Mexicana en el año de 1792 para reconocer el estrecho de Fuca*. Madrid: Imprenta Real, 1802, pp. I-CLXVII. Gil, J. *Mitos y utopías del descubrimiento*. Madrid: Alianza, 1989, vol. II: El *Pacífico*; Laguarda Trías, R. A. *El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1973; Gallez, P. *Cristóbal de Haro: banqueros y pimenteros en busca del estrecho magallánico*. Bahía Blanca: Instituto Patagónico, 1991; Savours, A. *The Search for the Northwest Passage*. Londres: Chatham, 1999; Serres, M. *El Paso el Noroeste*. Madrid: Debate, 1991; Pimentel, J. *Testigos del mundo: ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*. Madrid: Marcial Pons, 2003, pp. 113-143.

Ni Cristóbal Colón ni Magallanes consiguieron materializar sus sueños. El genovés no llegó a la India (aunque sí a sus Indias), ni el portugués a las Molucas (o no llegó por la ruta castellana) ni consiguió demostrar en qué lado del contrameridiano de Tordesillas se encontraba el archipiélago. Sin embargo, el valor de sus fracasos es extraordinario porque no se asienta en la *materia de los sueños* de la que ambos estaban hechos, sino en la trascendencia de su búsqueda y de la consecuente realidad encontrada: la aparición de un grandioso e impensado continente y la revelación de la verdadera dimensión del mundo, además del descubrimiento del mayor de los océanos del planeta. Con el tiempo, sus viajes acabaron por ser también otra cosa —y quizás ahí sí se llega a atisbar el desasosiego barroco del náufrago Próspero que también es el *conquistador* de una tierra impensada, su isla desconocida y vacía de seres humanos—: Colón y Magallanes transformaron no solo *el inmenso globo, y todo lo que en él habita*, sino las relaciones de poder del mundo al hundir definitivamente la omnipotente *imago mundi* que había gobernado el pensamiento occidental durante siglos de meditación geográfico-moral sobre ella. *Sus pequeñas vidas cerraron su círculo con un sueño* que, lentamente, empezó a hacer visible la realidad del mundo.

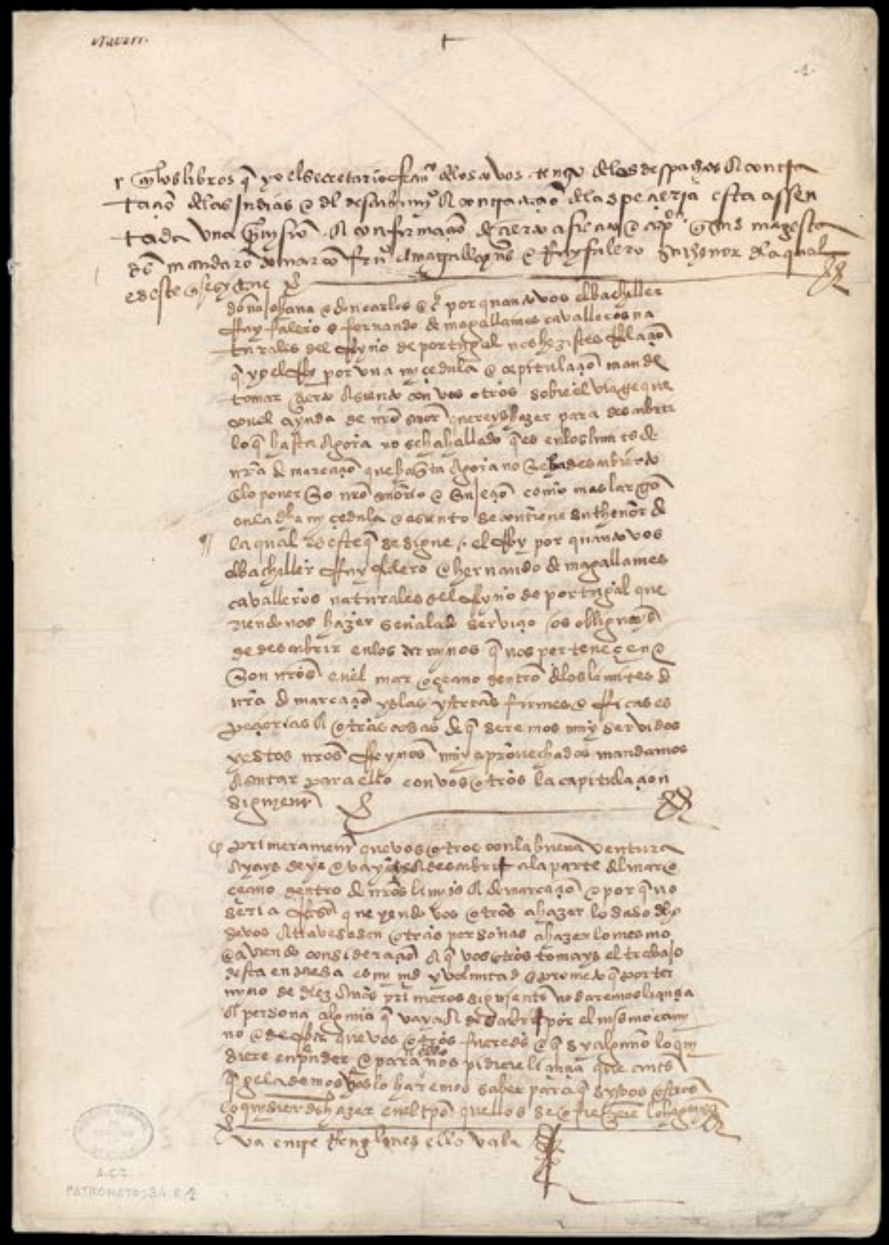


Retrato de Carlos I, joven
[1520], anónimo flamenco

CATÁLOGO DE PIEZAS

ANÁLISIS Y COMENTARIOS

CAPITULACIONES DEL REY CARLOS I CON MAGALLANES Y FALEIRO



Capitulación y asiento del rey Carlos I con Fernando de Magallanes y Ruy Faleiro para dirigir la armada del Maluco hacia las Islas de las Especias

Valladolid, 22 de marzo de 1518
Copia certificada de 24 de enero de 1523
31,3 × 22 cm. 4 hojas. Papel manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 34, R. 1

En virtud de esta capitulación, otorgada en Valladolid por real cédula de 22 de marzo de 1518, y confirmada el mismo día por Juana I y Carlos I, Fernando de Magallanes y el bachiller Ruy Faleiro quedaron nombrados capitanes generales de la Armada de la Especiería. La solemnidad del documento vino refrendada por firmas de poderosos cortesanos como el canciller Jean de Sauvage, el obispo de Burgos Juan Rodríguez de Fonseca, y el obispo de Badajoz Pedro Ruiz de la Mota. Esta copia en concreto se hallaba asentada en los libros que el secretario Francisco de los Cobos tenía "de los despachos e contratación de las Indias e del descubrimiento e contratación de la Espeçiería". En 1523 mandó sacar, por orden del Consejo Real (de Castilla), este testimonio del que dio fe, y que acabó por formar parte de los llamados "papeles antiguos" de la Secretaría de Gobierno del Consejo de Indias. En el Archivo General de Indias se conserva también otra copia de la confirmación de las capitulaciones en el llamado "Libro copiador" de la Armada de Magallanes, en los fondos de la Casa de la Contratación[1]; mientras que la copia registral de la real cédula que se confirma se conserva en la sección de Indiferente General[2].

A lo largo de diferentes puntos, se detallan minuciosamente las condiciones pactadas. En primer lugar, se hace constante hincapié en que ha de respetarse la partición de Tordesillas y el dominio portugués, que no podrá ser invadido. A Magallanes y Faleiro se les promete que en el plazo de diez años no se daría licencia a ningún otro explorador para ir por la misma ruta que descubrieran ellos; al menos, no sin antes informarles de las intenciones de aquel tercero, para que pudieran hacerse cargo de la expedición propuesta en las mismas condiciones (número de barcos, de hombres, etc.). Eso sí, el Rey podía permitir a otros organizar armadas para buscar el estrecho hacia Asia, siempre que partieran desde las tierras ya descubiertas en el Nuevo Mundo.

Por "el trabajo y peligro" que se le suponía a la empresa, se concedía a Magallanes y Faleiro (y a sus herederos perpetuamente) el 5% de las rentas y derechos obtenidos, así como el título de "adelantados y gobernadores" de las islas y tierras descubiertas; de lo ganado por la Corona por la carga traída en aquel primer viaje a la Especiería, descontado lo que había costado, se les ofrecía el 20%; también la quinceava parte de las rentas y derechos (deduciendo también los costes) de dos de las islas que descubrieran, siempre que antes hubieran hallado para el Rey otras seis... Para viajes sucesivos, se les eximía de ciertos tributos. Eso sí, la Corona se reservaba el nombramiento de "un factor o thesorero o contador, y escribanos" de los navíos, para llevar cumplida cuenta de la gestión económica de la armada.

Para afrontar tamaña empresa, el Rey, por medio de la Casa de la Contratación de las Indias en Sevilla, se comprometía a armar cinco navíos, especificando tonelaje y señalando tripulación (234 hombres), armamento y mantenimientos para dos años.

Llama la atención que apenas 15 días después de esta capitulación, el 6 de abril de 1519, la Corona nombrara al castellano Juan de Cartagena como veedor general y capitán de la nao *San Antonio*, con instrucciones de actuar de contrapeso de la autoridad de Magallanes[3].

Braulio Vázquez Campos

1 A.G.I., Contratación, 5090, L. 4.

2 A.G.I., Indiferente General, 415, L. I, folios 18v-20r.

3 Véase comentario a la pieza «Instrucciones dadas a Juan de Cartagena, capitán general de la Armada del Maluco, como veedor general de ella» (p. 130 de este catálogo).

HISTORIA GENERAL DE LAS INDIAS



Historia general de las Indias

Bartolomé de la Casas. Siglo XVI
29,5 x 20,5 cm, 181 hojas. Libro manuscrito en papel, encuadernación en pergamino
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 252, R. 23

La cronística del Nuevo Mundo descubierto a finales del siglo XV inició una nueva y fructífera etapa, en la que tuvieron cabida todo tipo de testimonios recogidos por diversos autores, interesados en dejar constancia de primera mano de todo cuanto habían visto y vivido en unas tierras hasta ese momento ignotas para los europeos. Aquellas crónicas constituyen un testimonio ineludible para los historiadores que analizan la magnitud y el impacto del hecho histórico desde todas sus perspectivas y dimensiones.

Una de las obras más importantes que relatan estos primeros contactos es la *Historia general de las Indias* de Bartolomé de las Casas (1474-1566). El dominico sevillano comenzó a redactar esta extensa obra de carácter biográfico que comprende tres libros, entre 1527 y 1552[1]. De su pluma se desprende un pormenorizado relato que abarca un período de treinta años, desde 1492 a 1522, ocupando la primera parte un papel destacado la figura de Colón. Las Casas describe y denuncia implacablemente la situación y las circunstancias de los indios ante la presencia y el comportamiento de los primeros conquistadores[2] a su llegada a la Isla Española, Cuba y Puerto Rico. En un principio, el religioso tenía reticencias sobre la publicación de esta obra, dado el celo con el que supervisaba el Consejo de Indias toda información relativa al Nuevo Mundo. Finalmente, en 1559, coincidiendo con su estancia en Valladolid, encomendó la custodia del manuscrito al dominico Colegio de San Gregorio, ordenando que no se diera a conocer hasta al menos pasados cuarenta años desde su entrega.

El propio Bartolomé de las Casas ordenó que, una vez falleciera, el Colegio de San Gregorio enviase el manuscrito a Madrid, donde sería entregado al cronista oficial del Consejo de Indias y censor de libros destinados a América, Juan López de Velasco.

Sería en el último cuarto del siglo XIX (1875-1876) cuando viese la luz la *Historia de las Indias*, para la historiografía contemporánea una de las obras más interesantes y relevantes de su autor.

Los escritos de Bartolomé de las Casas, de acuerdo con sus fuertes convicciones a favor de los nativos, sirvieron de denuncia de unos hechos sobre los que debía tener conocimiento la Corona, con el objetivo último de alumbrar un marco legal que amparara a los indios. Sin embargo, la polémica y la controversia que suscitaron sus obras le supuso el enfrentamiento no solo con sus contemporáneos[3]; también las corrientes de pensamiento posteriores fomentaron la percepción negativa de los españoles en Europa, acrecentada de forma interesada por los enemigos del Imperio con la conocida *Leyenda Negra*, visión que recogería la historiografía de los siglos XIX y primera mitad del siglo XX, muy crítica con la obra del dominico.

Por lo que se refiere a la primera vuelta al mundo, es muy relevante el testimonio de fray Bartolomé como testigo de la llegada de Magallanes a la corte y su entrevista con el Gran Canciller Jean de Sauvage, de la mano del obispo de Burgos Rodríguez de Fonseca, y de las negociaciones que allí se desarrollaron para organizar la armada con destino a la Especiería. Siguiendo la voz y el relato de Bartolomé de las Casas: "traía Magallanes un globo bien pintado, en que toda la tierra estaba, y allí señaló el camino que había de llevar, salvo que el estrecho dejó, de industria, en blanco, porque alguno no se lo saltease..."

Carmen Lozano Polo

1 Lavallé, B. *Bartolomé de las Casas: entre la espada y la cruz*. 1ª edición. Barcelona: Ariel, 2009. pp. 208-217. ISBN 978-84-344-8820-5.

2 Mira Caballos, E. *Conquista y destrucción de las Indias*, (1492-1573). Tomares (Sevilla): Muñoz Moya Editores, 2009. pp. 31-37. ISBN 978-84-8110-181-3.

3 Entre otros, uno de sus mayores antagonistas fue Gonzalo Fernández de Oviedo, autor de la *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar Océano* (ca. 1535).



Retrato de Fernando de Magallanes
Grabado obra de Fernando Selma. 1788
18,4 x 12,2 cm, en 1 hoja de 27,2 x 21, 2 cm. Papel, grabado
Sevilla. Archivo General de Indias, MP-Estampas,269(4)



Retrato de Carlos I, joven
[1520], anónimo flamenco
57 x 59 cm, piedra caliza. Escultura en bulto redondo
Valladolid. Museo Nacional de Escultura, CE2700

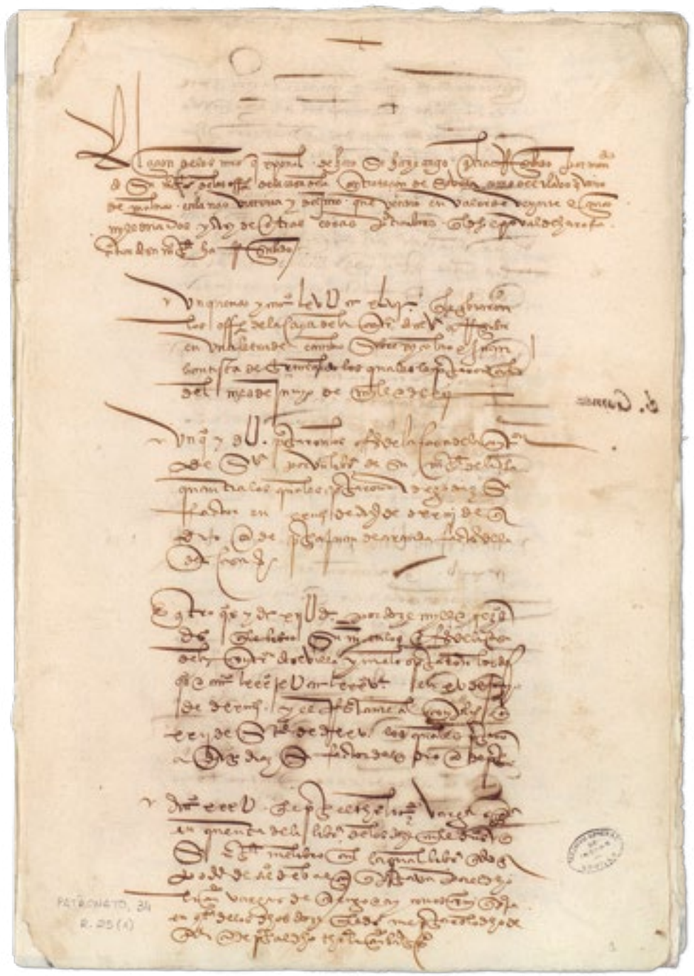
No había nacido Carlos en Gante cuando sus abuelos firmaron el Tratado de Tordesillas. Apenas transcurrió un cuarto de siglo de este hecho cuando, tras desembarcar por vez primera en las costas españolas, se dirigió a esta ciudad vallisoletana para visitar a su madre, allí recluida. El joven rey recibió la fabulosa herencia, tras la muerte de sus abuelos y la incapacidad de su madre, de todos los territorios que comprendían Castilla, Aragón, las posesiones borgoñonas, austriacas y del Sacro Imperio.

En enero de 1518, Magallanes y Falero emprenden el viaje a la corte para proponer al monarca descubrir la Especiería, una empresa en la que tenían un especial interés personajes como el factor de la Casa de la Contratación Juan de Aranda o el burgalés Cristóbal de Haro, o que contaba con el beneplácito de los Fúcares o los Welser.

El rey, “namorado de las cartas e pomas de marear” que le enseñó Magallanes, accedió pronto al asiento para descubrir el Maluco y le concedió el título en propiedad de adelantado y gobernador, la capitanía general de la primera armada y otros privilegios y mercedes de carácter comercial. Además, Magallanes sería armado caballero de Santiago y se le concedería carta de naturaleza en los reinos de Castilla.

Realizado en torno a 1520 probablemente por un anónimo artista flamenco, el busto de Carlos I del Museo Nacional de Escultura muestra al monarca vestido a la moda de la época y con gran fidelidad en lo que respecta a sus rasgos faciales, colgando encima del pecho el collar de la Orden del Toisón de Oro.

Manuel Álvarez Casado



Cuenta justificativa de Cristóbal de Haro relativa a las Armadas con destino a la Especiería de Fernando de Magallanes, Sebastián Caboto y García Jofré de Loaysa
[1526]
31,2 × 21,5 cm. 7 hojas
Papel manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 34, R. 25

Consiste este documento en un sumario de las cantidades de las que, hasta 1526, se había hecho cargo Cristóbal de Haro en relación, no solo con la Armada de Magallanes, sino igualmente con las de Caboto y Loaysa. Aunque abundan este tipo de resúmenes contables en varios documentos de los fondos del Archivo General de Indias, tiene éste la particularidad de darnos noticias acerca del destino del clavo traído desde el Maluco a bordo de la *Victoria* por Elcano: se vendió a Enrique Ynger, quien satisfizo el importe de poco menos de 8 millones de maravedís en dos plazos, con ocasión de sendas ferias de Medina de Rioseco. El dato es interesante porque muestra los mecanismos de redistribución de las mercancías traídas de los viajes de descubrimiento en un momento temprano, y su conexión con los círculos financieros del norte de Europa, dado que Ynger (también conocido como Alfinger, y cuyo auténtico apellido era Ehinger) era socio de los Bélzares (Welser). Este es uno de los múltiples, aunque dispersos elementos que nos muestran cómo Cristóbal de Haro, cuya familia tenía relaciones comerciales consolidadas con los Welser, debió de tener un papel mucho más importante que el de mero factor en los aspectos financieros de la expedición que culminó en la primera vuelta al mundo. Determinados autores de renombre, como Demetrio Ramos o Juan Gil, esgrimen importantes argumentos para defender que tuvo una participación protagonista en el diseño del proyecto original de la Armada de Magallanes, pudiendo incluso haber sido su arquitecto y promotor en la sombra.

Guillermo Morán Dauchez



Kunstmann IV: *Carte du monde*[1]
Otto Progel (1815-1887)
1843
Planisferio. Ca. 65 x 124 cm, pergamino, manuscrito en colores. En latín.Copia realizada por Otto Progel en 1843 de un original desaparecido, también manuscrito, de Jorge Reinel y su padre Pedro Reinel, de 1519
París. Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, CPL GE AA-564 (RES)

En la efervescencia de los proyectos cartográficos para el viaje de Magallanes, según la documentación contable de la expedición se realizaron 24 cartas de marear —18 realizadas por Nuño García de Toreno y 6 por Ruy Faleiro[2]—. Por su parte, Magallanes encargó y envió al rey "un plano espérico (planisferio) ... que lo hizieron el hijo de Pero Reinel y su padre..."[3], cartógrafos portugueses que en 1519 parece trabajaron para la Casa de la Contratación[4]. La realización de este mapa por los Reinel está confirmada por una carta de Sebastián Álvares, factor en Sevilla del rey de Portugal, en la que le informa de la previsible ruta de Magallanes hacia el Maluco apoyándose en una "poma" (¿un globo?, ¿una carta de proyección polar?) y una carta de marear realizada por Jorge Reinel y acabada por su padre cuando llegó a Sevilla, que añadió las Molucas (Sevilla, 18 de julio de 1519)[5].

Este planisferio es la plasmación oficial de la imagen que en los momentos previos a la salida de la expedición se tenía de la tierra conocida y de los descubrimientos geográficos de los portugueses. Pudo ser realizado para ilustrar al Emperador sobre la ruta que Magallanes pensaba seguir a través del inmenso mar titulado *Oceanus Meridionalis* (el Atlántico Sur), y la amplia extensión del Mar del Sur que se plasman en el mapa. En él, la línea de demarcación atlántica de Tordesillas corta la equinoccial en una longitud que parece coincidir con los límites de los territorios portugueses de Brasil, alcanzando por el sur justo el Río de la Plata. Como novedad extraordinaria, Pedro Reinel incorpora las Molucas en el extremo occidental del mapa, en zona de expansión castellana. Se inicia así una característica cartográfica de reivindicación territorial que se repetirá en todas las cartas universales procedentes de la Casa de la Contratación.

Precisamente este planisferio pudo servir de modelo a otros cartógrafos de dicha institución como Diego Ribero y, por tanto, al propio Padrón Real, dando pie a los especialistas portugueses para asegurar la influencia de su cartografía sobre dicho modelo cartográfico.

Este mapa es la carta más antigua con el ecuador graduado en grados de longitud y también el más antiguo que muestra la totalidad del perímetro ecuatorial.

El planisferio es conocido con el nombre de su moderno descubridor, Friedrich Kunstmann. Se conservaba en la Armeebibliothek de Múnich, de donde parece desapareció después de la Segunda Guerra Mundial, pero existe esta copia manuscrita de 1843, en tiempos propiedad del anticuario, numismático y coleccionista Michel Hennin (1777-1863), que actualmente se conserva en la Biblioteca Nacional de Francia.

María Antonia Colomar Albajar

1 Se ha utilizado la siguiente bibliografía: Martín Merás, L. El viaje que cambió la imagen del mundo: cartografía, comercio y diplomacia. En Higueras Rodríguez M.ª D., *et al,. La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano: la aventura imposible.* Madrid; Barcelona: CSIC, Lunverg Editores, Ministerio de Defensa, 2018. Nebenzhal, K. *Atlas de Colón y los grandes descubrimientos.* Madrid: Editorial Magisterio Español, 1990; Pulido Rubio, J. *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla: pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos.* Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1950.

2 Con otra adicional para el Rey.

3 AGI, Contratación,3255, L. 1, fol. 106. *Vid.* también AGI, Patronato Real, 34, R. 10, fol. 9r.

4 Jorge Reinel, huido de Portugal, estaba en España en 1519 confeccionando el planisferio por encargo de Magallanes. Al poco tiempo llegó su padre a buscarlo y acabó de realizar el mapa. No se ha localizado documentación relativa a que trabajasen para la Casa de la Contratación en dicho año. En 1524 padre e hijo fueron nombrados cosmógrafos de dicha Casa por reales cédulas de 27 de mayo, con sueldos de 35.000 maravedíes cada uno, pero no aceptaron ni el sueldo ni el oficio. Véase: AGI, Indiferente General, 1204, N. 21.

5 La carta se conserva en el Archivo de la Torre do Tombo, en Lisboa. *Vid. Colección de Juan Bautista Muñoz* de la Real Academia de la Historia, tomo 58, documento 550: "Carta al Rey de Portugal, de Sebastián Alvarez, Factor suyo en Andalucía" (Sevilla, 18 de julio de 1519). Folios 165-166v. Copia y letra de Muñoz Sobre la expedición de Magallanes y Ruy Faleiro. Siguen notas de Muñoz, sobre salario de Magallanes, tomadas de otros documentos; se copia, aunque no bien, la firma de Magallanes; también en Fernández de Navarrete, M. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV.* Madrid: Imprenta Nacional, 1837, tomo IV, pp. 153-155.

Kunstmann IV: ***Carte du monde***



PARTIDA

Lanzarnos al abismo, cielo o infierno. ¿Qué importa?
Al fondo del abismo para encontrar lo nuevo...

BAUDELAIRE

"El Viaje", Las flores del mal



4

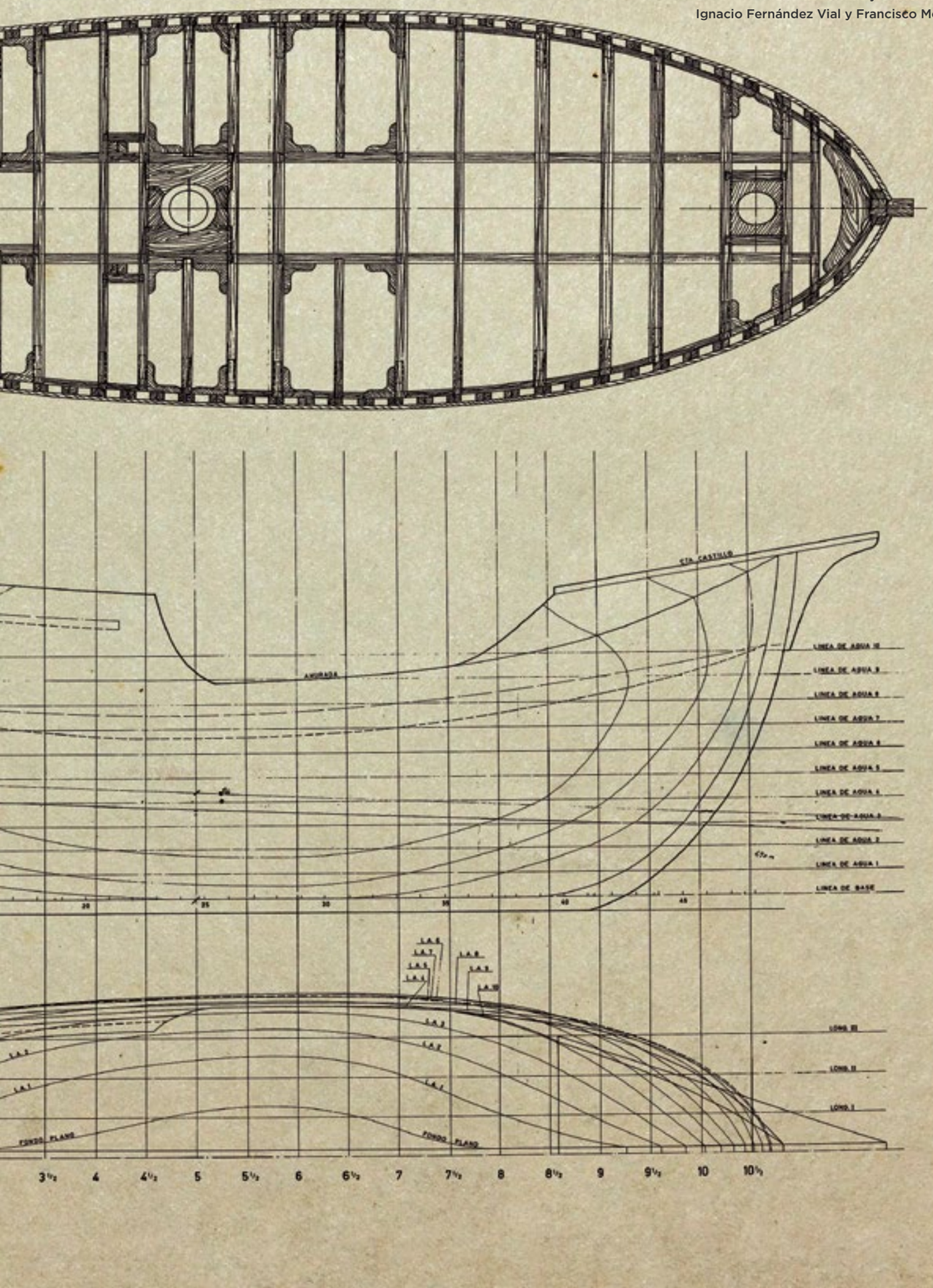
LOS PREPARATIVOS

LAS NAVES

Tras la firma de las capitulaciones, el Rey ordena a la Casa de la Contratación de Sevilla que disponga, de manera inmediata, todo lo necesario para la organización del viaje. Ha nacido la "Armada de la Especiería" y arranca ahora la compleja labor de materializarla. En primer lugar, hacen falta barcos. Cinco serán las naos adquiridas para ello: la *Trinidad*, la *Victoria*, la *Concepción*, la *Santiago* y la *San Antonio*. Todas ellas han de ser reparadas y aprestadas para atravesar el Océano en un viaje que, en aquel momento, se previó que durara dos años.

SEVILLA

Julio de 1518 – agosto de 1519



Réplica de la nao *Victoria*. 1992
Plano de formas y cubierta principal
Ignacio Fernández Vial y Francisco Monsalvete

LAS NAVES

Ignacio Fernández Vial[1]

> Yo vos mandaré armar cinco navíos, los dos de ciento y treinta toneladas cada uno, y otros dos de noventa, y otro de sesenta toneles, bastecido de gente e mantenimientos e artillería, conviene a saber, que vayan los dichos navíos bastecidos por dos años, e que vayan en ellos doscientas treinta y cuatro personas para el gobierno de ellos[2].

Así está escrito en las capitulaciones firmadas por Carlos I el 22 de marzo del año 1518. Cuatro meses más tarde, concretamente el día 20 de julio, el monarca envía una carta a los oficiales de la Casa de la Contratación en la que se relaciona de manera detallada cómo debían ser las naves a adquirir, así como todos sus pertrechos.

> Las cosas que Su Alteza manda que vos los oficiales de la Contratación de las Indias en la çibdad de Sevilla proveáis e compréis para el despacho del armada que Sus Altezas mandan enviar con Rui Falero y Hernando de Magallanes... Primeramente, cinco navíos, de porte, los dos, de á ciento é veinte toneles cada uno, y otros dos de á ochenta toneles cada uno, y el otro de sesenta toneles, aparejados para viaje de dos años[3].

Continúa la orden con una relación de la artillería que debían de llevar a bordo, las armas de infantería, útiles de pesca, herramientas, alimentos, material de calafateo y géneros para el trueque y un largo etcétera. Pero al mismo tiempo que se detallan los portes de las naos y sus pertrechos, se hace hincapié en que estas naos deben encontrarse en perfectas condiciones y deben ser adquiridas con la aprobación de Magallanes y Falero.

> Que se compren y aparejen lo mejor y más a propósito que ser pueda a voluntad de los dichos nuestros capitanes[4].

Las cinco naves fueron adquiridas en la ciudad de Cádiz, por el factor Juan de Aranda, que cobró por su gestión 3.750 maravedís. Gracias a la documentación conservada en el Archivo General de Indias y en los protocolos notariales del Archivo Histórico Provincial de Sevilla, conocemos casi al detalle qué palos arbolaban, cuáles eran sus jarcias firmes y de labor, número de velas y si estas tenían o no bonetas, su poleazón, su anclas embarcadas, sus armamentos, etc[5]. Vamos a resumir, muy brevemente y de manera esquemática, cuáles eran las características de cada una de las naves. El precio y porte de las naves fue el siguiente[6]:

	Toneles	Costo en maravedís	Costo ton./marav.
San Antonio	120	330.000	2.750
Trinidad	110	270.000	2.454
Concepción	90	228.750	2.541

1 Historiador de la construcción naval y la navegación española siglos XV al XVIII. Diseñador, constructor, y director de las travesías de la nao *Victoria* y el galeón *Andalucía*. Constructor de la nao *Santa María* y la carabela *Pinta*, y director de sus travesías por Europa.

2 AGI, Patronato Real, 34, R.1, Fol. 2v. Testimonio de la confirmación por Juana I y Carlos I de la capitulación asentada por el Rey con Fernando de Magallanes y Ruy Falero para el descubrimiento y contratación de la Especiería. Valladolid, 22 de marzo de 1518.

3 AGI, Contratación, 5090, L. 4, fols. 9r-10v. Memorial de las cosas que se ordena proveer para el despacho de la armada, a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Zaragoza, 20 de julio de 1518.

4 Ibídem.

5 Fundamentalmente en: AGI, Patronato Real, 34, R. 10, fols. 2r- 4r y fols. 12r a 28r ("Relación del coste de la armada de las çinco naos que ban al descubrimiento de Maluco", 1519); AGI, Contaduría, 2, N. 1. ("Caudal entregado en la Casa de la Contratación de Sevilla por Cristóbal de Haro, factor de la negociación del Maluco con los demás documentos de ella, desde que se hizo a la vela la primera Armada al cargo de Hernando Magallanes en 19 de agosto de 1519"); AGI, Contratación, 5090, L. 4 (Libro copiador: Armada de Fernando de Magallanes); y Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Sección Protocolos Notariales (A.P.S.), V, 1523, 1, fol. 156v y ss. ("La almoneda de la nao *Victoria*". Sevilla, 16 de febrero de 1523).

6 AGI, Patronato Real, 34, R. 10, fol. 2r. "Relación del coste de la armada de las çinco naos que ban al descubrimiento de Maluco". 1519.

Nao *San Antonio*: Su coste fue de 2.750 maravedís por cada tonel de porte. Precio algo más bajo que el de la *Victoria*, pero superior al de las demás naos, y por lo tanto no creemos que fuera una nave vieja al ser adquirida para la expedición. Hay que hacer constar que se consideraba que una nao ya no estaba en perfectas condiciones para una larga travesía oceánica cuando llevaba navegando más de dos años[7].

Que era una nave que gozaba de una gran maniobra, queda demostrado cuando es enviada por el capitán general junto a la *Concepción* a reconocer las angosturas del estrecho de Magallanes, donde las condiciones para la navegabilidad eran extremadamente adversas con fuertes vientos racheados.

En repetidas ocasiones se nos dice que la *San Antonio* tenía debajo de la cubierta principal una serie de cámaras. Así Álvaro de la Mezquita, narrando los sucesos del motín de San Julián apunta:

> Y me llevaron después de tomado debajo de la cubierta y me metieron en la cámara de Gerónimo Guerra, escribano de la dicha nao[8].

Nao *Trinidad*: No fue la nave más costosa ni la de mayor porte, y además su coste por tonel fue el más bajo de todas las naos, 2.454 maravedís por tonel, casi 65% menos que el costo del tonel de la *Victoria*, sin embargo, fue elegida capitana por Magallanes. Datos que nos llevan a la conclusión de que, aunque presumiblemente no fuera la que en mejor estado se encontrara ni la más nueva, debió de ser elegida para encabezar la flota por otros atributos, como su buena factura marinera, y su maniobrabilidad y gobierno. De hecho, protagonizó uno de los episodios más duros en navegación de toda la expedición, y encaró sin naufragar los tremendos temporales que sufriría a la altura del paralelo 42º Norte en pleno océano Pacífico, en su intento de retorno por este océano. Probablemente debió de llevar un segunda cubierta, que sirviera de alojamiento para los altos funcionarios, que embarcaron con el capitán general.

Nao *Concepción*: La tercera mayor en porte, su coste fue más bajo en comparación con el resto. El valor del costo tonel/maravedís, también inferior a las demás y parecido al de la *Trinidad*, nos habla de una nao que cuando fue comprada en Cádiz era más antigua que las demás. De hecho, antes de salir de Sevilla tuvieron que ponerle una vela mesana nueva, y fue la nave elegida cuando se tuvo que quemar una de las naves por falta de hombres para tripularlas en el transcurso de la expedición, precisamente por ser las *más vieja*.

Nao *Victoria*: Era la que estaba en mejores condiciones de las cinco naves que partieron de Sevilla. Si juzgamos este concepto por la relación coste/tonel: 300.000 maravedís por 85 toneles de porte, significan 3.259 maravedís por tonel. Cifra muy elevada si la comparamos con el costo unitario medio del tonel de las naves restantes, 2.561 maravedís. Esto supone que la *Victoria* costó un 38% más que las demás naves que componían la armada[9].

7 Así lo apunta una serie de reales cédula 9 de septiembre de 1554, 5 de mayo de 1557 y una tercera de 16 de mayo de 1576, en las que prohíben que los visitadores autoricen a estas naves hacer viajes a Indias. Antúnez y Acevedo, R. *Memorias Históricas*. Madrid: 1797 (reedición: Madrid, 1981), p. 67.

8 AGI, Patronato Real, 34, R. 17. Traslado de la información presentada por poderes por Álvaro de la Mezquita, acerca de la toma de la nao *San Antonio* por Gaspar de Quesada y Juan de Cartagena, el 1º de abril de 1520. Sevilla, 22 de mayo de 1521.

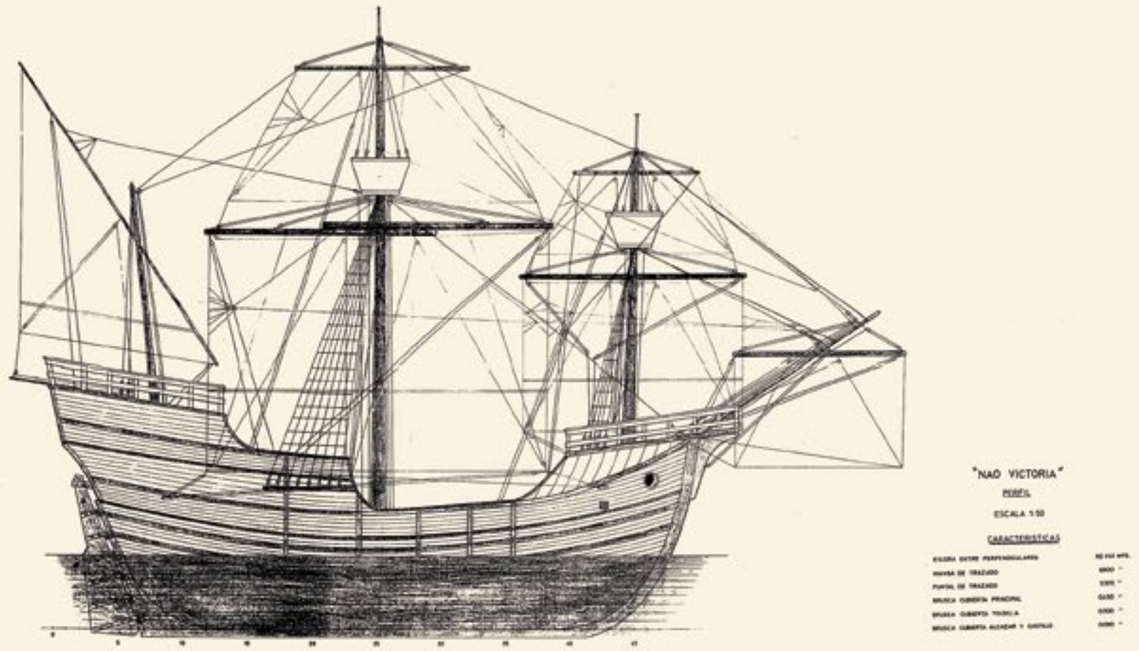
9 Fernández Vial, I., y Fernández Morente, G. *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria.* Sevilla: Muñoz Moya editores, 2001, pp. 67-76.

Parece estar claro que esta nao recibió su nombre en la capital andaluza en honor a la Virgen de la Victoria, ante cuya imagen a Magallanes dio juramento y recibió los estandartes de expedición antes de la salida de la armada, y a cuyo templo fueron en peregrinación a su arribada a Sevilla los dieciocho supervivientes de la expedición.

Un equipo de trabajo dirigido por el autor de esta reseña, después de una larga y exhaustiva investigación, consiguió definir sus dimensiones principales, así como sus formas, arboladura, y sus detalles constructivos, y construir una réplica de esta célebre nave a escala real[10].

Nao *Santiago*: La más pequeña de las cinco naos, de 75 toneles de porte. Lo que más llama la atención en el inventario que se hizo de esta nave poco antes de partir de Sevilla, es la siguiente anotación: "La nao Santiago con ocho remos"[11].

Hay que pensar que estos remos se adquirieron para llevarlos de respeto para el batel. No podía ser de otra manera y hay que descartar que estuvieran destinados a impulsar la nao, como algunas voces sostienen. Es impensable que cuatro remos por banda pudieran impulsar una nave de 75 toneles de porte y con un francobordo que podría rozar los 100 cm, sin a hacer un tremendo esfuerzo para poder mover la *Santiago* con un mínimo de velocidad.



10 El estudio de la réplica de la nao *Victoria* se incluye en la obra citada Fernández Vial, 2001, pp. 281-300. Tras este estudio, se construyó una réplica a escala real de la nao *Victoria*, que estuvo expuesta en la Exposición Universal de Sevilla de 1992, y que en los años 2004-2006 dio su propia la vuelta mundo, navegando cerca de 30.000 millas.

11 AGI, Patronato Real, 34, R. 10, fols. 25r- 28v. "Relación del coste de la armada de las çinco naos que ban al descubrimiento de Maluco". 1519. Nao *Santiago*.



Nao *Trinidad*
Dimensiones: Largo= 127 cm. Ancho= 52 cm. Altura= 111 cm

Reparaciones de las naos

Llegadas las cinco naos a la ciudad de Sevilla, se iniciaron las tareas para la puesta a punto necesaria para encarar su inmensa travesía en las mejores condiciones de navegabilidad. Se "echaron al monte" en las orillas trianeras del Guadalquivir, donde se repararon sus cascos en profundidad, tanto su obra muerta como su obra viva. Una vez varadas, se repasó una a una toda su tablazón, sustituyendo las tablas que estaban en mal estado, para finalmente carenarlas y calafatearlas. Se reconocieron meticulosamente todas las arboladuras, jarcias y velas con sus cabos de maniobras, cambiando las que previsiblemente no estaban en condiciones para soportar los duros esfuerzos que iba encarar.

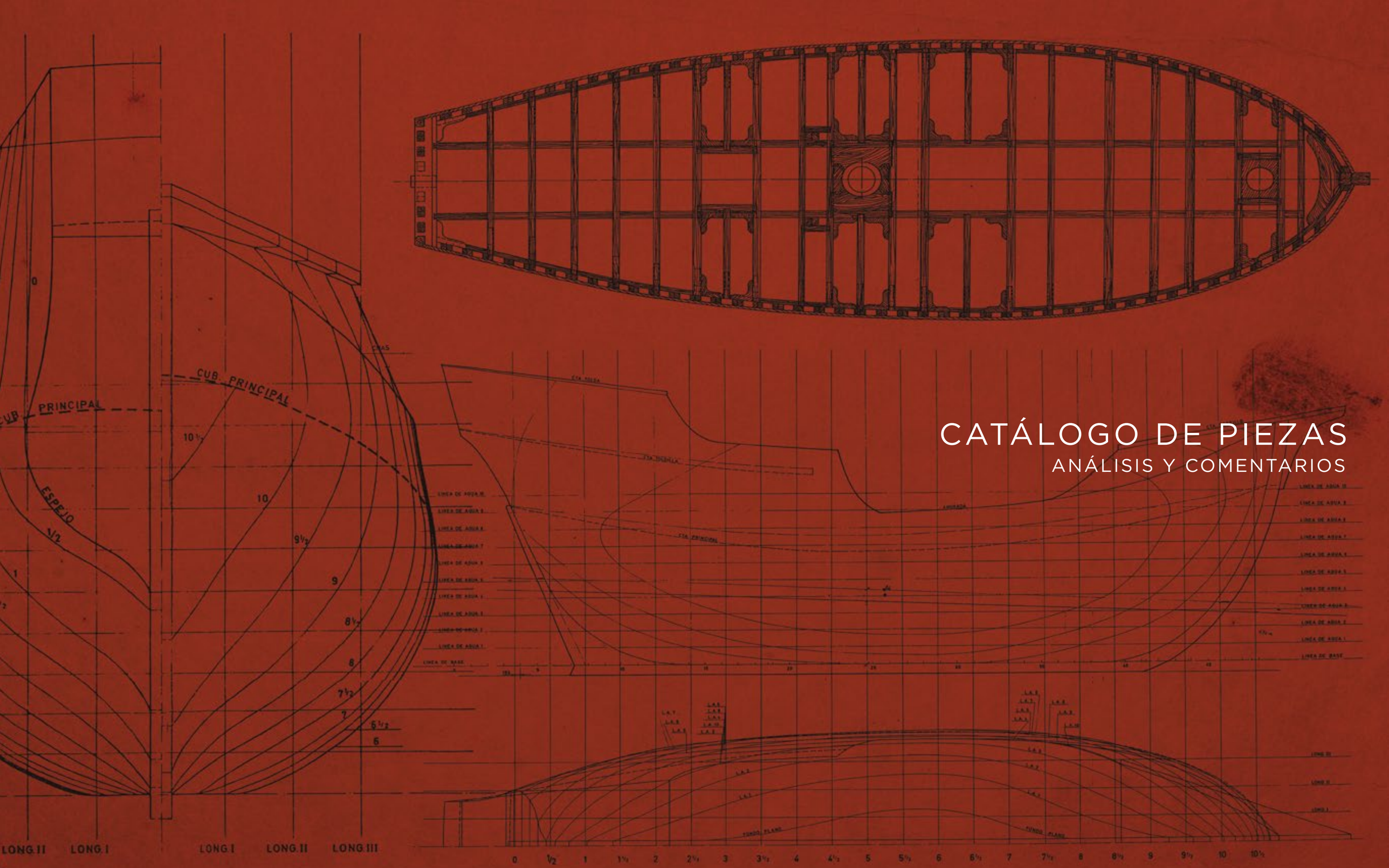
Una larga y exhaustiva lista de trabajos de reparaciones y mantenimiento de los navíos de madera de estas características. Para dirigir las faenas fueron contratados dos carpinteros de ribera de reconocida valía, ambos avecindados en Sevilla: el primero de ellos, Rodrigo de Garay, y el que fue su segundo, Juan de la Cueva.

Coste reparación de las 5 Naos: 910.000 maravedís

- Mano de obra: jornales de carpinteros, calafates, aserradores, veleros
- Materiales para calafateado y tratamiento madera: brea, alquitrán, aceite, cueros
- Materiales para reparación de los cascos : madera, clavazón
- Materiales para palos y vergas: másteles y antenas
- Cabullería: cables, jarcias labradas, cáñamo, esparto.
- Materiales para las velas: lonas, cera, hilo

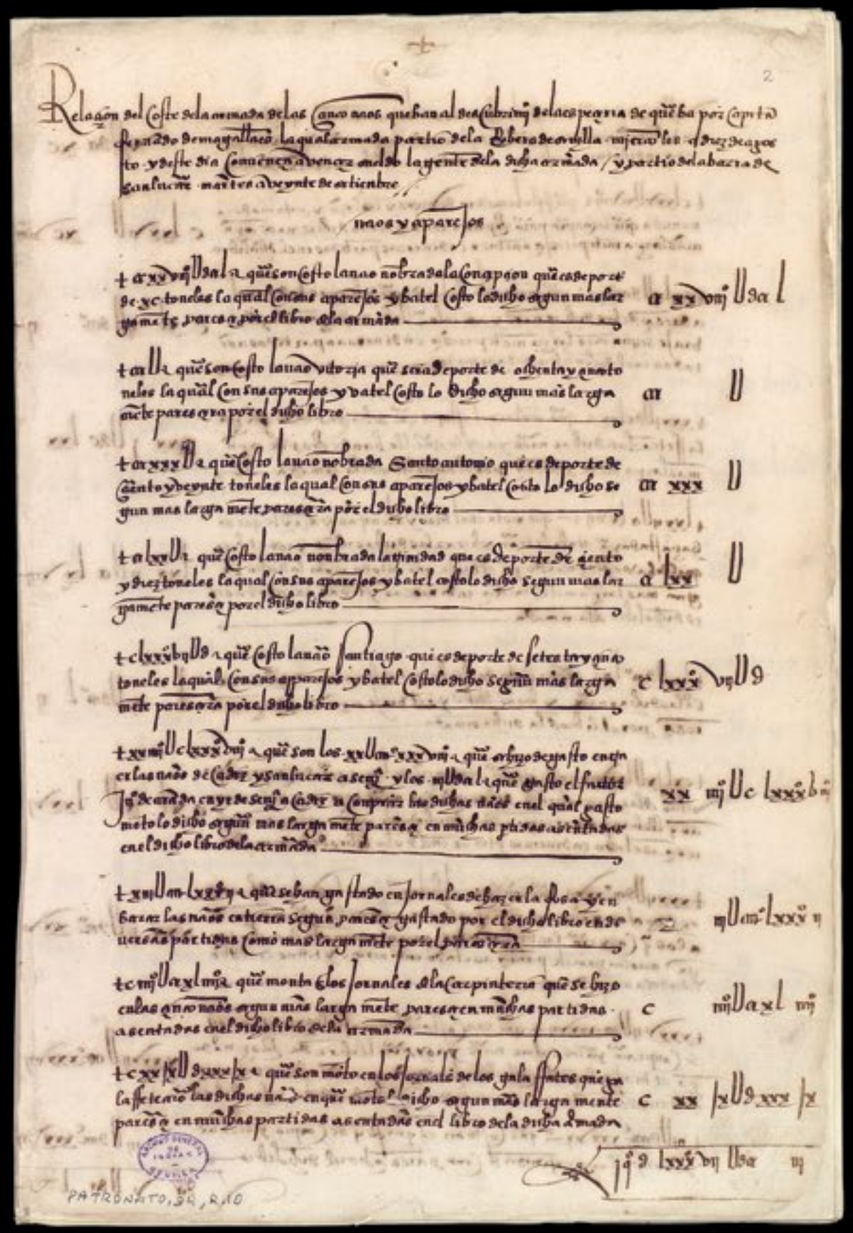
Dado que el coste de la adquisición de las naves ascendió a 1.316.250 maravedís, vemos que dejarlas en óptimas condiciones supuso un incremento del 57% en los costos de las naos. Un tanto por ciento elevadísimo que nos lleva a la conclusión de que los barcos salieron de Sevilla en perfecto estado y debieron ser de satisfacción para Magallanes y Falero, que en ningún momento expresaron alguna duda respecto a ellas. Antes bien, Andrés de San Martín, piloto de la nao *San Antonio*, ratifica la bondad de las cinco naves cuando fondeado en la Patagonia expresa: "vuestra merced tenga buenas naos y bien aparejadas —alabado sea Dios—"[12].

12 Fernández de Navarrete, M. *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, Ediciones Atlas, 1964, tomo LXXVI, p. 440.



CATÁLOGO DE PIEZAS
ANÁLISIS Y COMENTARIOS

EL COSTE DE LA ARMADA DE LA ESPECIERÍA



Relación del costo de la Armada de la Especiería

1519
31,6 × 22 cm. Papel manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 34, R. 10

Establecidos los términos de la Armada en las Capitulaciones de Valladolid, hubo que planificarla hasta en sus más nimios detalles, lo cual fue posible gracias a una organización burocrática, basada en la aplicación de procedimientos regulares, regidos por normas preestablecidas y plasmados en documentos escritos. La Casa de la Contratación de Indias de Sevilla, fundada en 1503, fue la institución encargada de esta tarea.

En este documento se resumen todos los gastos efectuados para la organización de la Armada, puntualmente anotados junto a su justificación, de manera que no solo conocemos cuánto costó, sino todos aquellos detalles organizativos tenidos en cuenta.

Fue necesario obtener y aprestar las cinco naves que, una vez compradas en Cádiz y en Sanlúcar, fueron llevadas a Sevilla para su puesta a punto.

Posteriormente, se reunieron todos los elementos que habían de ser cargados en los barcos, desde las piezas de artillería y su munición, hasta la vajilla, pasando por víveres e instrumentos de navegación; sin olvidar la mercancía de rescate, es decir, aquella que se llevaba con el objeto de comerciar una vez llegados a destino. Se estimaba que el viaje había de durar dos años y, con esa previsión, se abastecieron las naves.

Para todo ello, la Casa de la Contratación disponía de dos categorías de técnicos: los contadores, encargados precisamente de la contabilidad; y los factores, que eran aquellos oficiales que, con un presupuesto a justificar a su cargo, quedaban encargados de la adquisición de todos los bienes y servicios necesarios para la preparación de una armada transoceánica.

Guillermo Morán Dauchez



Nao *Victoria*
Dimensiones: Largo= 100 cm. Ancho= 43 cm. Altura= 83 cm

Modelos navales de la Armada de Fernando de Magallanes a la Especiería

Fabricados en madera y tela por Antonio Hierro Prieto, según estudios realizados por él mismo
Sevilla. Colección particular de Antonio Hierro Prieto

Las maquetas de la Armada de Magallanes son cinco: La *Santiago*, de 75 toneles; la *Victoria*, de 85 toneles; La *Concepción*, de 90 toneles; la capitana, la *Trinidad*, de 110 toneles; y la *San Antonio*, de 120 toneles. La reproducción de la Armada completa está sustentada por un estudio de investigación de más de cuatro años y medio en nuestros archivos estatales, tales como el Archivo General de Indias, el de Simancas, el Archivo de la Marina de Viso del Marqués, etc. También ha implicado la lectura de más de 2.000 escritos y cédulas relativos a la primera vuelta al mundo y a la Armada de Magallanes. Asimismo, he consultado las obras de buen número de los historiadores que han escrito algo sobre la gesta que nos ocupa, tales como Fernández de Navarrete, Toribio Medina, Juan Gil, Enrique Otte, etc. He completado el estudio consultando volúmenes de diversa índole (tesis doctorales y artículos publicados sobre naves antiguas de finales del siglo XV y principios del XVI) en la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, la Biblioteca del Archivo General de Indias, la Biblioteca Nacional de España en Madrid, etc. Por otra parte, he estudiado los modelos navales históricos que se encuentran en el Museo Naval de Madrid, el de la Torre del Oro de Sevilla, en el Museo Naval de San Sebastián, etc. La construcción de las maquetas de la Armada de Magallanes ha sido ejecutada con los avances tecnológicos de principios del siglo XVI, y siguiendo las enseñanzas del primer manuscrito de Alonso de Chaves de 1538, el más cercano a la construcción de esta Armada que se conoce en España, sin olvidar el libro cuarto de García de Palacio de 1585. En cuanto a los tipos de naves que formaron parte de la Armada de Magallanes, hay que destacar una real cédula, por la que se nombra a Juan de Cartagena veedor general de la Armada: En ella se informa, 1º, "De todo lo que fuere en las naos y caravelas de la dicha Armada"; y, 2º, "De todo lo que las Naos y Carabelas de ellas llevaren". En este documento se mencionan los tipos de naves que componen y forman la Armada.



Nao *Trinidad*
Dimensiones: Largo= 127 cm. Ancho= 52 cm. Altura= 111 cm



Nao *Concepción*
Dimensiones: Largo= 111 cm. Ancho= 45 cm. Altura= 89 cm

Para arquear las estructuras de los cascos he tenido que analizar y comparar las fórmulas más cercanas a la época que nos ocupa, como son la del visitador de las naos (1560), la de Rodrigo Vargas (1570); la de Escalante de Mendoza (1575); la de Cristóbal Barros (1580); la de Tomé y Cano (1610); las tres fórmulas de la Reales Ordenanzas de 1613... Las de Cristóbal Barros es la que más se aproxima en todos los parámetros a las naves que he ejecutado. Por último, para conocer el tipo de velamen, jarcia firme y de labor, así como el número de palos que llevaban estos barcos, me he guiado por la documentación que al respecto existe en el Archivo General de Indias a propósito de la preparación de la Armada de la Especiería, y que se contiene en este catálogo.

De este modo, se presenta aquí por primera vez en 500 años una reproducción de la Armada de la Especiería al completo.

Antonio Hierro Prieto

Nao *San Antonio*
Dimensiones: Largo= 147 cm. Ancho= 57. Altura= 123 cm



Nao *Santiago*
Dimensiones: Largo= 92 cm. Ancho= 43 cm. Altura= 75 cm





5

LOS PREPARATIVOS

LOS PERTRECHOS

No solo es imprescindible obtener y poner a punto los barcos, sino abastecerlos para que la expedición pueda contar con todo lo necesario, sobre todo una vez que esta se adentre en territorios inexplorados. Los víveres y pertrechos, y la organización de cada aspecto técnico y operativo de la Armada de la Especiería, debe ser adecuadamente planificado, adquiriéndose todo lo adecuado para ello. Dicha tarea se desarrollará a lo largo de los meses que pasaron entre la firma de las Capitulaciones de Valladolid y la salida de las naves de Sevilla.

SEVILLA

Julio de 1518 – agosto de 1519



Vista de la ciudad de Sevilla
Finales del s. XVI
Atribuido a Alonso Sánchez Coello
Óleo sobre lienzo. Altura = 150 cm. Anchura = 300 cm
Madrid. Museo de América, nº de inventario 00016

LOS PREPARATIVOS

Guadalupe Fernández Morente

Historiadora. Fundación Nao Victoria

Tras la firma de las capitulaciones del rey Carlos I con Magallanes y Falero el 22 de marzo de 1518, se ponen inmediatamente en marcha las diligencias para organizar los preparativos de la que se llamó la *Armada de la Especiería*, de manos de los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla.

Si bien en un primer momento hubo cierto malestar por no haber sido consultados en la toma de decisiones como organismo encargado de gestar y controlar todo lo concerniente a la navegación a las Indias Occidentales, y que debía al menos dar su parecer sobre las particularidades técnicas, mandos, tripulaciones y rutas a seguir[1], la orden del rey fue clara: debían de armar sin demora cinco navíos con todos sus pertrechos para una expedición de dos años, fijando como fecha de salida el 25 de agosto, es decir, poco más de 5 meses después[2].

> Yo vos mandaré armar cinco navíos… que vayan los dichos navíos basteçidos por dos años… [3].

A partir de entonces, se suceden las reuniones en las dependencias de la Casa, donde se van perfilando todas las necesidades del equipamiento de la expedición. Pero el tiempo pasa y no llega ninguna orden real asignando la cantidad de dinero necesario para poder adquirir las naves y el material preciso. Como en muchos casos, los caudales no llegaban al mismo ritmo que las exigencias de los preparativos y los oficiales reales expresaron al rey que la urgencia en la compra de las naos, aparejos, víveres y mercaderías, etc. haría que los costos fueran tan elevados que harían inviable la empresa[4]. Ante la evidencia, la fecha de salida se retrasa al mes de diciembre —siendo tan solo el primer de los tres retrasos que habría en dicha fecha, motivados siempre por problemas en la financiación—, al punto que en el mes de julio de 1518 los oficiales reales de la Casa llegan a pedir que se suspendiera el proyecto por ser imposible de nuevo cumplir con la fecha acordada.

Pero el gesto parece ser que redobló los ánimos del monarca, que ordenó firmemente que "el dicho viaje no debe cesar" y asignó el mismo mes de julio las primeras partidas de dinero, 5.000 pesos de oro, que en los meses sucesivos tuvieron que aumentar con nuevas remesas para completar la suma de 16.000 ducados "sin los cuales no se podía acabar" [5].

Es más, Carlos I comunica a los oficiales de la Casa que ha mandado personalmente al capitán Nicolás de Arrieta que compre en Vizcaya todos los equipos que sean mejores o más baratos que en Andalucía, y ordena que se pida inmediatamente el equipamiento que se tuviese que traer de Flandes para que llegue a tiempo. Más aún, adjunta una extensa y detallada relación de todo lo que la Casa tiene que adquirir desde Sevilla para el apresto completo de la flota, que incluye desde las armas de infantería, a la artillería, útiles de pesca, las herramientas del carpintero, tonelero, herrero,

1 El rey excusa que las decisiones se hayan tomado en la Corte sin consultar a los oficiales de la Casa, diciéndoles: "que no se ha dejado de haçer por falta de no teneros por persona muy deseosas de nuestro servicio y de experiencia… porque pareçió convenía a nuestro servicio que el dicho viaje no çesase, se ha dado en su despacho alguna prisa". AGI, Indiferente General, 419, L. 7, fols. 708r-v. Recibo de carta de los oficiales de la Casa Contratación. Aranda del Duero, 16 de abril de 1518.

2 AGI, Indiferente General, 419, L. 7, fol. 710v. Sobre expedición de Magallanes. Zaragoza, 21 de mayo de 1518.

3 AGI, Patronato Real, 34, R. 1, fol. 2v. Testimonio de la confirmación por Juana I y Carlos I de la capitulación asentada por el Rey con Fernando de Magallanes y Ruy Falero para el descubrimiento y contratación de la Especiería. Valladolid, 22 de marzo de 1518.

4 AGI, Indiferente General, 419, L. 7, fol. 709v. Recibo de cartas de los oficiales de la Casa Contratación. Zaragoza, 21 de mayo de 1518.

5 AGI, Contratación, 5090, L. 4, fol. 8v (real cédula dirigida a los oficiales de la Casa de la Contratación para que no se suspenda el viaje proyectado por Magallanes. Zaragoza, 20 de julio de 1518); AGI, Contratación, 5090, L. 4, fols. 10v-11 (real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación asignando 5.000 ducados a la armada Fernando Magallanes y Ruy Falero. Zaragoza, 1 de septiembre de 1518); AGI, Patronato Real, 34, R. 2 (memorial de Fernando de Magallanes a Carlos I haciendo diversas peticiones relacionadas con la Armada a la Especiería. Sevilla, 24 de octubre de 1518); AGI, Indiferente General, 419, L. 7, fols. 779r-v (recibo de carta de los oficiales de la Casa Contratación. Zaragoza, 22 de octubre de 1518).

Vista de la ciudad de Sevilla
Detalle del río Guadalquivir y del puente de barcas de Triana



equipos de a bordo, la pólvora, elementos para el calafateo, víveres, mercaderías de rescate, y un largo etcétera, en la que destaca la pormenoriza relación de los portes de las cinco naves que compondrían la armada[6].

Las cinco naos llegan a Sevilla

Comienza el verano de 1518 y Magallanes y Falero, que habían seguido a la corte durante estos meses, llegan a Sevilla para continuar con los preparativos junto a los oficiales de la Casa de la Contratación. A partir de entonces aumenta el ritmo del apresto y se suceden las compras para su equipamiento. En octubre de 1518, Juan de Aranda, factor de la Casa, se ocupa personalmente de adquirir las cinco naves en la ciudad de Cádiz, que se trasladaron a Sanlúcar de Barrameda, donde embarcaron los pilotos del río que las subieron a Sevilla, dejándolas atracadas en el muelle de las Muelas, sito en la margen derecha del río en la ciudad[7].

Se inician así intensos meses de trabajo en sus reparaciones y puesta a punto. Las cinco naos se echaron al monte y quedaron varadas para limpiarles sus fondos y carenarlas, reparar sus cascos en profundidad y repasar sus jarcias y arboladuras. En apenas tres meses se completó el numeroso y complejo equipo para una travesía de dos años, una difícil gestión en un cortísimo plazo de tiempo, por la que el Rey felicita a los oficiales de la Casa: "a vosotros os tengo en servicio el buen recaudo y diligencias que en ello habéis puesto…"[8].

El incidente de las banderas e intrigas portuguesas

Durante este periodo de preparativos, se vivieron además algunos incidentes y varios intentos de la corona portuguesa por impedir la expedición. El embajador luso en la corte ya había tratado sin éxito de convencer a Carlos I para que abandonara la empresa, pero durante el apresto de la expedición continuaron las tentativas de menoscabar el ánimo de Magallanes. La justicia portuguesa culpó de asesinato a dos de sus familiares, saliendo en su defensa el monarca español[9], y el factor de Portugal en Sevilla, Sebastián Álvarez, buscó cualquier resquicio en las tensiones propias del apresto de una armaba tan ambiciosa, para tratar de persuadir a Magallanes de que abandonara la empresa, aunque no logró más que la firme negativa de Magallanes, "que no sabía causa para dejar al Rey de España, que tanta merced le había hecho"[10].

El recelo a la injerencia portuguesa en la expedición provocó también uno de los incidentes más discutidos durante los preparativos de la armada. Se produjo el 22 de octubre, cuando durante la maniobra de varada de las naos a orillas del Guadalquivir, Magallanes, siguiendo la tradición, colocó en el cabestrante de una de ellas las banderas con su escudo de armas, que los asistentes a la operación confundieron con las armas del reino de Portugal, provocando un tremendo revuelo. Los funcionarios del Almirantazgo de Sevilla y el Cabildo de la ciudad intervinieron obligando al capitán a quitar las banderas, pero acudieron en su defensa el tesorero de la Casa, el doctor Sancho de Matienzo, y el

6 Dado el detalle de los elementos para el apresto que se incluyen en el listado y la definición de las necesidades de la armada, fueron probablemente los pilotos de la Casa, llamados a consulta a la corte, los que elaboraron este informe. AGI, Contratación, 5090, L. 4, fols. 9r-10v. Memorial de las cosas que se ordena proveer para el despacho de la armada, a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Zaragoza, 20 de julio de 1518.

7 AGI, Patronato Real, 34, R. 10, fol. 2r. "Relación del coste de la armada de las çinco naos que ban al descubrimiento de Maluco". 1519.

8 AGI, Contratación, 5090, L. 4, fol. 14v. Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación para que apremien el despacho de la armada. Barcelona, 18 de abril de 1519.

9 AGI, Indiferente General, 419, L. 7, fols. 779r-v. Recibo de carta de los oficiales de la Casa Contratación. Zaragoza, 22 de octubre de 1518.

10 Carta escrita en Sevilla al rey de Portugal por Sebastián Álvarez. 18 de julio de 1519, en Fernández Navarrete, M. *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, Ediciones Atlas, 1964, tomo LXXVI, doc. núm. XV, p. 497; "Carta de Sebastião Alvares, feitor em Andaluzia, e El Rei D. Manuel sobre terem chegado a Sevilha capítulos contrarios ao regimento de Fernão de Magalhães…", en *Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo*. Lisboa: Impresa Nacional, 1892, pp. 431- 435.

Vista de la ciudad de Sevilla
Detalle del Arenal



piloto Juan Rodríguez Mafra, que salió incluso herido en la refriega. Antonio de Herrera señala que Magallanes "se tuvo por enfrentado, por hallarse presente una persona enviada con secreto por el rey de Portugal, á rogarle, que se volviese a su servicio"[11]. Llegado el suceso a oídos de Carlos I, su reacción fue tajante en defensa de Magallanes y pidió que se castigara a los culpables:

> … a mí me ha desplazido mucho y he sido deservido dello, porque yo vos tengo por muy çierto servidor y criado, y como a tal vos tengo de mandar favorecer y hacer toda merced…[12]

La partida

El 20 de diciembre 1518 la Casa de la Contratación se dirige al monarca para comunicarle que la armada está lista para partir, esperando tan solo a que se despachasen los 4.000 ducados necesarios para las mercaderías de rescate que se debían embarcar[13]. Espera que obligó de nuevo a posponer la fecha de salida a mayo de 1519[14], pero que de nuevo sería imposible de cumplir, ya que hasta el mes de julio no llegaría el capital necesario, con la intervención decisiva de la financiación privada de manos del mercader burgalés Cristóbal de Haro[15].

En mayo se había recibido las Instrucciones Reales para la armada, y completada la financiación, trascurrirían tres meses más antes de partida de la *Armada de la Especiería*. Meses que pasaron gestionándose temas tan imprescindibles como el embarque de parte de la artillería, en los que sucede la destitución de Ruy Falero como capitán conjunto de la expedición y su sustitución por el fiel servidor a la Corona Juan de Cartagena[16], el nombramiento de los cargos principales de la armada y el reclutamiento del resto de los tripulantes, mandando pregones a Sevilla, Cádiz, Málaga y Huelva[17].

Por fin, el 10 de agosto de 1519, y tras una solemne ceremonia en la que Magallanes había prestado juramento y recibido los estandartes reales en la iglesia de la Virgen de la Victoria, las cinco naos soltaban amarras del muelle de las Muelas de Sevilla. Desconocían que estaban destinadas realizar la que sería mayor aventura de la historia de la navegación, y que tan solo una de ellas, la nao *Victoria*, regresaría poco más de tres años después al mismo lugar, culminando la primera vuelta al mundo.



Espada de lazo
Taller de Solingen
1ª mitad del siglo XVI
Original. Acero forjado

11 Herrera y Tordesillas, A. de. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*. Madrid: Imprenta real de Nicolás Rodiquez Franco, 1726, Década II, Lib. IV, Cap. IX, p. 102.

12 AGI, Indiferente General, 419, L. 7, fol. 796v. Recibo de carta de Fernando de Magallanes. Zaragoza, 11 de noviembre de 1518.

13 Las mercaderías de rescate era una partida fundamental, ya que estos objetos eran la moneda de cambio para el comercio con los naturales de las tierras en las que recalaran.

14 AGI, Contratación, 5090, L. 4, fol. 14v. Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación para que apremien en despacho de la armada. Barcelona, 18 de abril de 1519.

15 AGI, Contratación, 5090, L. 4, fols. 38v-39v. Real Cédula por la que se autoriza a Cristóbal de Haro para que ponga hasta dos mil ducados en las armadas de Magallanes y Gil González Dávila. Barcelona, 6 de abril de 1519.

16 AGI, Patronato Real, 34, R. 8. Instrucción de Carlos I a Fernando de Magallanes y a Ruy Falero, y requerimiento de Fernando de Magallanes a la Casa de la Contratación. Barcelona, 8 de mayo de 1519.

17 Relación de los equipos embarcados y de los tripulantes, incluyendo la nómina de los 245 hombres, indicación de su origen, cargos en la armada, incidencias y muerte, en Fernández Vial, I, y Fernández Morente, G. *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla: Muñoz Moya Editores, 2001.

CATÁLOGO DE PIEZAS
ANÁLISIS Y COMENTARIOS



Acanalador o cepillo de carpintero
1ª mitad del s. XX
8,5 × 34 × 7 cm. Madera y hierro
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-2657



Barrena de dos manos
1ª mitad del s. XX
50 × 30 × 2 cm. Madera y hierro
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-2658



Serrucho
1ª mitad del s. XX
71 × 14,5 × 2 cm. Madera y acero
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-2659



Tenazas
1ª mitad del s. XX
45 × 5,9 × 6,1 cm. Hierro forjado
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-2537



Berbiquí
1ª mitad del s. XX
15 × 37,5 × 2 cm. Madera y hierro
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-2661



Mazo de carpintero
1ª mitad del s. XX
33,5 × 11 × 11 cm. Madera
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-2723



Martillo
1ª mitad del s. XX
25 × 23 × 10 cm. Hierro forjado
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-2561



Clavos de herrar
S. XX
5,5 × 0,5 cm. Hierro fundido
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-1688

Carpinteros de ribera y calafates

Habiendo quedado lejos los tiempos de la navegación a vela, a menudo no somos conscientes del carácter crucial de los cometidos que ejercían a bordo los carpinteros de ribera, y otros oficiales subsidiarios como los calafates, los maestros de velas o los toneleros. Una tripulación consiste en un equipo o conjunto organizado de personas que desarrollan las funciones complementarias necesarias para la maniobra y servicio de una embarcación destinada a una misión específica. Dentro de esas tripulaciones el papel que ejercían los maestres carpinteros o carpinteros primeros se podría equiparar a los que actualmente se atribuyen a los ingenieros jefes de máquinas, responsables de la dirección, supervisión y mantenimiento de los sistemas de navegación y propulsión de los buques, o a los ingenieros de vuelo, responsables del mantenimiento de las aeronaves, así como de la asistencia a los pilotos en todo lo relativo a su funcionamiento y a la ejecución de los procedimientos necesarios para solucionar los problemas que surjan en vuelo.

El maestro carpintero constituía, en suma, un oficial esencial para el éxito y la buena marcha de las expediciones. En la época de los descubrimientos, buena parte de su formación y de sus conocimientos eran de carácter empírico, aunque ello no implicaba ninguna limitación en lo que a sus facultades técnicas se refiere. Los carpinteros embarcados en expediciones destinadas a lo desconocido, como la que en 1519 zarpó al mando de Fernando de Magallanes con el propósito de localizar una ruta alternativa a las Molucas, debían ser capaces de afrontar cualquier contingencia que afectara al estado de conservación de las embarcaciones, recurriendo, en muchas ocasiones, al empleo de materias primas de características desconocidas que iban hallando en el transcurso del viaje. En suma, debían disponer de amplios conocimientos que abarcaban desde las características físicas e hidrodinámicas de las maderas, necesarios para la selección, corte y utilización de distintos tipos de maderas en las reparaciones, hasta las características constructivas y de diseño de los distintos tipos de embarcaciones que participaban en las expediciones. Llegado el caso, debían ser capaces, incluso, de embarcaciones auxiliares o sustitutivas construir con los limitados medios a su alcance. A tal fin, debían dominar las prácticas de otros oficios como el de la herrería, la poleería, etc., fundamentales para las labores de construcción naval.

En la expedición que culminó con la Primera Circunnavegación de la Tierra se embarcaron un total de cinco carpinteros y seis calafates. Todo ellos debían ser reputados profesionales, ya que, en aquella época, las relaciones de confianza personal, basadas en el buen nombre y en el prestigio, constituían los principales factores que regían en todo tipo de contrataciones y negocios. En este caso, fue la Casa de la Contratación de Sevilla el organismo que se encargó de contratar las tripulaciones, incluidos los oficiales. El recurso a sus redes de relaciones a la hora de proceder a la contratación, al menos, de los oficiales se pone de manifiesto atendiendo al origen de los carpinteros y calafates que embarcaron en la expedición. Llama la atención que la mayoría —tres de los cinco carpinteros y la mitad de los calafates— eran de origen vasco. Este predominio, fruto de la justificada fama de buenos constructores que disfrutaban los vascos, probablemente, se debe relacionar también con la importante presencia de oficiales de dicha procedencia entre los cargos rectores de la Casa de la Contratación.

Los carpinteros y calafates tenían la consideración de oficiales y, en consonancia, sus ingresos eran sustancialmente superiores a los que correspondían a los marineros rasos. En el caso que nos ocupa, a cada carpintero y calafate se le asignó un sueldo mensual de 1.875 maravedís, cercano a los 2.000 maravedís que percibían los contramaestres y un 50% superior a los 1.200 maravedís que cobraban los marineros. Como tales oficiales echaban mano de aquellos marineros que precisaban para que trabajaran a sus órdenes en las tareas de reparación de a bordo. La Casa de la Contratación se encargó, también, de proveer a los carpinteros y calafates de todas las herramientas y utillajes de trabajo de que precisaban —incluida una fragua entera con sus fuelles, toberas, yunque y demás herramientas para el laboreo del hierro—, que fueron adquiridas en Bilbao.

Xabier Alberdi Lonbide
Museo Marítimo Vasco / Albaola



Espada de lazo
Taller de Solingen
1ª mitad del siglo XVI
Original. Acero forjado
Dimensiones: 1190 x 230 x 160 mm
Hoja de dos filos, guarnición de lazo y puño de madera revestido de cordoncillo metálico
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-9

Armamento

El armamento que portaban los descubridores primero, y los conquistadores después[1], no difería en absoluto del que utilizaban las tropas españolas en Europa y África, ni dejó de estar inserto en su tradición armamentística. Sin embargo, sí que hubieron de adaptar su táctica e indumentaria a las necesidades del terreno y clima que en cada expedición o circunstancia los enfrentó, situación ésta que tampoco es ajena a la tradición bélica y táctica de los reinos cristianos peninsulares a lo largo de la Reconquista.

La espada, el arcabuz y el morrión, junto con algunos elementos más que paso a detallar, son parte de la panoplia armamentística indispensable utilizada por los exploradores españoles en el siglo XVI.

La dotación ofensiva de uno de estos hombres solía consistir en una espada, siendo la de una mano el arma por antonomasia en los inicios de la Edad Moderna. Se trata de una espada más ligera que la medieval, recta y afilada, de acero, que sola o en combinación con la daga permitirá su utilización en la esgrima y el desarrollo de esta disciplina como arte marcial, ya desde el siglo XV. La espada y el arcabuz o el mosquete serán las armas de la infantería española durante la Edad Moderna. Volveremos más adelante sobre la espada, su tipología y clasificación al hablar de otra de las piezas presentes en la exposición.

La panoplia se completaba con armas de fuego portátiles o de mano, como el arcabuz, así como con ballestas, lanzas y picas.

El arcabuz surge también en el siglo XV y sigue en uso hasta fines del siglo XVII. Es un arma de fuego de avancarga, de la que evolucionará de manera coetánea el mosquete, que terminará por sustituirlo durante el siglo XVIII. Surgido del cañón de mano, presenta como evolución la incorporación de un mecanismo para prender la pólvora. Estos mecanismos, conocidos como llaves, permiten en gran medida datar el arma, pues el sistema de ignición de la pólvora fue mejorando paulatinamente, pasando de la mecha, en siglo XVI, al pedernal, en el XVII. Es también en el siglo XVI cuando aparece la llave de rueda, que presenta este arma perteneciente al Museo Histórico Militar de Sevilla.

Un ejemplo de su importancia y calado es el prestigio que el arcabuz como arma de fuego llega a alcanzar en algunas zonas del Nuevo Mundo, como en el Alto Perú, donde en la segunda mitad del XVII se produce la última gran aportación del arte occidental a la iconografía de los ángeles, con la aparición de los conocidos como "ángeles arcabuceros".

Como defensas, el combatiente de este periodo contaba con corazas, petos, cotas de malla y grebas que, en muchas ocasiones, en razón de los daños e inconvenientes que causaban la humedad y el calor en barcos y climas tropicales, se cambiaban por coletos de cuero, brigantinas y prendas acolchadas de algodón, lino u otras fibras. El hecho de que en el continente americano los conquistadores llegasen a utilizar prendas indígenas de este tipo como el *ichcahuipilli* o escaupil,

1 Para iniciarse en el conocimiento del tema véase: Salas, A. M. *Las armas de la conquista*. Buenos Aires: 1986. También *Martín Gómez, P. Hombres y armas en la Conquista de México* 1518-1521. Madrid: Almena, 2001. Asimismo, VV.AA. *Organización militar en los siglos XV y XVI*, Málaga: Universidad de Cádiz, 1993. Finalmente, Hernández Cardona, F. X., y Rubio, X. *Breve historia de la guerra moderna*. Madrid: Nowtilus, 2010.



Arcabuz de llave de rueda
Autor desconocido
Siglo XVI
Uno de los primeros tipos de ignición de las armas portátiles antiguas, llamado de pedernal
Hierro / madera / marfil / plata / acero. Dimensiones: 118 x 13 x 10 cm
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-156



Morrión
Autor desconocido, 1585-1650
Casco o almete con la característica ala ancha, levantada y abarquillada
España
Hierro batido
Dimensiones: Altura = 26,5 cm. Anchura = 21,5 cm. Profundidad = 33 cm
Sevilla. Museo de Artes y Costumbres Populares, DE1232U

no quiere decir que no existiesen prendas similares en su propia tradición, sino que hubieron de abastecerse *in situ*. Del linotórax a la zava o el prepunte, pasando por el gambesón o el gambax usado por caballeros e infantes, estas prendas siempre han estado presentes.

Para protección de la cabeza se usaban comúnmente morriones (con o sin cresta), capacetes y borgoñotas, dotadas de visera, que protegían la cabeza permitiendo tener aireado el rostro. Completaba el equipamiento la rodela.

Por lo que toca a la expedición de Magallanes–Elcano, tenemos una noción bastante exacta de las armas que se adquirieron para dicha empresa, no así para las que por dotación propia ya portaban los hombres que se enrolaron en ella. El Archivo General de Indias conserva en las "Relaciones de las cantidades gastadas en las naos y aparejos, artillería, armamento, alimentos, sueldos, cartas e instrumental náuticos de la Armada de Fernando de Magallanes para el descubrimiento del Maluco", entre otras muchas informaciones, una detallada relación del armamento que se compró para la jornada. Así en el legajo nº 34 de la sección Patronato Real, en su ramo 10, folio 4 vuelto, bajo el epígrafe "Ballestas, espingardas, coseletes y otras armas" se mencionan:

- *Cien coseletes con sus armaduras de brazos y espalderas y capacetes, y cien petos con sus barbotes y casquetes.*
- *Sesenta ballestas con trescientas sesenta docenas de saetas que vinieron de Bilbao.*
- *Cincuenta escopetas (arcabuces de mecha) que vinieron de Vizcaya.*
- *Un arnés y dos coseletes cumplidos de todas piezas que trajeron para el capitán (Magallanes).*
- *Doscientas rodelas que vinieron de Bilbao.*
- *Seis hojas de espadas que vinieron de Bilbao, las cuales tomó el capitán (Magallanes).*
- *Noventa y cinco docenas de dardos, diez docenas de gorguces, mil lanzas, doscientas picas, seis chuzos y seis astas de lanzas que vinieron de Bilbao.*

Y como repuestos, ciento veinte ovillos de hilo para las ballestas y los gastos en cuero para aderezar y guarnecer las armas, además de seis libras de esmeril para limpiarlas y tres mil tachuelas y doscientas hebillas.

Como vemos no menciona, o casi, espadas, coletos o prendas acolchadas, porque cada uno seguramente debía de ya poseer la suya e ir convenientemente equipado a su costa.

M.ª del Mar García Roldán



6

LOS HOMBRES

245 SUEÑOS, 245 MOTIVOS

Magallanes obtiene la financiación de la Corona, el apoyo de la Casa de la Contratación y los barcos necesarios para llevar a cabo su hazaña, pero le cuesta encontrar hombres que le acompañen en el viaje. Los grandes riesgos, el sueldo escaso y la desconfianza en un capitán portugués son las causas. La falta de voluntarios obliga a tomar dos medidas excepcionales: el enrole forzoso de varios pilotos de la Casa de la Contratación, y la admisión de extranjeros a bordo.

SEVILLA

Octubre de 1518 – 10 de agosto 1519

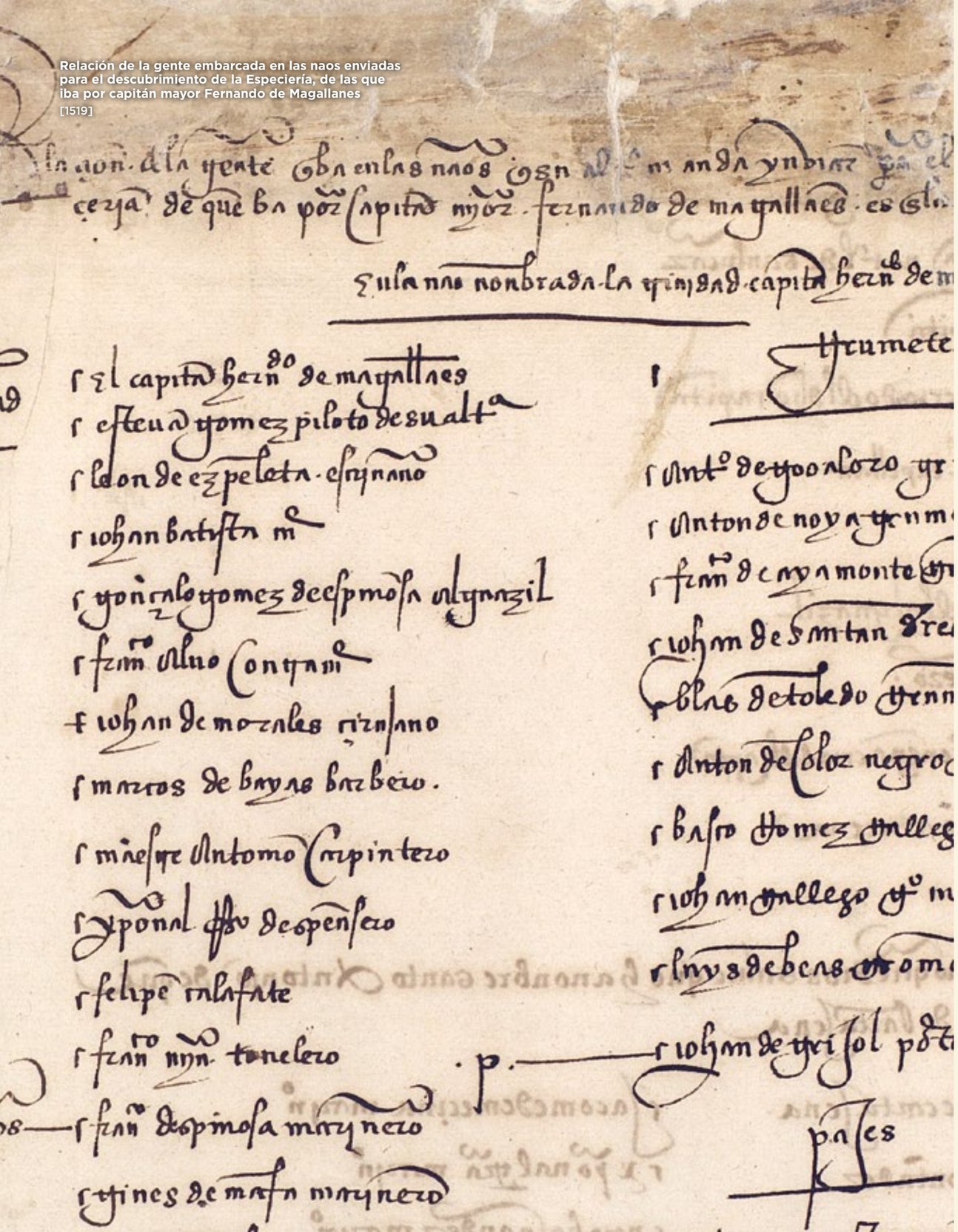
El adiós

El hombre y sus motivos

El cañonazo de leva retumba en la mañana indicando a los hombres que ha llegado el momento de la partida. Los abrazos y adioses se pierden entre las voces del contramaestre llamando a la maniobra, la flota se hace a la vela y la tierra conocida comienza a perderse en la estela. El crujir de la nave con las primeras embestidas del mar resuena en el silencio de los navegantes que, con el alma llena de incertidumbre y sueños, comienzan un viaje nunca antes realizado.

Huye la tierra y todos sus despojos.
La playa, el puerto, y gente conocida;
Los árboles se pierden a los ojos.
Y la costa, de niebla revestida.
Ya nacen de la vuelta los antojos
Apenas engendrada la partida…

Lope de Vega, *La Dragontea*



Relación de la gente embarcada en las naos enviadas para el descubrimiento de la Especiería, de las que iba por capitán mayor Fernando de Magallanes
[1519]

LOS HOMBRES DEL VIAJE MÁS LARGO

Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno
Catedrático de Historia de América. Universidad de Sevilla

> Y [en] cuanto a lo que Su Alteza manda que en la dicha armada no vayan ningunos hombres de mar portugueses… los recibió como hizo a otros muchos extranjeros destos reinos, conviene a saber; venecianos y griegos e bretones e franceses e alemanes e ginoveses, porque al tiempo que los tomó no se hallaba gente para la dicha armada de naturales de estos reinos, habiendo hecho pregonar en Málaga y en Cádiz y en todo el Condado y en esta ciudad [de Sevilla], el sueldo que Su Alteza les manda dar…"[1].

De esta manera expresaba el capitán general Fernando de Magallanes las dificultades que tuvo para reunir tripulantes para su gran aventura. El que la dirigiese un portugués podía tener alguna responsabilidad en este hecho, pero no decisiva, pues en Castilla había una larga tradición de expediciones mandadas por extranjeros, desde Cristóbal Colón a Sebastián Caboto, pudiéndonos remontar a los almirantes de la Edad Media, como Benedetto Zaccaría o Egidio y Ambrosio Bocanegra. La principal razón era, desde luego, que el viaje se preveía largo y lleno de peligros, por lo que los marinos españoles se mostraban renuentes a alistarse y hubo que completar los huecos con naturales de otros países, que formaban una representación bastante completa de la gente de mar de la Europa Occidental, porque además de los citados por Magallanes, iban también ingleses, irlandeses, holandeses y de otras partes de Italia, además de los genoveses y venecianos. ¿Acaso los foráneos tenían más valor que los locales? Seguramente no, pero sí mayor necesidad, pues no olvidemos que, en aquellos tiempos, la monarquía hispana era una región próspera y donde se podía escoger participar en otras aventuras oceánicas igual de prometedoras, pero no tan peligrosas.

Con todo, los españoles fueron alrededor de los dos tercios de los aproximadamente 250 hombres finalmente inscritos, con una amplia mayoría de andaluces. Entre los extranjeros, los más numerosos fueron los italianos, con 27 individuos, y los portugueses, con 24. También se embarcaron esclavos malayos, moriscos, africanos y algún que otro criado procedente de la India portuguesa[2]. En suma, en las cubiertas de las cinco naves de la expedición se oirían muchas lenguas, como si cada una fuese una pequeña torre de Babel. Pero no creamos que el viaje de Magallanes-Elcano constituyó un caso extremadamente excepcional. Las flotas de Su Majestad Católica siempre necesitaron tripulantes, y para conseguir completar los equipajes las autoridades tuvieron que ser flexibles y admitir al que quisiera embarcarse, viniera de donde viniese, con tal de que no fuera un hereje. A lo largo de las navegaciones a América durante el siglo XVI, por lo menos el 20% de los marineros no habían nacido en los reinos de España. Eso, al menos, se desprende de los registros oficiales; en la realidad, los extranjeros debieron de ser muchos más[3].

Los distintos cometidos que realizaban estos hombres respondían a lo que fue común en los buques enviados a descubrir tierras potencialmente hostiles y que, por ello, iban armados en son de guerra. No obstante, en la cúspide

1 Fernández de Navarrete, M. *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, Ediciones Atlas, 1964, tomo LXXVI, pp. 516-517.

2 Los datos referentes a los tripulantes que se exponen seguidamente se han tomado de Fernández de Navarrete, 1964, pp. 421-429, 462-463 y Fernández Vial, I., Fernández Morente, G. *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla: Muñoz Moya editores, 2001, pp. 77-81, 251-280.

3 Pérez-Mallaína, P. E. *Los hombres del océano*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla-Expo'92, 1992, p. 63.

de la expedición se estableció peligrosa bicefalia: al lado de Magallanes, como capitán general, Juan de Fonseca, el poderoso obispo de Burgos que ejercía de verdadero ministro de Indias en la sombra, colocó a Juan de Cartagena, un hidalgo algo pariente del prelado, con la categoría de *conjunta persona* al mando. Como decía el piloto Ginés de Mafra, uno de los mejores cronistas del viaje, eso que en tiempo de los romanos y sus dos cónsules había sido buena cosa, resultó odiosa para Magallanes y muy peligrosa para Cartagena, que terminó rebelándose durante la estancia de la flotilla en el puerto de San Julián y como castigo se le dejó abandonado en la Patagonia.

Las otras naves, con excepción de la *Trinidad*, en donde navegaba Magallanes, estaban al mando de capitanes pertenecientes a la baja nobleza castellana. Era algo que denotaba el carácter militar de aquella empresa, pues en la mayoría de los buques mercantes de la época la suprema autoridad la ejercía el maestre, que solía ser el dueño del buque o el representante del armador. Capitanes fueron, por ejemplo, Gaspar de Quesada o Luis de Mendoza, que inicialmente mandaron la *Concepción* y la *Victoria* y que perecieron por enfrentarse a Magallanes. Maestre de la nao *Concepción*, bajo la autoridad del desgraciado Gaspar de Quesada fue, precisamente, Juan Sebastián de Elcano, y el mismo cargo tuvo el no menos desfavorecido de la fortuna, el maestre de la nao *Victoria* Antón Salomón, un siciliano ejecutado en Brasil acusado de practicar el "pecado nefando" con un joven grumete. De dirigir las naves, pero solo en sus aspectos puramente náuticos, se encargaban los pilotos, de los cuales solía haber un par de ellos en cada nao. En la expedición hubo expertos navegantes y cosmógrafos, como Andrés de San Martín, en la *San Antonio*, o Esteban Gómez, cuya pericia no le impidió desertar y traerse a España la nao *San Antonio* sin terminar de cruzar el Estrecho; pero también hubo algunos otros como Vasco Gallego o Juan Rodríguez Mafra, que sabían mucho de mar, pero muy poco de letras, siendo completamente analfabetos[4].

Tras la oficialidad, se encontraban como autoridades intermedias un grupo de hombres con cometidos también muy importantes. El alguacil real y los merinos estaban encargados de mantener la autoridad y castigar a los revoltosos. Entre ellos destaca la figura de Gonzalo Gómez de Espinosa, gracias a cuya fidelidad y decisión pudo Magallanes sofocar el motín de sus subordinados. Este extraordinario personaje acabó como capitán general de la expedición, y al mando de la *Trinidad* intentó sin éxito cruzar el Pacífico, aunque después de mil aventuras regresó a España en naves portuguesas. Los contramaestres eran los jefes directos de la marinería, a la que trasmitían sus órdenes con agudos toques de silbato, estando siempre dispuestos a golpear a quien no las acatase. Entre ellos cabría destacar la figura de Francisco Albo, cuyos conocimientos náuticos lo hicieron ascender al puesto de piloto y dejarnos el más preciso derrotero del viaje. Tras el contramaestre, venían especialistas como cirujanos, barberos, toneleros, calafates y despenseros. Estos últimos tenían la llave que daba acceso a los bastimentos. Según las instrucciones recibidas antes de salir, la falta de provisiones era la única razón que podía justificar la vuelta antes de tiempo de las naves, y dar o no alimentos a los hombres constituía un arma de enorme importancia. Por esta razón, durante el motín de San Julián el despensero Juan Ortiz, de la *San Antonio*, fue amenazado para que abriese la despensa y con ello los sublevados pudieran hacerse con el favor del resto de los tripulantes a cambio de entregarles pan y vino sin tasa.

Los sobresalientes eran un grupo numeroso de tripulantes que, según la tradición marítima recogida desde el siglo XIII, tenían obligaciones específicamente militares, pero entre ellos se encontraban también amigos y criados de los oficiales, los cuales por no ser gente de mar llevaban este cargo y cumplían en la realidad funciones diversas. Por ejemplo, bajo este cargo genérico fueron los intérpretes o los clérigos de la expedición, como Pedro Sánchez Reina, al que su ministerio no le salvó de ser abandonado por rebelde en la Patagonia. Con todo, el "sobresaliente" más famoso de todos fue Antonio Pigafetta, un inquieto y culto italiano de Vicenza, gran admirador de Magallanes y que ignoró por completo a Elcano en la más completa de las relaciones que poseemos del viaje.

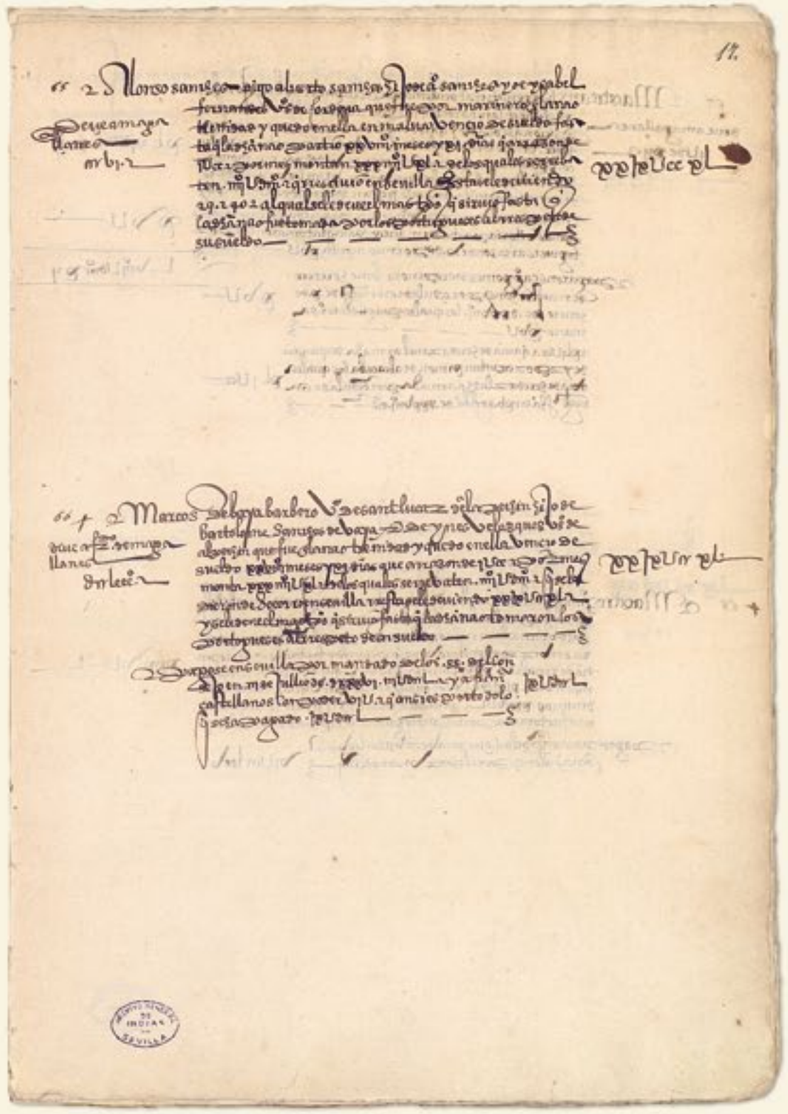
4 Gil, J. Libros, descubridores y sabios en la Sevilla del Quinientos. En: *El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón. El libro de Marco Polo de Rodrigo de Santaella.* Madrid: Alianza Editorial, 1987, p. XXXVII.

Marineros, grumetes —estos últimos jóvenes que no habían alcanzado todavía alcanzado la cima de su profesión— y pajes, niños que navegaban con sus padres o hacían de aprendices del oficio de la mar, completaron las tripulaciones. Los nombres en diminutivo de algunos pajes son indicios de su tempranísima edad: *Vasquito*, hijo del piloto vasco gallego, o *Juanillo*, "hijito de Juan Caraballo", también piloto y que llegó a mandar durante unos meses la expedición.

Todos estos hombres iban preparados a enfrentarse a lo desconocido y a pelear con los desconocidos. Para ello la flotilla iba provista de alrededor de 70 piezas de artillería ligera, como falconetes, versos y pasamuros, la mayoría de las cuales se podían disparar por encima de los costados, fijándolos mediante una horquilla con un perno central en la *tapa de regala* o parte superior de la borda. Disparaban tanto pelotas de plomo, para cuya fabricación se llevaban los correspondientes moldes y planchas de metal, como simples piedras. También, para abrir fuego a corta distancia se llevaban 3.000 tachuelas, que podían ser empleadas como metralla. Únicamente la presencia de tres "lombardas gruesas" nos habla de la existencia a bordo de artillería pesada.

Pero, además, los cinco barcos llevaban armas suficientes para equipar a doscientos hombres y formar así dos compañías de guerreros capaces de proyectar acciones sobre tierra. Cada uno de ellos iría protegido con coseletes de cuero o petos de hierro, morriones y rodelas, y armados con picas. Con todo, las principales armas ofensivas eran 60 ballestas y 50 escopetas de mecha, además de un millar de lanzas arrojadizas.

Claro que, sin comer no es posible ni navegar, ni menos luchar. Tan importante era la alimentación que la falta de víveres era, como dijimos, el único motivo admisible para regresar sin haber cumplido la misión. La base de la dieta marinera era la galleta, un tipo de pan cocido varias veces para su más larga conservación y denominado "bizcocho" (del latín *bis coctus*). Junto al bizcocho, el vino. Ambos componentes de la dieta suponían las tres cuartas partes del valor de todos los alimentos llevados a bordo. Además, y para confeccionar los típicos guisotes marineros, se llevaban diversas legumbres, como lentejas, garbanzos y habas, que se cocinaban con pescado, que se conservaba salado, o tocino. Además se trasportaba aceite y vinagre, y para los casos en que los temporales o el ataque de los enemigos no permitiesen encender el fogón, se trasportaba un millar de quesos, pues en esos casos la comida se reducía a pan, queso y vino. Además, como era costumbre, la flota llevaba animales vivos. Concretamente, la nao *Trinidad* salió de puerto con dos vacas (a las que trataría de mantener vivas para aprovechar su leche) y tres puercos (que se sacrificarían para tener carne fresca) y en el resto de las naves se llevó una vaca en cada una. Claro que cuando estos alimentos se acabaron, los expedicionarios se vieron obligados a comerse el cuero que protegía los mástiles, y las ratas de a bordo se rifaban como verdaderos manjares. Luego, al llegar a Oriente, el arroz fue muchas veces el único alimento.Ahora bien, ¿qué impulsaba a aquellos hombres a arriesgar sus vidas de manera tan evidente? Magallanes, por ejemplo, quería resarcirse de la falta de generosidad del rey de Portugal, que, a pesar de sus servicios y sus heridas, no le había querido aumentar el sueldo. El Capitán General soñaba con ser señor de varias islas, y así se recogió en las capitulaciones que firmó con Carlos I. Precisamente su interés por pacificar Cebú y Mactán, islas de las Filipinas que quería convertir en su feudo privado, le costaría la vida. Elcano era un maestre sin barco propio, porque lo había tenido que vender acosado por las deudas. Seguramente, si conseguía hacerse rico en el viaje, podría adquirir una nueva embarcación. Antonio Pigafetta, el sobresaliente cronista, quería ver el mundo y luego, aprovechándose de sus extraordinarias experiencias, ponerse como consejero al servicio de un monarca o un poderoso aristócrata. Y, en fin, para el común de aquellos hombres solo la esperanza de abandonar la miseria podría compensarles el riesgo. Antes de salir, todos los miembros de la tripulación recibieron cuatro pagas de adelanto, pero no era el salario lo que más les importaba. A lo largo del viaje tendrían la oportunidad de hacerse con ricas presas, en forma de mercancías valiosas o de esclavos y rehenes, que podían vender o lucrarse con su rescate. La tripulación se repartiría un quinto de lo obtenido por este procedimiento. Pero además, como compensación especifica debido a la peligrosidad del viaje, cada tripulante tenía derecho a una



Relación del sueldo debido a 107 de los tripulantes de la expedición a las islas Molucas capitaneada por Fernando de Magallanes

Posterior al 8 de septiembre de 1522

parte de las especias que pudieran conseguir. Cuenta Ginés de Mafra que en la Molucas la expedición cargó 2.000 quintales de clavo para el rey y 400 para la gente, es decir, de nuevo el 20% para los tripulantes, que en función de su rango recibirían porciones diferentes de este riquísimo pastel. Eran las famosas *quintaladas*, es decir, los quintales de especias que correspondían a cada cual. Como el clavo de las Molucas costaba en España 70 veces más que en aquellas islas, las *quintaladas* permitían doblar el salario obtenido durante los tres años de viaje[5].

5 Elcano, J. S.; Pigafetta, A.; Transilvano, M.; Albo, F.; Mafra G.; et alii. *La primera vuelta al mundo*. [Segunda edición]. Madrid: Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, 2012, p 181. Este volumen recoge las principales relaciones y crónicas del primer viaje de circunnavegación.

Pero aquellos oficiales y marineros no eran, como podíamos tender a considerar hoy en día, números en una estadística para historiadores. Eran personas con sus sentimientos. Los pocos que volvieron expresaron el orgullo inmenso por lo logrado. Así Elcano escribía al Emperador diciéndole: "… Sabrá Vuestra Majestad [que] de aquello 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"[6]. Este sentimiento de autocomplacencia se transmitió a los altos funcionarios imperiales a los que los supervivientes relataron sus hazañas, como el secretario Maximiliano Transilvano, el cual afirmaba que aquellos marineros eran "más dignos de ser puestos en inmortal memoria que aquellos argonautas que con Jasón navegaron…", pues el gran viaje de exploración de la Antigüedad había consistido solo en atravesar el Mar del Ponto, es decir, una pequeña parte del Mediterráneo, mientras que Elcano y los suyos habían cruzado los tres mayores océanos del planeta[7].

Claro que el orgullo no podía empañar las dudas y sufrimientos. Ginés de Mafra comentaba la terrible ansiedad sufrida por Magallanes sobre si aquel canal que cruzaban tendría salida: "… cuando le parecía que aquel era el estrecho que él había prometido, alegrábase tanto que decía cosas de placer, luego tornaba triste si por alguna imaginación le parecía no era aquel"[8]. Entre los muchos momentos dramáticos vividos por la tripulación, tal vez el más impresionante sea la autopsia que tuvieron que realizar los marineros de la *Trinidad* en medio del Pacífico para intentar averiguar por qué la gente moría de manera tan continua. Todo fue inútil y cuando los portugueses encontraron la nave, los pocos que quedaban vivos no habían tenido fuerzas para echar los cadáveres de sus compañeros al mar[9].

Sin llegar a tales cotas de dramatismo, la fragilidad de la condición humana se reflejaba a la perfección en momentos donde las emociones no podían controlarse. Así ocurrió, por ejemplo, en el momento que la *Victoria* y la *Trinidad* se separaron en las Molucas, cuando la primera partía hacía España y la segunda debía quedarse reparando una vía de agua. Según cuenta Pigafetta, que iba embarcado en la nave que se alejaba: "… los nuestros nos siguieron en su chalupa tan lejos como pudieron, y nos separamos, en fin, llorando"[10]. Aunque las lágrimas a veces podían ser de contento y el mismo cronista contaba que cuando por fin llegaron al extremo del Estrecho y vieron "… el cabo en que terminaba el estrecho y un gran mar, esto es el océano, todos lloramos de alegría"[11]. Una alegría que, según cuenta Ginés de Mafra, todavía fue mayor cuando, tras tres interminables meses a través del Pacífico, comiendo serrín, gusanos y cuero recocido, vieron por fin las islas Marianas: "… uno que estaba en la gavia que se llamaba Navarro, dijo a grandes voces: ¡tierra, tierra! Con esta subida palabra todos se alegraron tanto que el que menos señales de alegría mostraba se tenía por más loco"[12].

En fin, de aquellos 250 hombres que partieron de Sevilla, quitando el medio centenar que desertaron en la *San Antonio*, solo regresaron 18 en la *Victoria* y 12 más que, aunque fueron retenidos en Cabo Verde, los portugueses terminaron liberando. De la desgraciada tripulación de la *Trinidad* solo tornaron a España cuatro hombres, entre ellos, su capitán Gonzalo Gómez de Espinosa y el piloto-cronista Ginés de Mafra. No hay duda que tenía razón quién acuño el viejo dicho marinero del siglo XVI: "La mar es mina a do muchos se hacen ricos y un cementerio a do infinitos están enterrados…"[13].

6 Ibídem, p. 12.
7 Ibídem, p. 65.
8 Ibídem, p. 159.
9 Ibídem, pp. 182-183.
10 Ibídem, p. 303.
11 Ibídem, p. 215.
12 Ibídem, p. 163.
13 Guevara, A. *De muchos trabajos que se pasan en las Galeras. 1539*. En: Martínez, J. L. *Pasajeros de Indias.* México: Alianza Editorial, 1984, apéndice 1, pp. 228-229.

Çeuja de que ba por capitan mjor fernando de magallanes es la quinta nao y

Sigue la nao nombrada la trinidad capitan hern.do de magallanes

nao trinidad

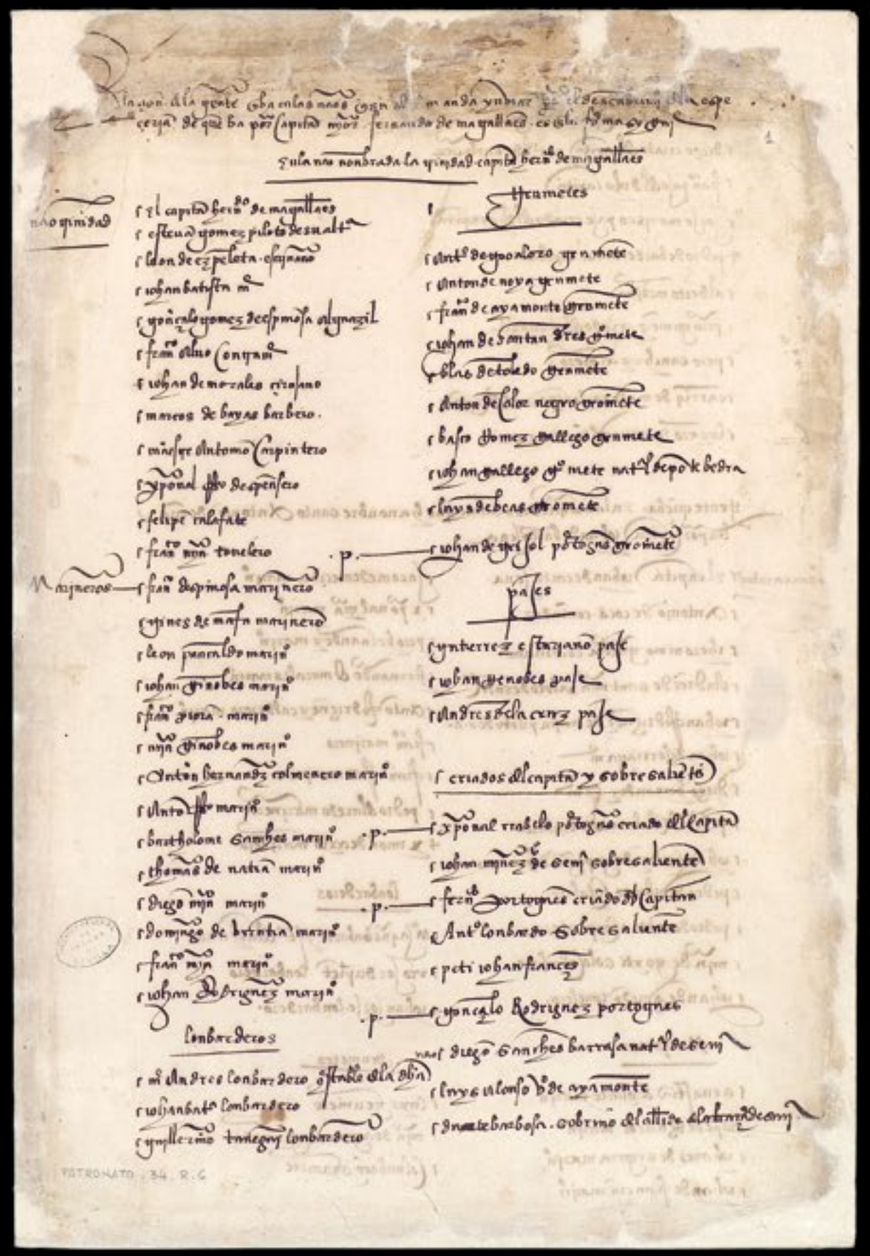
r el capitan hern.do de magallanes
r esteuan gomez piloto de sualta
r don de ezpeleta escriuano
r iohan baptista m.e
r gonçalo gomez de espinosa alguazil
r fern.do alno contramt.e
f iohan de morales rizno
r martos de bayas barbero.
r mtre antomo carpintero
r ypolit ofbo despensero
r felipe marinero
r fran.co nyn. tonelero
r rizneros r fran.co despinosa mançebo

Trumetes

r Ant.o de tordesillas trumete
r Anton de noya trumete
r fern.do de cayamonte trumete
r iohan de santan.s trumete
r blas de toledo trumete
r Anton de coloz negro trumete
r basco gomez gallego trumete
r iohan gallego trumete mt.re del depote bedra
r luys de ebeas trumete
r iohan de trisol portugues trumete

pajes

RELACIÓN DE TRIPULANTES



Relación de la gente embarcada en las naos enviadas para el descubrimiento de la Especiería, de las que iba por capitán mayor Fernando de Magallanes

[1519]
35,7 × 23,7 cm, 4 hojas. Papel manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 34, R. 6

En este listado de tripulantes de la armada con destino a las islas Molucas, los hombres están agrupados por barcos y, dentro de estos, por categorías: oficiales (capitanes, pilotos, escribanos, maestres, contramaestres, alguacil en la nao capitana) y especialistas (cirujano, barbero, carpintero, despensero, calafate, tonelero); marineros; lombarderos (artilleros); grumetes; pajes; criados y sobresalientes.

Aunque en la firma de las capitulaciones se fijó un número de 234 tripulantes para esta armada, en este documento aparecen 239, número que variará por altas y bajas de última hora en Sevilla, Sanlúcar y Tenerife. Actualmente se baraja una cifra en torno a 245 tripulantes[1].

En cuanto a la distribución por barcos, comprobamos que, en principio, en la capitana —la *Trinidad*—, se enrolaron 62 hombres; 57 en la *San Antonio*; la *Concepción* contaba con 44; la *Victoria*, con 45; y la *Santiago* sólo tenía, acorde con su menor tamaño, 31.

Los datos contenidos en el listado de tripulantes son complementados por un testimonio, que se guarda en el Archivo General de Indias con la misma signatura que el anterior, y que explica lo accidentado de su reclutamiento. Fue expedido por el escribano real Fernando Díaz de Toledo, y contiene la información solicitada por Fernando de Magallanes ante el alcalde ordinario en Sevilla, Fernán Gutiérrez, sobre la gente enrolada en la "Armada a la Especiería" (Sevilla, 9 de agosto de 1519). Plasma las declaraciones de los testigos presentados por Magallanes, principales encargados del alistamiento, llamados algunos de ellos a desempeñar un papel fundamental en la expedición: Gonzalo Gómez de Espinosa (el alguacil mayor que llegó a ser capitán de la nao *Trinidad*), el siciliano Antón de Salamón, maestre de la *Victoria* (el primer muerto de la expedición, ejecutado por sodomita); el genovés Juan Bautista, maestre de la *Trinidad* (formaría parte de la dirección de la armada tras la muerte de Magallanes); el también genovés Baltasar Pallán, maestre de la *Santiago*; Juan de Lorriaga (o Elorriaga), maestre de la *San Antonio*; y el guipuzcoano Juan Sebastián Elcano, maestre de la *Concepción*, que no necesita presentación.

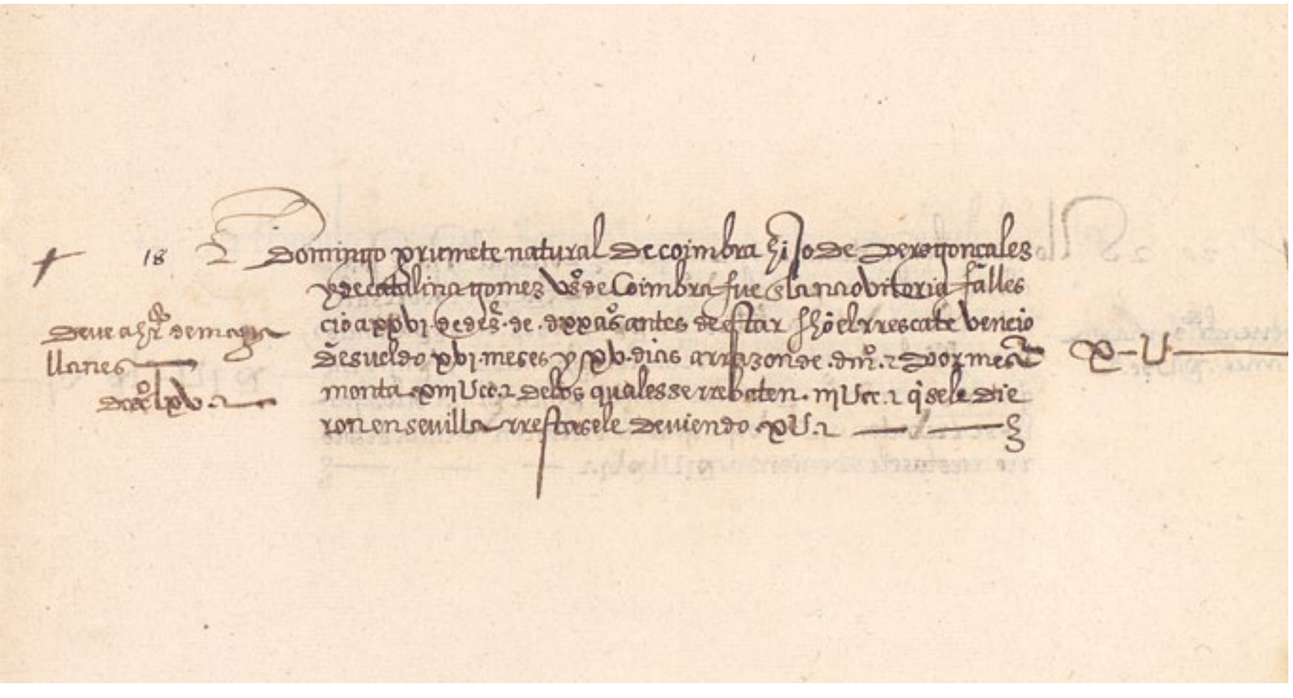
Magallanes quería demostrar que había intentado reclutar a marineros y especialistas naturales de la Corona de Castilla, como se le había mandado; pero ni en Sevilla, ni en Málaga, ni en Cádiz, ni en los puertos de la costa de Huelva acudieron en número suficiente al pregón en el que se manifestaban las condiciones para alistarse. La clave la dan las declaraciones de los testigos citados: la gente de mar autóctona se quejaba de que el sueldo era escaso. Por ello se habría visto obligado a reclutar extranjeros con experiencia marinera: griegos, venecianos, genoveses, sicilianos, franceses y portugueses.

Para completar la información ofrecida por estos documentos, ha de consultarse el «Libro copiador» de la Armada de Magallanes[2], en el que podemos ver los nombres, oficios, procedencia, situación familiar y sueldos de aquellos hombres.

Braulio Vázquez Campos

1 Fernández Vial, I., y Fernández Morente, G. *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Brenes (Sevilla): Muñoz Moya, 2001, p. 80. ISBN 84-8010-069-9.

2 AGI, Contratación, 5090, L. 4.



Relación del sueldo debido a 107 de los tripulantes de la expedición a las islas Molucas capitaneada por Fernando de Magallanes

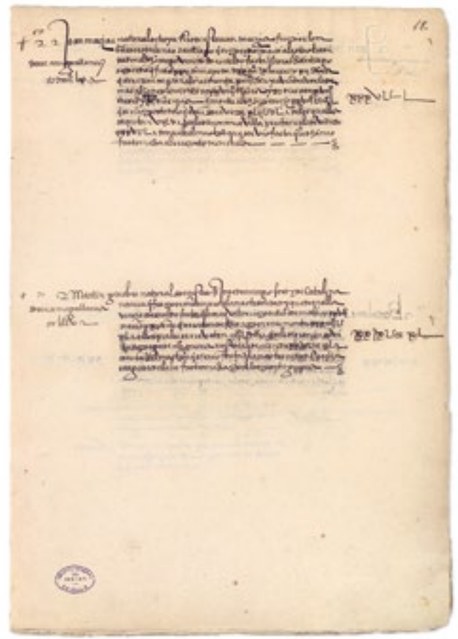
Posterior al 8 de septiembre de 1522
30,7 × 21,7 cm, 27 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 34, R. 4

Si algo caracteriza a la administración moderna de la monarquía hispana es la minuciosa, casi obsesiva, atención a las cuentas. Desde las primeras expediciones hay una preocupación constante por el aspecto económico; el coste de los pertrechos, de las provisiones, los salarios de los tripulantes según su oficio y categoría.

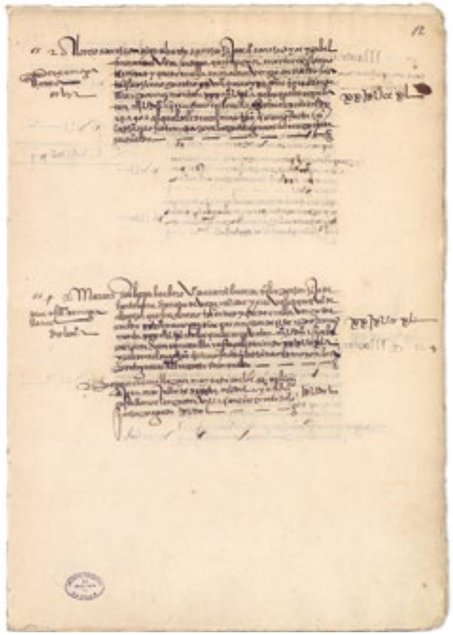
Siendo la expedición emprendida por Fernando de Magallanes eminentemente mercantil, no es de extrañar que su coste fuese una de las principales preocupaciones. Será no solo la dificultad práctica la que determinará si la nueva ruta resulta practicable, sino su rentabilidad económica. En consecuencia, la fiscalización de los preparativos y el posterior sumario de pérdidas materiales y humanas, serán de interés capital a la hora de evaluar la validez de la empresa.

Este documento, redactado en algún momento posterior al retorno de la expedición en 1522, recoge el salario que debe hacerse efectivo a cada uno de los tripulantes. No solo a los que regresan con Elcano en la nao *Victoria*, sino de otros muchos que, habiendo partido de Sanlúcar de Barrameda, fallecieron en el curso de aquella aventura. Empezando por el mismo Fernando de Magallanes, se desgranan cada uno de los puestos ocupados por los tripulantes de las distintas naves. Podemos observar así la multitud de oficios (capitanes, maestres, pilotos, carpinteros, calafates, artilleros, barberos, marineros, grumetes, etc.) que han de ejercer quienes se embarcan en una expedición de semejantes características, de tal manera que la comunidad humana que se hace a la mar debe ser capaz de afrontar prácticamente cualquier contingencia, y ser autosuficiente durante un periodo prolongado de tiempo.

Javier Vélez Escofet



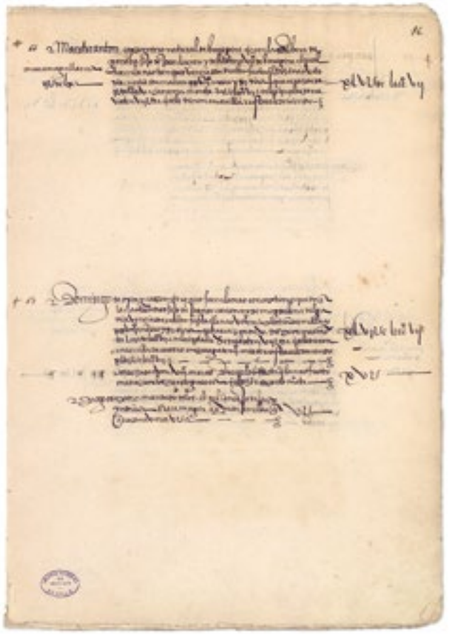
Mandos y armas



Marineros



Grumetes



Artesanos y oficios

EXPLORACIÓN

**"... hay (...) utopías que tienen un lugar preciso y real,
un lugar que podemos situar en un mapa"**

MICHEL FOUCAULT



7

RUMBO AL SUR

LA HORA DE LOS NAVEGANTES

Aprestadas las naves y confesados los hombres, el capitán general ordena largar vela y las cinco naves se adentran en el Océano. Magallanes quiere atravesar el Atlántico y alcanzar lo antes posible el límite de lo explorado, pero, desconfiado, oculta los detalles de la ruta a sus capitanes. Cada cambio de rumbo se convierte en una sospecha.

El Atlántico, con sus calmas y temporales, saca a relucir las fortalezas y debilidades de la armada: cuentan con buenos barcos y buenos hombres, pero entre sus mandos ha arraigado el germen de la discordia.

SANLÚCAR DE BARRAMEDA – RÍO DE LA PLATA

20 de septiembre de 1519 – 10 de febrero de 1520

143 días

La calma

Inactividad e indisciplina

Sin velocidad, sin gobierno, con las velas muertas y las proas a merced de las corrientes, la nave no navega, flota en el océano. El calor y la inactividad se apoderan de las cubiertas, los días pasan, el viaje se alarga, se racionan el agua y los alimentos. Los hombres inactivos piensan y murmuran ante la impotencia de los pilotos y capitanes. No hay mejor caldo de cultivo para la indisciplina y la rebeldía que una larga encalmada.

Navegó la armada quince días con buen tiempo hasta la costa de Guinea, donde tuvieron calmas más de veinte días…

Antonio de Herrera, cronista mayor de Indias



Mapa de la "Terra Brasilis" y Atlántico Sur

Lopo Homem, Pedro Reinel, Jorge Reinel y Antonio de Holanda

LA TRAVESÍA DEL ATLÁNTICO (1)

José Luis Comellas García-Llera[1]

La expedición, por su excepcional envergadura —se trataba por primera vez de navegar hasta más allá del Nuevo Mundo— exigió una cierta complejidad desde el primer momento a partir del 10 de agosto de 1519. Las cinco naves, *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*, zarparon separadamente del puerto de las Muelas, en Sevilla, "con la marea", tal vez a lo largo de dos o tres días. Así se explica que no se reuniesen todas en Sanlúcar hasta el 20 de agosto. Uno de los que más tarde se incorporaron fue el propio Fernando de Magallanes, entretenido en Sevilla por las últimas gestiones. Permanecieron en Sanlúcar, donde realizaron los últimos preparativos —entre ellos el embarque de agua y las provisiones— todo un mes, hasta el 20 de septiembre. Parece que fue allí donde subió a bordo el noble Juan de Cartagena, como "adjunta persona", nombrado por Carlos I, sin duda con el encargo de controlar a la fuerte y autoritaria personalidad de Magallanes.

La travesía a las Canarias, por contra, fue breve, pues el 26 de septiembre estaban en Tenerife, donde solo se detuvieron tres días y medio, para embarcar algunos complementos, y hasta es posible, pero no seguro, algunos nuevos tripulantes. Todavía se detuvieron en Monterroso para reabastecerse o esperar a alguien. Ya con los suficientes aprestos, se lanzaron a la aventura del Atlántico el 3 de octubre. Magallanes ordenó seguir rumbo Sur, siempre paralelo a la costa africana, hasta cabo Palmas, en el límite de lo que son hoy Liberia y Costa de Marfil, es decir ya casi entrando en el golfo de Guinea, una trayectoria que extrañó a muchos, incluyendo a Cartagena. ¡Justo por la ruta de los portugueses! Puesto que estos se oponían a que una armada española pretendiera viajar a las Molucas, siquiera fuese a través del Atlántico, aquella derrota resultaba francamente peligrosa. Es difícil que la escogiese Magallanes, que conocía de sobra aquellos riesgos. Tal vez vale decir también que conocía de sobra aquella costa, y deseaba atravesar el Atlántico por su zona más estrecha, entre Guinea y Brasil. Aquella ruta extrañó a la mayoría de los tripulantes, y suscitó las críticas de Juan de Cartagena. Cuando este, desde la *San Antonio*, interpeló al jefe, este respondió acremente: "Seguidme, y no hagáis más preguntas". Al fin la armada se desvió hacia el Oeste-Suroeste, para dirigirse a la costa americana. Pudo ser aquella la decisión más acertada desde el punto de vista estrictamente geográfico, pero no lo fue dadas las condiciones usuales de navegación. Abundaron las desesperantes calmas ecuatoriales y un aire caliginoso de tormenta que hizo brillar —nos lo cuenta Pigafetta— las "luces de San Telmo" por la noche en la punta de los mástiles. Los navíos apenas avanzaban, y hubo días en que quedaron totalmente detenidos.

Parece que la tensión eléctrica aumentó la propia tensión de los tripulantes, y la indignación de Juan de Cartagena, que, durante una reunión de capitanes para juzgar a un maestre, protestó duramente contra el jefe de la expedición. Magallanes en aquel tenso momento se jugó el todo por el todo, puso sus manos sobre los hombros de Cartagena, y ordenó:

- Daos preso.

Fue un paso arriesgado, pero que resultó. No se oyeron protestas, Cartagena se mantuvo en silencio y el capitán general dio orden de que le pusieran grillos en los pies y le llevasen prisionero a la bodega. Qué momento peligroso, como que Cartagena era representante del rey, pero el hecho es que la autoridad de Magallanes quedó robustecida hasta extremos impensables, y ya no hubo más incidentes, por más que una tensión sorda se mantendría por mucho tiempo.

1 Catedrático de Historia Moderna y Contemporánea durante cuarenta años en la Universidad de Sevilla. Autor del libro *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Rialp, 2012. ISBN: 978-84-321-4168-3.

Mapa de la Gobernación del Río de la Plata
1683
Juan Ramón Coninck (1623-1709)



Al fin sopló la brisa, continuó la navegación, y el 29 de noviembre los vigías avistaron la tan deseada tierra. Fue, probablemente, el cabo San Agustín, en la costa brasileña. Los cansados navegantes ansiaban desembarcar, pero Magallanes hizo valer de nuevo su autoridad. Si los descubrían los portugueses la empresa correría un enorme peligro. La rivalidad entre España y Portugal, no en el ámbito peninsular, pero sí en la exploración del mundo que unos y otros estaban llevando a cabo, podía abocar a fatales enfrentamientos. Las naves siguieron la línea de costa, hasta que el 13 de diciembre encontraron una bahía bellísima, cercada de montañas e islas sumamente atractivas. Era la bahía de Guanabara, donde hoy se asienta Río de Janeiro. La tentación era más fuerte que todas las precauciones, y Magallanes no tuvo más remedio que permitir el desembarco de sus hombres. En aquel paraíso pasaron nuestros navegantes unas Navidades maravillosas, y pudieron comer de un fruto de la tierra estrafalario que los indígenas llamaban "patata" (la palabra "papa" es posterior), y también probar pan de maíz. Los indígenas les recibieron con impensada amabilidad, y realizaron intercambios favorables para ambas partes: como que por un anzuelo daban cinco gallinas y dos gansos por un peine.

Zarparon de nuevo el 27 de diciembre. Magallanes temía que si los portugueses lo encontraban podían ahorcarlo por traidor a Portugal. Hoy nos parece históricamente defendible la tesis de que Magallanes no fue un culpable desertor, sino un navegante que tal vez por su fuerte carácter fue menospreciado por el rey y las autoridades portuguesas. No parece que cometiera un acto de traición cuando, falto de toda ayuda en su país de origen, se puso al servicio del rey de España. Una vez encontrado el "codo" de Sudamérica, siguió navegando a lo largo de la costa brasileña, siempre tendida hacia el suroeste. Podía adivinarse que el continente sudamericano "adelgazaba" conforme se avanzaba hacia el Sur. En cualquier momento podía aparecer un paso capaz de conducir al gran mar descubierto por Balboa desde Panamá, en 1513, y que lógicamente tenía que conducir hacia las verdaderas "Indias" y por tanto a las maravillosas tierras de la especiería.

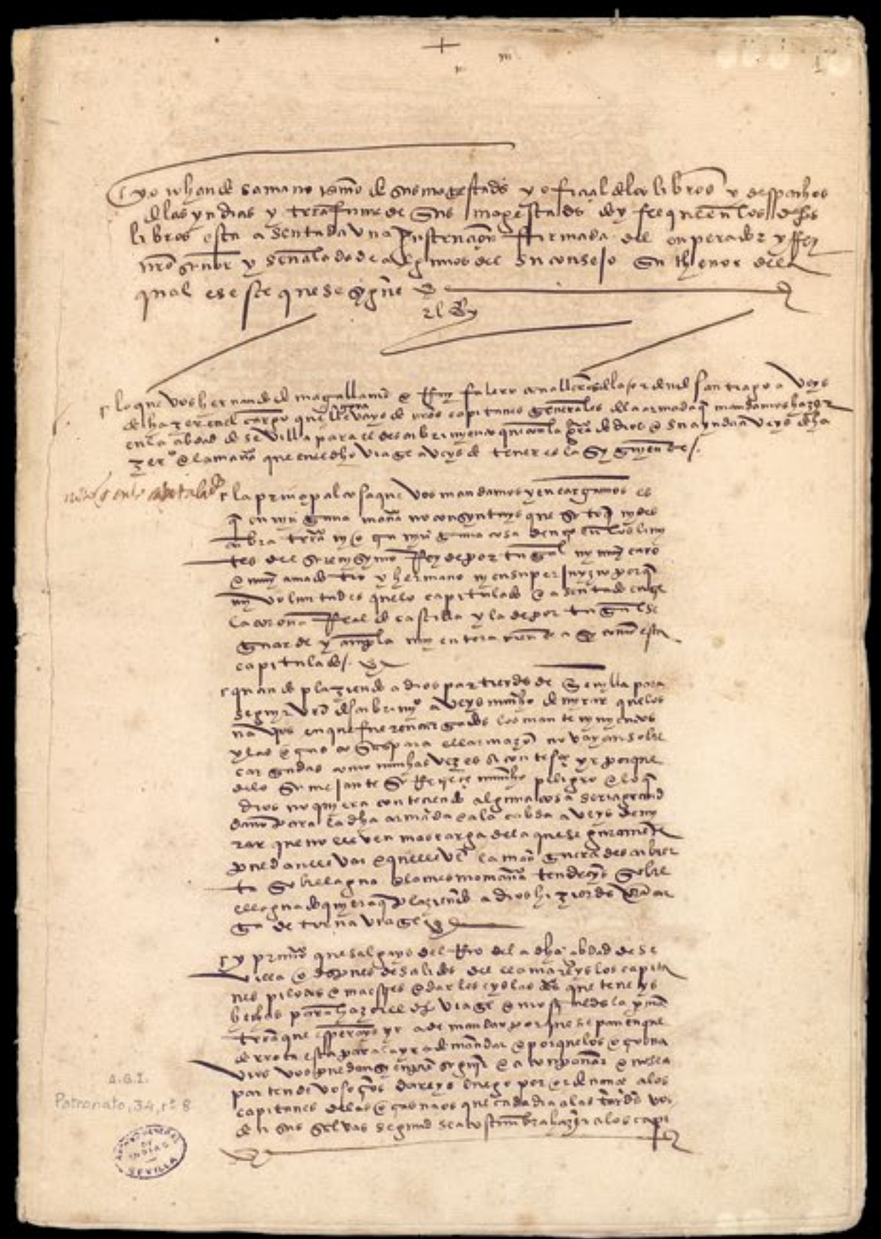
En los primeros días de 1520 la costa giraba de forma esperanzadora hacia el Oeste, y Magallanes se vio ante lo que hoy se llama Uruguay. El 10 de enero dieron con un monte que cerraba una hermosa bahía: le llamaron "Monte Vidi", hoy Montevideo. Quiere la tradición, y así lo afirman muchos uruguayos, que el vigía, que era portugués o gallego gritó "¡Monte vide eu!": He visto un monte. Todo pudo ser. Pero apenas se detuvieron allí, y siguieron navegando por aquella costa que conducía hacia el Oeste. Todos se llenaban de esperanza: ¿Era aquella escotadura, al fin, el paso hacia el nuevo océano? Esa esperanza y ese ferviente deseo explican el tiempo que el capitán general y su gente perdieron en el estuario del Plata. Avanzaron hacia el Oeste, enfrentándose a aguas cada vez más dulces y aterradas, y por tanto menos prometedoras. Pero Magallanes era un hombre terco que quería insistir mientras se diera la menor posibilidad. Dio con el delta del Río de la Plata, donde desembocan simultáneamente el Paraná y el Uruguay. Y cuando ya parecía no encontrar salida, destacó a la *Santiago* —que se estima era una carabela, y el más ligero de sus navíos— para que navegara río arriba buscando una solución en demanda del otro mar. Un río muy caudaloso y tranquilo, pensaba Magallanes, que tal vez no tenía una idea muy clara de lo que es la geografía, bien podía ser un camino que uniera dos mares.

Aquella idea disparatada solo pudo tener fatales consecuencias. La *Santiago* se lanzó a la aventura, y al poco tiempo encalló, y se le abrió una vía de agua. Los tripulantes pudieron pedir auxilio, y al cabo lograron ponerla a flote, aunque necesitaron realizar reparaciones. Más tiempo perdido, al fin y al cabo para nada. Exploraron luego la costa sur de aquel entrante, pasaron por el lugar —pantanoso— donde hoy se encuentra Buenos Aires, y siguieron costeando con toda atención, aunque ahora el litoral tiraba al Sureste. Iban cada vez con menos esperanzas, pero Magallanes era un hombre indesmayable. El 6 de febrero salieron definitivamente del mar del Plata y siguieron hacia el Sur.

CATÁLOGO DE PIEZAS

ANÁLISIS Y COMENTARIOS

INSTRUCCIONES A LA ARMADA



Instrucción de Carlos I a Fernando de Magallanes y a Ruy Faleiro

Sevilla, 9 de agosto de 1519
Testimonio notarial de 1524
31 × 21,6 cm, 18 hojas. Papel manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 34, R. 8

Tras las Capitulaciones de Valladolid, el Rey, a través de este documento, da instrucciones detalladas y por escrito a Magallanes y Faleiro, aunque este último, finalmente, no se haría a la mar. Es de hacer notar que estas *Instrucciones* son otorgadas con posterioridad a aquéllas, secretas, dadas a Juan de Cartagena (Barcelona, 6 de abril de 1519), *conjunta persona* de Magallanes, lo cual puede hacer variar parcialmente su interpretación, máxime si se considera que podía estar ya en entredicho la participación de Faleiro.

A través de 74 artículos, se detalla con gran minuciosidad el ordenamiento de la actividad de la expedición, abarcando cuestiones tales como el modo de navegar (“que miren cada noche por vuestra nao o por aquella que llevare el farol e la seguirán siempre”); o cuáles han de ser las reglas de la vida a bordo (“que no jueguen a naipes ni dados porque de lo semejante suele recrescer daño y escándalo y enojos”).

Además, se dan instrucciones en lo relativo al ejercicio del comercio y la diplomacia, fines principales de la expedición:

> Haréis asiento de paz e trato con el rey
> o señor de la tierra.
>
> Daréis al rey de la tierra algo en señal de amistad.
>
> E no habéis de consentir en ninguna manera que se les haga mal ni daño, por que por miedo no se alboroten. Antes se ha de castigar a los que les hicieren mal, e por esta vía vendrán antes a tener amistad y al conocimiento de Dios y de nuestra Santa Fe Católica. E más se gana en convertir ciento por esta manera que mil por otra.
>
> Habéis de mirar de tratar la gente de manera que huelguen de contratar con vosotros, dando dádivas a los principales que gobiernen la tierra.

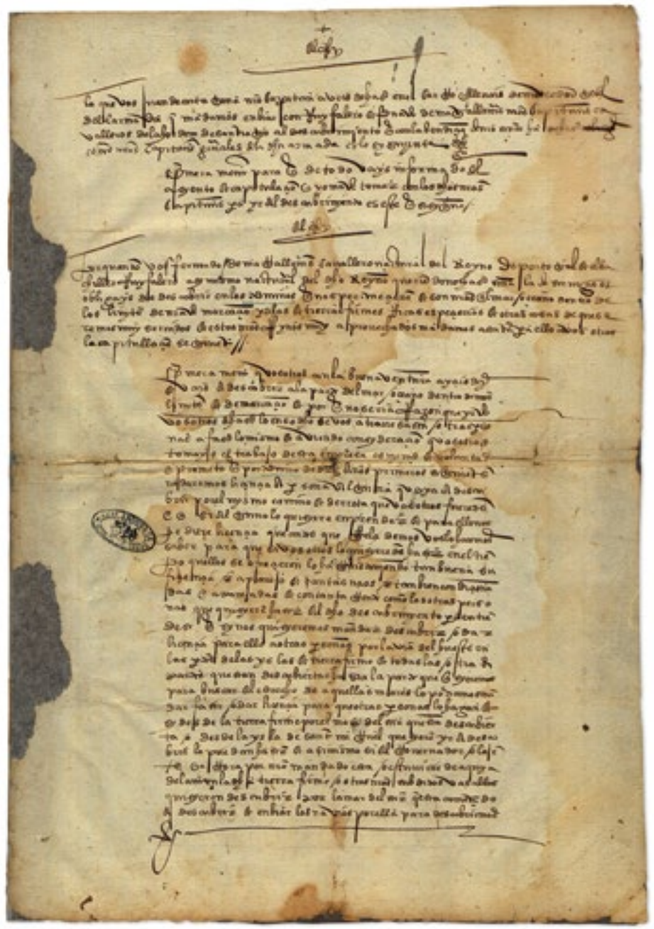
Se insiste, repetidamente, por lo tanto, en la necesidad de mantener la paz y la concordia con los naturales de los lugares a los que se llegara, como medio de garantizar unas relaciones comerciales fluidas.

El articulado incluye una cuestión importante acerca de la libertad de escritura:

> Que todos los que ahora en la armada van, e adelante fueren, han de tener toda libertad para escribir acá todo lo que quisieran.

Cualquier miembro de la expedición tiene derecho a poner por escrito los hechos del viaje, entiéndase, con la finalidad de comunicárselo a la Corona. Ello, que sin duda auspició la multiplicidad de crónicas de primera mano que dan cuenta del viaje, no solo debe verse desde la perspectiva de un progreso derivado del espíritu humanista entonces al uso entre las clases educadas; sino —y sobre todo—, como un instrumento de control ejercido por la Monarquía sobre sus propios delegados y autoridades. Si cualquiera tiene derecho a comunicarse directamente con el Rey, todo el mundo se cuidará mucho de cumplir escrupulosamente sus órdenes, dado que no será difícil que llegue a conocerse cualquier infracción. Esta norma terminará siendo de aplicación universal en todos los territorios ultramarinos, y como tal se recoge en las Leyes de Indias.

Guillermo Morán Dauchez



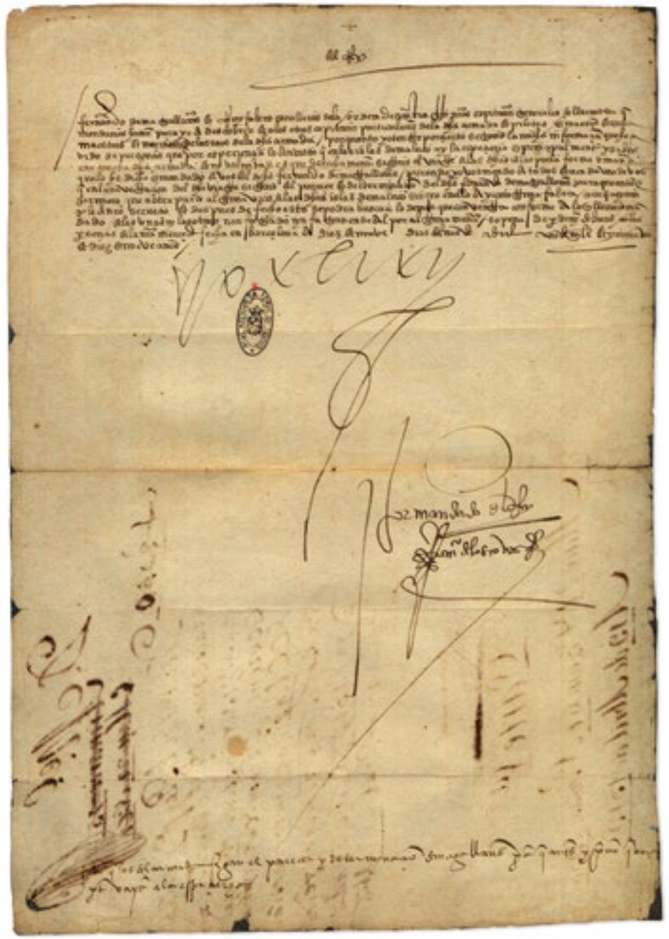
Instrucciones dadas a Juan de Cartagena, capitán general de la Armada del Maluco, como veedor general de ella

Barcelona, 6 de abril de 1519
31,3 × 22 cm, 5 hojas. Papel, manuscrito
Lisboa. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, PT/TT/CC/3/07/000018

¿En quién confiaba Carlos I —o sus cortesanos— dentro de la expedición de la Armada de la Especiería? Está claro que la idea planteada por Magallanes y Faleiro le interesó hasta el punto de organizar una expedición de incierto final capitaneada por ellos. Pero quizá su confianza no llegaba al extremo de dejar la expedición en sus manos sin contrapeso alguno a los poderes (y el carácter) del portugués. Y ahí es donde situamos la figura de Juan de Cartagena, un noble al que no se le conoce formación marítima alguna, al que se nombra capitán de la nao *San Antonio*, en ausencia de un Ruy Faleiro que finalmente no embarca, y veedor general de la flota, cargo que las propias instrucciones califican de "mucha confianza".

En el documento que presentamos se da clara y detallada cuenta de todas las facultades que tenía como veedor: la supervisión de la labor de los escribanos, informando secretamente de todo lo que aconteciera, tratando de que hubiera "conformidad y confederación" entre los capitanes; pero también debía evitar que Magallanes, u otro capitán, tomase decisiones contrarias a las capitulaciones firmadas con la Corona. En concreto, la falta de comunicación del portugués con el resto de mandos y su negativa a compartir con ellos el rumbo de la expedición, fueron determinantes para que Cartagena, haciendo uso de los poderes que le habían conferido, pusiera el liderazgo de Magallanes en tela de juicio y terminara sublevándose en uno de los episodios más oscuros de la expedición, que finalizó con el abandono de Cartagena a su suerte en la bahía de San Julián.

Reyes Rojas García



Real cédula a Fernando de Magallanes, a Ruy Falero y a los capitanes, pilotos, oficiales, maestres, contramaestres y marineros de la Armada formada para ir al Maluco, para que vayan directamente por el itinerario marcado y obedezcan a Fernando de Magallanes en todas las órdenes que dé

Barcelona, 19 de abril de 1519
31,5 × 21,8 cm, 1 hoja. Papel, manuscrito
Lisboa. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, PT/TT/CC/1/24/64

Uno de los aspectos más controvertidos del viaje de la Armada que tiene como objetivo la llegada al Maluco y las islas de la Especiería es el papel jugado por Fernando de Magallanes y su autoridad en el proyecto, y la causa que llevó al Rey a encomendar a Juan de Cartagena, un noble castellano nombrado veedor general de la Armada, el papel de contrapeso a las decisiones del capitán general. Parece que ya antes de embarcar había una cierta desconfianza en las decisiones de este, sobre todo en lo relativo al rumbo que pretendía tomar para llegar a su destino, quizá por temor a que tratara de traspasar los límites del Tratado de Tordellillas, adentrándose en la demarcación portuguesa. Por eso, que en la exposición de motivos de esta cédula se indica que el principal objetivo del viaje es llegar a las Islas de las Especias siguiendo la ruta establecida y no otra. Y no se equivocaba el monarca, ya que el rumbo seguido en los primeros momentos por la Armada distaba del establecido en las capitulaciones, y degeneró en el primer amago de amotinamiento del resto de capitanes.

Pero, además, y con eso llegamos al fondo del documento, hay un mandato a todos los miembros de la expedición para que sigan el parecer "e determinaçión" del capitán, dando todo el poder de decisión, aparentemente, a Magallanes, lo que chocará de pleno con las instrucciones transmitidas a Juan de Cartagena tan solo trece días antes. Esta capacidad de mando dada al portugués será pronto puesta en tela de juicio por el resto de la tripulación, pero también aprovechada por este para dejar claro desde el principio quién mandaba en la expedición.

Reyes Rojas García



Cultura tapirapé

Como testimonio material de la población indígena con la que interactuó la armada de Magallanes en la costa de Brasil, exponemos un collar y un tocado. El collar es de una sola vuelta, y está compuesto por dos tipos de semillas; como adorno principal pende una de ojo de buey, adornado de plumas arriba y abajo. En cuanto al tocado ceremonial, con un cuerpo de algodón al que se añaden plumas de papagayo y guacamayo dispuestas en hilera, se colocaba anudado sobre la cabeza.

Ambos objetos son producto de la cultura tapirapé, de la familia de lenguas tupi-guaraní. Actualmente, los últimos representantes de esta población indígena viven cerca de la desembocadura del río Tapirapé, afluente del Araguaia, en el estado de Mato Grosso (Brasil). A finales del siglo XX apenas se contabilizaron 200 personas de este grupo. El antropólogo Charles Wagley aventuró la hipótesis, basándose en comparaciones lingüísticas, de que los tapirapé descendían de los tupinambá, que poblaban la costa del Brasil por la época en que Magallanes desembarcó allí (diciembre de 1519). Estos pueblos habrían sido desplazados más tarde por los conquistadores portugueses tierra adentro, hacia su ubicación actual[1].

El cronista Pigafetta describe vívidamente a los tupinambá, anotando lo más llamativo a sus ojos europeos: eran de color aceitunado y muy longevos; iban casi desnudos todo el tiempo; carecían de religión organizada; comían pan de mandioca y tenían animales (pecaríes), pero también practicaban ocasionalmente la antropofagia contra los enemigos; y los dirigía un cacique. Los expedicionarios tuvieron unas relaciones muy cordiales con ellos. Pigafetta los define como "extremadamente crédulos y buenos"[2].

Braulio Vázquez Campos

1 Wagley, Ch. *Welcome of Tears: The Tapirapé Indians of Central Brazil.* New York: Oxford University Press, 1977; *cfr.* Olson, J. S. *The Indians of Central and South America: An Ethnohistorical Dictionary.* Greenwood Press, 1991, p. 349.

2 Pigafetta, A. *Primer viaje en torno del globo.* Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, pp. 199-202. ISBN: 978-84-7813-389-5.



Tocado de la cultura tapirapé
1993 (anterior a)
Altura = 43,60 cm. Anchura = 37 cm.
Altura máxima = 68,60 cm. Plumas y fibra vegetal
Técnica: anudado, cortado
Madrid. Museo de América, 1993/02/004



Collar de la cultura tapirapé
1993 (anterior a)
Longitud= 47 cm. Anchura= 6 cm
Semillas, plumas y fibra vegetal
Técnica: ensartado, anudado y perforado
Madrid. Museo de América, 1993/02/013



Mapa de la Gobernación del Río de la Plata

1683
Juan Ramón Coninck (1623-1709)
43 x 59 cm. Papel, manuscrito en colores
Sevilla. Archivo General de Indias, MP-Buenos Aires, 29

Después de rebasar la demarcación portuguesa en Brasil, acotada en el mapa por la versión española de la línea de Tordesillas, la expedición alcanza el cabo de Santa María (10 de marzo de 1520), ya cerca de la entrada del Río de la Plata, límite meridional alcanzado en anteriores expediciones españolas (Juan Díaz de Solís, 1515). Tras la exploración del estuario sin hallar el estrecho se reanuda la navegación (2 de febrero de 1520) por costas meridionales cada vez más inhóspitas de la Patagonia, con recaladas en la bahía de San Matías, actual golfo Nuevo (24 de febrero de 1520), donde no hallan fondo, y en la bahía de los Trabajos, posible Puerto Deseado, donde deben refugiarse a causa de una tremenda tempestad que pone en peligro a la *Trinidad*, de modo similar a lo ocurrido en 1769 a los barcos comandados por el teniente de fragata Manuel de Pando.

Una navegación lenta lleva a los expedicionarios al Puerto de San Julián (31 de marzo de 1520) donde pasarán el invierno austral, cinco meses en los que se reparan los barcos, se pierde la nave *Santiago*, que se había adelantado a explorar el río de Santa Cruz (3 de mayo de 1520), se realizan los primeros contactos con los "patagones", vistos como gigantes por los españoles, y se produce la sublevación de Juan de Cartagena y aliados que ya se venía gestando desde los primeros momentos.

Finalmente, dejados atrás el Puerto de San Julián (24 de agosto de 1520) y el río de Santa Cruz (18 de octubre de 1520), las cuatro naves, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Trinidad*, llegan al cabo Vírgenes, ya a las puertas del tan anhelado estrecho.

María Antonia Colomar Albajar



Mapa de la "Terra Brasilis" y Atlántico Sur

Lopo Homem, Pedro Reinel, Jorge Reinel y Antonio de Holanda
[*ca.* 1519]
41,5 x 59 cm. Carta náutica, papel artesanal imitación de pergamino, colores
En: *Atlas Miller*. Barcelona: Moleiro, 2006
Reproducción facsímil de la hoja 5 recto del Atlas original conservado en la Biblioteca Nacional de Francia, GED-26179(RES)
Sevilla. Archivo General de Indias, Biblioteca, GR-194/2

Se conoce como *Atlas Miller*[1] un conjunto de mapas manuscritos diseñados en Portugal hacia 1519, conservados en la Biblioteca Nacional de Francia. Consta de 5 hojas con mapas de diversas regiones del mundo, adquiridas en 1897 por dicha institución a la viuda de Emmanuel Miller, vizconde de Santarem, de ahí el nombre del atlas; y de una sexta, con un *Mapamundi circular* realizado por Lopo Homem, que fue donada por Marcel Destombes en 1976[2]. Reflejan el conocimiento de la geografía mundial que pudo tener Magallanes antes de su viaje. Comentamos aquí dos de estas láminas.

El mapamundi circular muestra el océano Atlántico y la costa del continente americano por donde discurre la expedición en esta etapa, pero la fantástica tierra austral de concepción ptolemaica de su borde inferior hace supuestamente impensable el hallazgo de un paso hacia la Especiería por esa vía: acaso eso era lo que pretendía transmitir Portugal a sus competidores castellanos y del resto de Europa.

El segundo mapa que traemos a colación es el de la región de Brasil adjudicada a Portugal por el Tratado de Tordesillas, tierras aledañas y aguas del Atlántico Sur. Presenta llamativos dibujos de los indígenas con los que se habían encontrado los exploradores europeos, así como de la fauna autóctona (incluyendo algún animal fantástico)[3].

María Antonia Colomar Albajar

1 He consultado la siguiente bibliografía para la elaboración de este comentario: Cortesão, A; Teixeira da Mota, A. *Portugaliae Monumenta Cartographica* (en portugués). 1960, 1, pp. 55-61; Marques, A. P. *Os Descobrimentos e o 'Atlas Miller'* (en portugués). Coímbra: 2005, Universidade de Coimbra.

2 No obstante la atribución concreta de esta hoja, contenida en su dorso, se considera que el conjunto de la obra es fruto de una colaboración entre Lopo Homen, Pedro Reinel y su hijo Jorge en la cartografía, y Antonio de Holanda en la escenografía, entre 1519 y 1522. Véase pp. 46-47 de este catálogo.

3 *Cfr.* comentario al planisferio Kunstmann IV, en la p. 65 de este catálogo.



8

LO DESCONOCIDO

EL EXTREMO SUR

La armada alcanza el Río de la Plata y recorre la costa americana. Cada milla ganada al Sur, el viento se hace más duro, frío y contrario, y el litoral más peligroso e inhóspito. El agotamiento y la duda invaden las cubiertas de las naos: ¿Hasta dónde debían navegar para hallar aquel paso?

Magallanes está decidido a navegar tan al Sur como sea necesario, pero el otoño austral irrumpe con fuerza y la tripulación está exhausta y dividida. Repentinamente decide detenerse en una bahía que llaman de San Julián. Allí les esperan los patagones, un sangriento motín y una larga y dura invernada de cinco meses.

RÍO DE LA PLATA – ESTRECHO DE MAGALLANES

2 de febrero de 1520 – 28 de noviembre de 1520

300 días

El frío

La incertidumbre y el miedo

Al llegar a San Julián, Magallanes raciona los alimentos y comunica que pasarán allí el invierno antes de continuar hacia el Sur. Los hombres sufren el frío y el hambre, pero sobre todo temen la determinación y el silencio de su capitán. Un miedo que se transmite entre la tripulación y que facilitará el estallido de un motín.

Rogaron al capitán Magallanes que hubiese por bien sacarlos de aquella desventura, que se volviese atrás adonde no hiciese tan áspero invierno (…) y que le bastase y se contentase con haber llegado adonde osadía ni temeridad de alguno de los mortales jamás había sido osado

Maximiliano Transilvano



Temporal en Puerto Deseado
[27 de febrero de 1769]
Alejo Berlinguero de la Marca y Gállego (1745-1805)

LA TRAVESÍA DEL ATLÁNTICO (2)

José Luis Comellas García-Llera

Por mares desconocidos

Al estuario del Plata habían llegado Díaz de Solís y probablemente Caboto y Américo Vespucci. Más al Sur se abría lo desconocido. La costa era tan desierta y tan falta de promesas, que muchos se sentían ya desanimados, y comenzaron a criticar a su terco y autoritario comandante, que daba órdenes, pero no explicaciones. La ruta seguía implacable hacia el Sur: era una costa baja, aunque en la lejanía se veían montañas, la sierra de la Ventana.

El 20 de febrero llegaron nuestros navegantes a un nuevo y profundo entrante. Justo entonces se desencadenó una tempestad, que obligó a los navíos a alejarse de las rompientes y adentrarse en la mar. Cuando pudieron volver a la costa, doblaron el cabo Corrientes y vieron el nuevo entrante, más profundo aún que el mar del Plata: ¡Podía ser el paso que buscaban! Aumentó la esperanza de encontrar una salida al nuevo mar y navegar por él hasta las islas del Maluco. No fue así. El entrante de Bahía Blanca es en efecto más profundo que el de Río de la Plata, pero la costa se vuelve de nuevo tercamente hacia el sur. ¿Terminaba alguna vez, o conducía sin remedio a las frías tierras de Austro? Todo el litoral del Atlántico sudamericano ofrece entrantes hacia el Oeste, que van disminuyendo la amplitud del continente hasta terminar en el agudo triángulo de la Tierra del Fuego: es una continua promesa de avance hacia el Poniente, que nunca se concreta del todo. La costa era casi siempre baja, pero al fin y al cabo se prolongaba implacablemente hacia el Sur. Era preciso que seguir navegando, aunque muchos perdían ya la esperanza. El único que se empeñaba en afirmar que tenía que existir un paso hacia el Oeste era Magallanes, aunque la mayoría de aquellos navegantes le tenían por medio loco. No deja de ser curioso que dos extraordinarios navegantes, un tanto soñadores provistos de una sorprendente intuición, se empeñen en seguir adelante cuando todos piensan que es una locura. Sin embargo, un medio loco encontró contra toda esperanza un Nuevo Mundo y el otro medio loco encontró un paso entre dos océanos cuando ya todos afirmaban que no era posible. Quizá nunca se ha comparado históricamente el lejano parentesco caracterológico entre aquellos dos sorprendentes navegantes: por más que sea cierto que el portugués fue de un carácter más autoritario e irascible que el genovés, ninguno de ellos cedió un palmo en sus criterios.

Las cinco naves llegaron al paralelo 40º Sur. Nadie, ni europeo ni de ninguna otra parte el mundo, había alcanzado por mar aquella latitud. ¿Era una locura, o convenía seguir explorando contra toda evidencia? Flanquearon el amplio golfo de San Matías, que aparecía cerrado al Sur por la ahora llamada Península Valdés: los argentinos la llaman ahora simplemente *Península*. Aunque nada hermosa, atrae al turismo por su fauna: focas, lobos marinos, ballenas a la vista, y, sobre todo, pingüinos. Pigafetta, el cronista oficioso de la expedición, describe minuciosamente estos curiosos pájaros negros por el dorso, blancos por el vientre, que no vuelan, andan torpemente, y nadan de maravilla. Ningún hombre blanco había visto hasta entonces un pingüino, que es, no cabe duda, un ave muy especial. Era imposible cazarlos en la mar, pero se dejaban atrapar en tierra por su torpe andar: mucha gente los sigue llamando "pájaros bobos". Por desgracia, su carne no es tan sabrosa como aquellos navegantes esperaban, pero no dejó de ser una suerte de comida nueva.

El otoño se les echaba encima, y la temperatura se hacia fría. No estaban más cerca del Polo Sur que Madrid del Polo Norte, pero conviene recordar que el otro hemisferio sufre en latitudes similares unos inviernos más duros que los nuestros por el influjo del relativamente cercano continente de la Antártida. Así fue como el 30 de marzo Magallanes decidió recalar en la que llamó bahía de San Julián para invernar. ¿Fue un error? Apenas se encontraban a 150 millas del estrecho que buscaban; hubieran podido atravesarlo en una semana, y ganar en el nuevo mar latitudes más bonancibles: pero Magallanes no lo sabía. Y aquel error pudo resultarle carísimo.

Retrato de Mulato, cacique tehuelche
ca. 1900
Fotografía de P. L. Ballester, Punta Arenas



Invernada y rebelión

A primera vista podríamos suponer que Magallanes se equivocó al elegir el Puerto de San Julián para pasar en él seis meses, cuando apenas había entrado el otoño, y tenía ocasión de seguir buscando el estrecho a lo largo de aquella costa tal vez varias semanas más; pero no le faltaban motivos para detenerse. Tenía indicios de que se preparaba una conjura contra él, y quería afrontarla. Fondeados ya todos los navíos en el Puerto de San Julián, se decidió a la aventura. Qué duda cabe de que aquella decisión, aparentemente agresiva, evitó un peligro que hubiera condenado de una vez para siempre el éxito de la expedición. Lo que se discute todavía hoy es el alcance de aquella "conjura". Según unas versiones, lo único que querían los capitanes de los otros navíos era conversar con Magallanes sobre la conveniencia de prolongar el viaje hacia un Sur tan incierto, o buscar una nueva ruta. Según algunos, cabía atravesar el Atlántico al sur del cabo de Buena Esperanza, sin molestar en absoluto a los portugueses, y buscar por el Índico las Molucas. Según otros, había tiempo de buscar un paso —un estrecho, o tal vez la punta de Sudamérica— para buscar el nuevo mar, y en él las islas de la Especiería. Hay quien opina que, simplemente, aquellos hombres deseaban conversar con Magallanes sobre lo que convenía hacer: tales conversaciones estaban previstas en la capitulación del jefe de la expedición con el rey de España, pero hasta el momento el capitán general no había querido conversar nada. Hay otras versiones: la que pretende que aquellos capitanes querían asesinar a Magallanes es rotundamente falsa, según todos los historiadores. El hecho es que el Capitán General supo algo de lo que se preparaba, y decidió adelantarse al golpe. Al amanecer, con treinta hombres, que saltaron por una banda y por otra, controló la *Victoria*, que se le entregó enseguida: sólo hubo un muerto. La *San Antonio* trató de salir de la bahía, y la *Trinidad* se le cruzó por delante. Hubo una pequeñísima batalla naval: cuatro cañonazos, y rendición inmediata de los conspiradores. Que hubo un intento de los capitanes contra el director de la empresa, es indudable. Lo que se sigue discutiendo, sin que haya sido posible llegar a una conclusión definitiva, es el alcance de aquella apenas dibujada conspiración.

Magallanes se mostró implacable. No lo juzguemos porque el juicio no es misión de la historia. Dominada la situación, se formó un consejo de guerra presidido por Álvaro de Mezquita, primo de Magallanes. Hubo nada menos que cuarenta y cuatro condenas a muerte, que luego fueron conmutadas: tal vez se trató de una triquiñuela para dejar impresionada a la gente. Las naves no podían quedar con tan menguada tripulación; pero no dejó de haber castigos muy duros. Dos de lo más significados rebeldes, Luis de Mendoza y Gaspar de Quesada, fueron muertos y sus cadáveres descuartizados para mostrar un impresionante ejemplo de justicia. Otros dos personajes muy significados, que por su categoría no podían sufrir la misma suerte, fueron abandonados en un islote: Juan de Cartagena y el clérigo Sánchez de Reina. Nunca más se supo de ellos.

La invernada continuó. Los castigos habían sido ejemplares, y ya no hubo más protestas. No sabemos hasta cuándo se mantuvo una cierta tensión, pero estaba claro que la misión continuaba, si bien no convenía salir en invierno del puerto de San Julián. Los expedicionarios desembarcaron con frecuencia para cazar o recoger leña u otros útiles. Un día apareció en la playa un indígena de gran estatura, dando enormes saltos. Por sus huellas dedujeron que tenía los pies enormes (no era así realmente), y de ahí vino el nombre de "patagones" con que se conoció a aquellos naturales. "Pathagon" era el nombre de un gigante protagonista de una novela de caballerías publicada en 1512, que alguien, no sabemos si el propio Magallanes, había leído. De aquí que aquella región en el extremo de Sudamérica siga llamándose Patagonia. Realmente, aquellos patagones eran una raza, ya que no de gigantes, de buena estatura: los "tehuelches". Vivieron en aquellas regiones un par de siglos; luego se extinguieron, o por escasa fertilidad, o conquistados por otros indios de más baja estatura, pero sin duda mucho más numerosos, que son hoy los habitantes de Patagonia.

Aquel invierno no fue tan frío como en principio se temía, pero sí bastante aciago para los expedicionarios. La nao *Santiago* hizo una pequeña salida de exploración, fue sorprendida por una tempestad y al regreso embarrancó en

un cayo de arena. Los tripulantes consiguieron llegar a tierra firme, y luego, en una marcha épica sin apenas medios caminaron hacia el Norte, cientos de kilómetros, hasta que vieron el puerto de San Julián, y en él a los navíos de Magallanes fondeados. Cuando los tripulantes de estos oyeron gritos en la ribera, temieron un ataque de los indios: cuál sería su sorpresa al comprobar que hablaban español. ¡Increíble, eran los de la *Santiago*! Se hicieron varias expediciones de salvamento. Fue imposible rescatar el navío, que acabó volcando: pero se recuperaron los enseres más importantes y algunas útiles provisiones.

En tanto nuestros navegantes no se decidieron a abandonar el puerto de San Julián hasta llegada la primavera. Solo efectuaron algunos pequeños desembarcos para cazar o explorar el terreno. Los marineros aman su buque, que es realmente su casa; pero un pequeño paseo por tierra, después de tanto tiempo a bordo, siempre es deseable. Así transcurrieron aquellos meses. El 21 de julio, el piloto y cosmógrafo Andrés de Sanmartín desembarcó para tomar en tierra firme medidas astronómicas. Dedujo que se encontraban a una latitud de 49º 18'' Sur. Fue la primera medida de coordenadas realizada en el continente sudamericano. Ningún hombre blanco había alcanzado una latitud tan austral. Pero, aunque el invierno no fue tan duro como esperaba, prefirieron aguardar a la primavera. ¿Descanso? ¿Aburrimiento? Qué duda cabe de que hubiera sido preferible haber cruzado el Estrecho apenas comenzado el otoño, y buscar mares templados más al Norte: pero Magallanes, que estaba seguro de la existencia de un paso —¿fue una idea fija, una extraña premonición?— no sabía que se encontraba tan cerca de él. Muchos sentían el deseo de regresar a España, después de tantos infortunios y tanta incertidumbre. Pero el jefe, por terquedad o por aquella extraña, quizá genial intuición, se negó a toda idea de regreso. Y al cabo, conseguirían llegar a su objetivo.



Imagen satelital del Puerto de San Julián, Argentina
NASA



Imagen satelital de Puerto de Santa Cruz y Puerto San Julián, Argentina
NASA

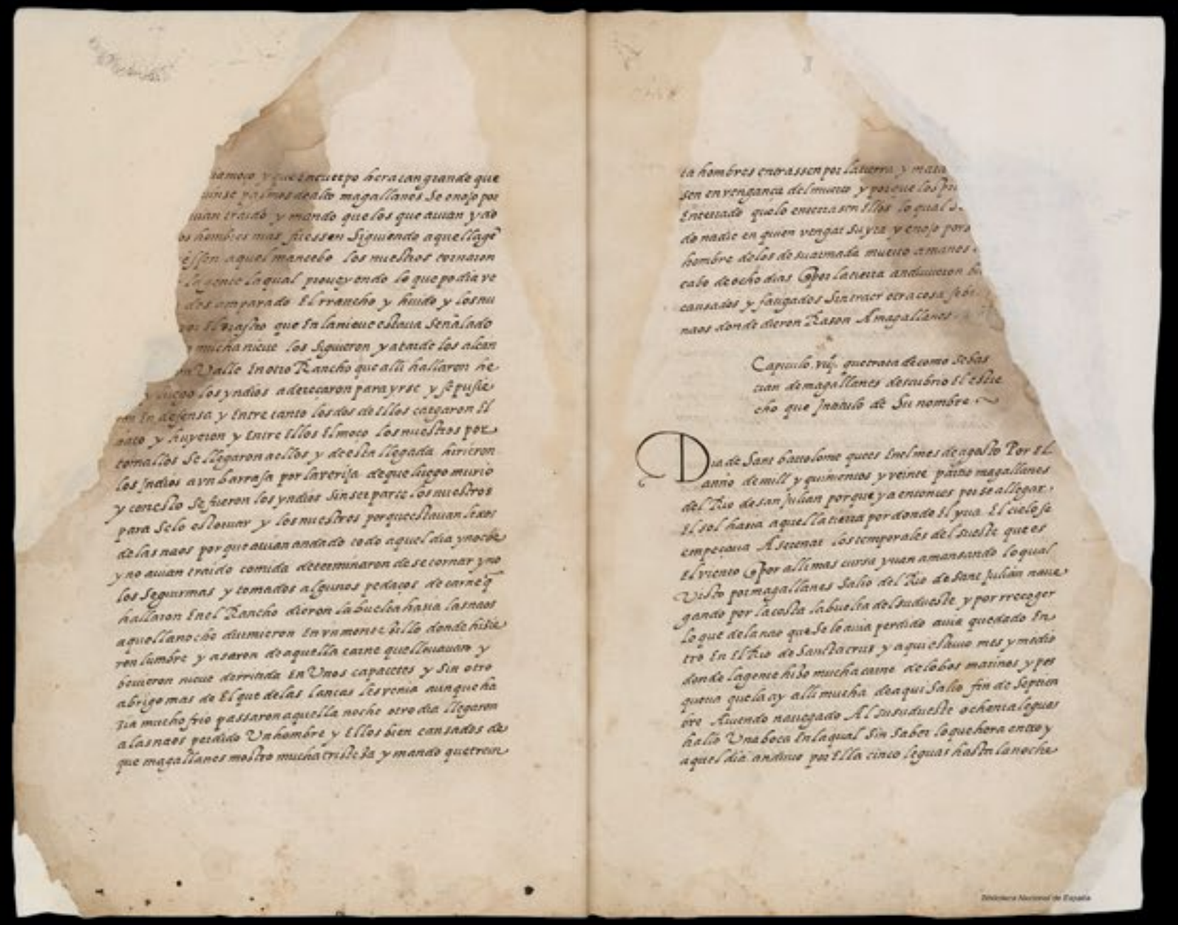
Despedida al Atlántico

Para todo el mundo resultaba preferible asegurarse del buen tiempo si querían evitarse nuevos desastres. Las cuatro naves supervivientes permanecieron en el seguro puerto de San Julián, y después de un pequeño avance en el cercano y ya conocido puerto de Santa Cruz, siguieron hasta ya entrada la primavera. No hubo más sucesos desagradables, y nada impedía reanudar la aventura. De momento se imponía encontrar el nuevo mar que se extendía al otro lado del continente. El 30 de septiembre zarparon del puerto de Santa Cruz, de nuevo hacia el misterioso Sur. ¿Realmente —nadie lo sabía aún— terminaba aquel continente en algún punto, o se prolongaba hasta los hielos polares? El 24 de agosto, todavía en pleno invierno, decidió Magallanes abandonar el Puerto de San Julián. Pasaron frente a la isleta donde habían dejado abandonados el hidalgo Juan de Cartagena y el clérigo Sánchez Reina. Ver aquella desolada tierra y desencadenarse una fuerte tempestad fue todo uno. Se cuenta que Magallanes sintió un pánico como nunca se recordaba. ¿Era porque el clérigo le había amenazado con el fuego del infierno? El miedo es libre, por supuesto.

Recalaron en el puerto de Santa Cruz. Permanecieron allí —convenía asegurarse—, hasta el 18 de octubre, ya en plena primavera. Antes de zarpar, oyeron misa y comulgaron. Se reanudaba la aventura. Hacía ya catorce meses que habían salido de Sevilla. Siguieron una costa baja y casi recta, que continuaba hacia el Sur, a veces, qué tremenda tensión, casi hacia el Sudeste. Nada permitía adivinar que había una salida a Poniente, donde aguardaba —era de suponer— el océano descubierto por Balboa. Al fin, el 1 de noviembre, festividad de Todos los Santos, descubrieron una punta rocosa a la que llamaron cabo de los Santos, hoy punta Dungeness. Nada permitía adivinar que se trataba de un saliente distinto de la costa. Sin embargo, se encontraron con un mar abierto. Tampoco pudieron ver hasta algún día después la punta meridional, el cabo del Espíritu Santo. Tardaron en saber que se encontraban en el paso que afanosamente estaban buscando.

CATÁLOGO DE PIEZAS
ANÁLISIS Y COMENTARIOS

RELACIÓN DE GINÉS DE MAFRA



Relación de Ginés de Mafra (incluido en el anónimo *Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*)

Siglo XVI
32 x 22 cm, 108 hojas. Papel manuscrito
Madrid. Biblioteca Nacional de España, Recoletos, RES / 18, Sala Cervantes

Ginés de Mafra (Jerez de la Frontera, *ca*. 1493 – ¿Lisboa, ca. 1548?) se enroló con unos 25 años como marinero en la nao capitana de Magallanes, la *Trinidad*, y en ella permaneció hasta el final del viaje. Cuando tras el frustrado intento de regreso a España por el Pacífico, la *Trinidad* tuvo que volver a las Molucas y fue capturada por los portugueses, Mafra fue tomado prisionero junto al resto de sus compañeros. En el cautiverio acompañó a su capitán, Gonzalo Gómez de Espinosa, por distintos presidios portugueses en Asia: Ternate, Banda, Malaca, Cochín... Finalmente, fue trasladado a Lisboa, donde se le liberó en enero de 1527, tras haberlo retenido más que a Gómez de Espinosa por creerlo piloto. La razón: en su poder hallaron los libros de derrota de Andrés de San Martín, el piloto de la armada de Magallanes que presuntamente había muerto asesinado en Cebú el 1º de mayo de 1521[1]. Ya en Castilla, fue interrogado junto a los otros tres supervivientes de la *Trinidad* (Gómez de Espinosa, León Pancado y Juan Rodríguez Sordo), a fin de conocer detalles de lo acontecido a la nao y a sus marineros[2].

La vuelta a su hogar fue tristísima: habiéndolo dado por muerto, su mujer, Catalina Martínez del Mercado, estaba haciendo vida marital con otro, y había vendido sus propiedades: él la denunció por delito de adulterio y malversación de bienes[3]. Desarraigado, hacia 1533 marchó a Indias, no sin antes despedirse de Gómez de Espinosa, con el que le unía gran amistad. Pilotó barcos por la Mar del Sur, y su experiencia le valió ser incorporado como piloto mayor a la expedición que proyectaba Pedro de Alvarado para descubrir nuevas tierras bañadas por el Pacífico. Esta empresa no se concretó, al cambiar Alvarado de objetivo y dirigirse al Perú; cabe dentro de lo posible que Mafra lo acompañara[4]. Pocos años más tarde, en 1542, Ginés volvió a embarcarse en la flota que el virrey Mendoza organizó desde Nueva España con destino a las Filipinas, que tenía por capitán a Ruy López de Villalobos. Fue por piloto del navío *San Juan de Letrán*[5]. Los castellanos, ante su precaria situación en las Molucas, acabarían firmando unas capitulaciones con sus enemigos portugueses en noviembre de 1545, pactando ser repatriados en navíos lusos a la Península Ibérica. Finalmente, nuestro protagonista llegó a Lisboa, donde consta en el listado de supervivientes que García de Escalante Alvarado incluyó en su relación del viaje en 1548[6]. Ahí se le pierde la pista.

Esta relación ha llegado hasta nosotros formando parte de una obra de autor desconocido, que habría participado en la expedición de López de Villalobos. Su primer libro trata de las tres primeras expediciones a la Especiería; para los dieciocho capítulos dedicados a la de Magallanes sigue el testimonio del marino jerezano, del que dice:

> Ginés de Mafra era hombre de pocas palabras y verdaderas, y traía escrito de su mano por relación todo el suceso de Magallanes... y lo dio al autor, sabiendo de él que quería hacer de todo ello un libro.

El texto atribuido a Mafra no tendría difusión hasta 1920, cuando fue publicado por Antonio Blázquez, bibliotecario de la Real Sociedad Geográfica, junto a otros textos relativos a descubrimientos en Oriente[7]. Sea como fuere, es una fuente imprescindible para el estudio de la expedición de Magallanes y de la odisea de la nao *Trinidad*, máxime teniendo en cuenta que Mafra manejó los papeles del astrónomo Andrés de San Martín. Su punto de vista, que parece bastante ecuánime, es crítico con la personalidad desabrida y autoritaria de Magallanes, pero también con los mandos que se le enfrentaron, circunstancias que a punto estuvieron de dar al traste con la empresa.

Braulio Vázquez Campos

1 Relación de tripulantes de la Armada enviada al descubrimiento de la Especiería fallecidos, desertores o dejados en las Molucas (AGI, Patronato Real, 34, R. 11, fol. 4r); Pigafetta, A. *Primer viaje en torno al globo.* Madrid: Miraguano – Polifemo, 2012, p. 260.

2 AGI, Patronato Real, 34, R. 27; y Patronato Real, 49, R. 4.

3 AGI, Indiferente General, 421, L. 12, folios 68r-69v.

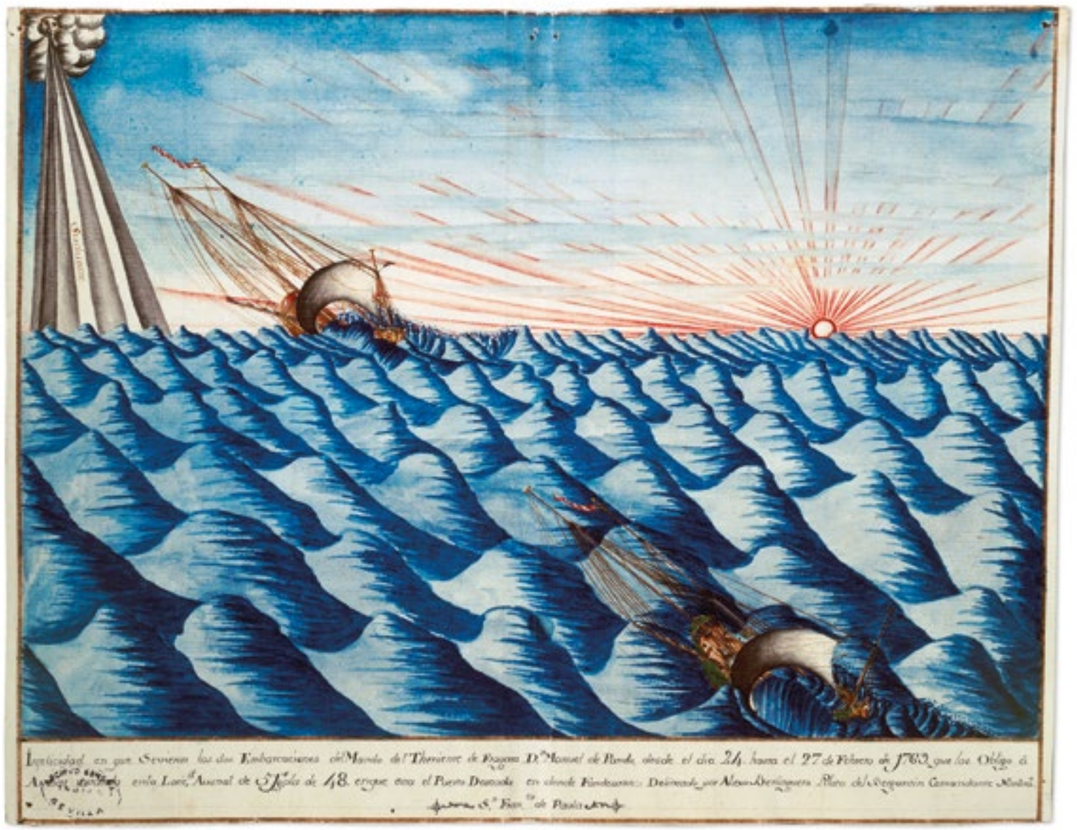
4 Medina, T. *El descubrimiento del océano Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria, 1920, pp. CCCII-CCCCIII. *Cfr.* Varela, C. (ed.). *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las Islas del Poniente (1542-1548).* Milano: Cisalpino-Goliardica, 1983, p. 2.

5 Varela, 1983, p. 8. Sobre esta expedición, véase Ortuño Sánchez-Pedreño, J. M.ª. La expedición de Ruy López de Villalobos a las Islas del Mar del Sur y de poniente: estudio histórico-jurídico. En *Anales de derecho*, ISSN 1989-5992, Nº 23, 2005, pp. 249-292.

6 Véase la relación del viaje hecha por García de Escalante Alvarado, terminada en Lisboa en 1º de agosto de 1548. AGI, Patronato Real, 23, R. 10, fol. 19r.

7 Blázquez y Delgado Aguilera, A. *Descripción de los reinos, costas, puertos e islas que hay desde el Cabo de Buena Esperanza hasta los Leyquios, por Fernando de Magallanes / Libro que trata del descubrimiento y principio del estrecho que se llama de Magallanes, por Ginés de Mafra / Descripción de parte del Japón (anónima).* Madrid: Real Sociedad Geográfica, 1920.

Temporal en Puerto Deseado
"Infelicidad en que se vieron las dos Embarcaciones del Mando del Theniente de Fragata D. Manuel de Pando, desde el día 24 hasta el 27 de febrero de 1769, que los obligó a arribar estando en la latitud austral de 51 grados a la de 48 en que está el Puerto Deseado en donde fondearon"
[27 de febrero de 1769]
Alejo Berlinguero de la Marca y Gállego (1745-1805)
19,5 x 25,2 cm. Papel, manuscrito en colores, técnica pictórica
Sevilla. Archivo General de Indias, MP-Buenos Aires, 80



Véase comentario al Mapa de la Gobernación del Río de la Plata, en la p. 134 de este catálogo.



Escudo de armas de Gonzalo Gómez de Espinosa
Burgos, 4 de febrero de 1528
Traslado notarial de 1592
31 ×21,5 cm. Papel, manuscrito en colores
Sevilla. Archivo General de Indias, MP-Escudos, 231

Muchos de los emblemas heráldicos concedidos a descubridores muestran en sus muebles hechos acaecidos durante sus empresas, de manera que se convierten en importantes elementos iconográficos y simbólicos de estos sucesos.

Uno de ellos es el concedido a Gonzalo Gómez de Espinosa, que refleja tanto su participación en la circunnavegación como algunos episodios concretos que en ella se sucedieron. El blasón es un escudo partido cuyo campo superior muestra un águila a la que flanquean dos columnas que simbolizan el esfuerzo de dicha navegación; el inferior está cortado, ofreciendo el primero la representación de una mano que sujeta la cabeza de Luis de Mendoza, capitán de la nao *Victoria* al que mató Gonzalo Gómez de Espinosa (entonces alguacil de la armada de Magallanes) en el motín de San Julián; en el derecho aparecen cinco islas con árboles del clavo, que aluden a las descubiertas en su viaje, cuando era capitán de la nao *Trinidad*.

En la bordura aparecen nuevamente las islas junto a otros cinco barcos, sujetando el escudo dos reyes semidesnudos, uno de de Luzón y otro el de Puluán. Sobre la cimera, el globo terráqueo ceñido por la cruz, en el que aparece una filacteria con el texto "Fuiste uno de los primeros que la buelta me disteis": no en vano Gómez de Espinosa logró regresar a España completando la circunnavegación, tras cuatro años de cautiverio en prisiones portuguesas de Asia. Sería a su vuelta cuando se le concedió, como recompensa a sus servicios, este escudo y otras mercedes.

Manuel Álvarez Casado

Daga de vela de mano izquierda

Autor desconocido
S. XVI (2ª mitad)
65 x 34 x 12,5 cm. Acero
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-8



La daga de vela presenta una hoja cuadrangular, con un recazo provisto de un rebaje ancho para apoyar el dedo pulgar, gavilanes rectos y cubremano de vela liso curvado hacia la empuñadura. Se manejaba con la mano izquierda, por lo que también se la denomina "daga de mano izquierda", mientras se mantenía la espada en la derecha.

El inicio de la Edad Moderna supone una época de grandes cambios en la morfología de las armas en general y de las espadas en particular, dando lugar a una enorme variedad de éstas[1]. Por lo que a ellas toca, desde finales del siglo XV, las espadas largas a una mano fueron ganando especialización y sofisticación, como la denominada por John Clements "espada de punta y corte", que Dueñas Beraiz llama "espada de armas". Esta espada de armas se caracteriza por su hoja algo más corta, ancha y robusta que la de la espada ropera. En ella prima el corte y el tajo junto a la estocada, frente al uso de punta que se suele dar a la ropera.

En la España del siglo XVI se prefería la espada a una mano, apta para blandirse también con un escudo (rodela, broquel o adarga). La espada ropera, también llamada "de ceñir", por ser susceptible su uso civil (por su mayor belleza y sofisticación sin perder su eficacia) será la espada española por antonomasia. En Peláez Valle[2] podemos encontrar un magnífico esquema de las partes de una espada y la tipología de sus guarniciones.

1 Para ver la gran variedad tipológica de las espadas que surgen en este momento consúltese Norman, A.v.b. *The rapier and the small-sword*, 1460-1820. Arms and Armor Press, 1980. Y para el caso concreto de las espadas españolas, Dueñas Beraiz, Germán. Introducción al estudio tipológico de las espadas españolas: siglos XVI-XVII. En *Gladius*, 24 (2004), pp. 209-260. Bruhn De Hoffmeyer, A. *From medieval sword to Renaisrsance rapier.* En *Gladius*, 11 (1963).

2 Peláez Valle, J. Mª. La espada ropera española en los siglos XVI y XVII. En *Gladius*, 16 (1983), pp. 162-163.

Espada de lazo

Autor desconocido
S. XVI (2ª mitad)
Hoja cuadrangular de dos filos, perforada en la parte superior, puño revestido de cordoncillo metálico, guarnición de lazo
120,5 x 25 x 15,8 cm. Acero
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-11



Es de suponer que la mayoría de los miembros de la expedición de Magallanes[3], a excepción de los sobresalientes (enrolados propiamente como soldados y en tal caso portadores de una espada de armas) debieron de esgrimir una hoja de este tipo, como la expuesta espada-estoque. Su fabricación en acero de buena calidad y sus dimensiones hacen de ella un arma formidable.

Es también durante el siglo XVI cuando se generaliza en los desafíos y combates la denominada "daga de mano izquierda", llamada en España "vizcaína", de las que se servían los contendientes para parar los golpes de sus adversarios, mientras a su vez lo acometían con sus espadas. Estas paradas de daga podían incluso dañar o romper la punta de la espada contraria.

La daga propiamente dicha no se generalizó hasta fines del siglo XV. Durante este periodo fue progresivamente utilizada por caballeros y gentes de guerra, perdiendo la connotación negativa de ser arma exclusiva de siervos y peones. El uso conjunto en la antigua esgrima de espada y daga originó una manera de luchar denominada por los maestros tratadistas del momento como "pelear con armas dobles".

Las dagas evolucionaron en su guarnicionería desde las más simples con guardas de cruz a las más complejas como la daga de vela, prototipo de la daga española. Pese a tratarse de armas blancas complementarias, las hojas de las espadas y de las dagas se realizan de modo diferente. Las espadas, especialmente las famosas toledanas, tenían un alma de hierro dulce, que las dotaba de una especial flexibilidad; por el contrario, las hojas de las dagas eran más duras, para procurar una mayor resistencia a golpes.

M.ª del Mar García Roldán

3 En la "Información y relación de las personas que llevó Fernando de Magallanes al descubrimiento de la Especiería" (AGI, Patronato Real, 34, R. 6), se menciona por sus nombres a los enrolados en esta empresa, agrupados en las categorías de marineros, grumetes, pajes, sobresalientes y lombarderos (artilleros), teniendo estos dos últimos tipos una función expresamente militar.



9

EL ESTRECHO

EL PUNTO DE NO RETORNO

Al llegar la primavera austral las cuatro naves ponen de nuevo rumbo al Sur. A solo tres días de navegación, una bahía, y tras ella, un dédalo de canales y ensanches se pierde entre las montañas. ¿Sería aquel el ansiado paso al Mar del Sur?

Durante más de un mes, la armada de Magallanes explora y recorre el laberinto de mareas y vientos encañonados del estrecho que llevará su nombre. Ignoran el éxito de esta vía hasta que, el 28 de noviembre, hallan la salida a un nuevo mar. El primer gran objetivo se había cumplido, pero para entonces quedaban ya solo tres naves: la *San Antonio* les había traicionado.

ESTRECHO DE MAGALLANES

21 de octubre de 1520 – 28 de noviembre de 1520

37 días



"Tabla Geográphica del Reyno de Chile" [1646]
Ilustración, en la última hoja de la obra del jesuita Alonso de Ovalle (1601 – 1651),

EL ESTRECHO DE MAGALLANES

Ignacio Fernández Vial[1]

La travesía del Estrecho de Magallanes marcó uno de los mayores logros de la Armada de la Especiería: por fin se localizaba el paso o estrecho que unía los dos mayores océanos del planeta, y que los marinos españoles llevaban más de tres décadas buscando. Un hito que abría definitivamente los caminos del mar entre continentes y el paso hacia Asia. Nunca antes ningún navegante europeo había logrado alcanzar latitudes tan australes, y la travesía por la región se considera la más asombrosa y elogiada de toda la Vuelta al Mundo desde el punto de vista marítimo.

Así nos cuenta Francisco de Albo cómo fue el hallazgo de la entrada del estrecho de Magallanes:

> Jueves 18 del dicho mes de octubre (1520) partimos del dicho río de Santa Cruz con vientos contrarios; anduvimos dos días volteando de un bordo y otro, y después hubimos buen viento y anduvimos al Sur-Sudoeste dos días… A los 21 del dicho (mes de octubre) tomé el sol en 52 grados limpios a cinco leguas de tierra, y allí vimos una abierta como bahía… y el cabo que descubrimos antes de esta punta se llama el cabo de las Vírgenes[2].

Una vez que doblan cabo Vírgenes, ven por sus proas una amplia bahía en la que se internan para buscar un buen surgidero. Estando allí les sorprende un temporal que les azota durante 36 horas y les obliga a levantar anclas, dejándose arrastrar dentro de la bahía a merced del viento[3].

La nao *San Antonio* y la *Concepción* se adelantan al resto de los barcos para reconocer estas aguas, regresando al poco tiempo anunciando al capitán general que este es el paso que están buscando. Magallanes les dice a sus hombres:

> Que aunque supiese comer los cueros de las vacas, con que las entenas iban aforradas, había de pasar adelante, y descubrir lo que había prometido al Emperador, porque esperaba que Dios le ayudaría y daría buena dicha[4].

A la mañana siguiente levan anclas y se internan por el estrecho. Dejan por sus popas la Primera y la Segunda Angostura, y al llegar una gran isla, Isabel, fondean de nuevo. Han reconocido 77 millas sin ningún incidente, a muy buen andar —3,80 nudos— , y siempre con luz del día. Zarpan de la isla Isabel navegando hacia el Sur-Sureste, hasta estar al través del cabo Monmouth, desde encuentran por su proa dos amplios canales: el primero de ellos se dirige hacia el Sureste, el Paso Boquerón y el segundo se abría hacia el Suroeste, el Paso del Hambre. Esta nueva incógnita obliga a Magallanes a dividir su flota, para reconocer ambos canales.

> El capitán general envió dos navíos, el San Antonio y la Concepción, por el del Sureste para reconocer si salía a mar abierto. El primero zarpó enseguida, y reforzó las velas sin querer esperar al segundo, pues quería adelantarle, porque el piloto tenía la intención de aprovecharse de la oscuridad de la noche para deshacer el camino recorrido y volverse a España por la misma ruta que acabábamos de hacer[5].

1 Historiador de la construcción naval y la navegación española siglos XV al XVIII. Diseñador, constructor, y director de las travesías de la nao *Victoria* y el galeón *Andalucía*. Constructor de la nao *Santa María* y la carabela *Pinta*, y director de sus travesías por Europa.

2 Albo, F. *Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín, en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria*. Madrid: Miraguano Ediciones y Ediciones Polifemo, 1989. p. 75.

3 Pigafetta, A. *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid: Espasa Calpe, 1963, p. 59.

4 Herrera, A. de. *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Madrid: Universidad Complutense, 1991, Tomo II, p. 154.

5 Pigafetta, 1963, p. 59

Imagen satelital del estrecho de Magallanes
NASA



> Allí se quedó la cuarta la llamada San Antonio. Los compañeros creyeron que seguiría, pero se paró; volvió la espalda a los demás, y regresó hace ya tiempo, diciendo pestes contra Magallanes[6].

Con la *Santiago* perdida en el río Santa Cruz y la *San Antonio* desaparecida, Magallanes sin duda sentiría una gran desazón y una enorme preocupación, ya que solo quedaban tres barcos de los cinco que salieron de Sevilla y aún no había conseguido ver el océano que había descubierto Vasco Núñez de Balboa. Pero no era hombre que se amilanara fácilmente, y decidió seguir navegando proa al Sur-Suroeste, hasta recalar en el cabo Froward, 67 millas más por la popa, y manteniendo un buen andar, 3,52 nudos. Travesía sin incidente alguno, pero que recorrieron siempre atentos a los variables y fuertes vientos, las duras corrientes y las numerosas restingas.

Una vez doblado el cabo Froward, el estrecho por el que navegan se hace cada vez más angosto, por lo que los pilotos se ven obligados a llevar únicamente las velas mayor y trinqueta. Este era el recurso al que recurrían los mandos de las naves aparejadas con velas cuadras, cuando se veían obligados a pilotar por aguas peligrosas, bien por estar sembradas de bajos o como en este caso, por canales estrechos. De esta manera, cruzan el Paso Froward y posteriormente el Paso Inglés. Pronto alcanzan a ver por proa la isla Carlos III, que por su litoral norte les ofrece un paso aún más estrecho que los dos anteriores, y en algunos de sus tramos no supera las 1,30 millas de ancho, complicando aún más su travesía. Difícil singladura para unos barcos muy limitados de maniobra, y siempre amenazados por las variaciones de vientos tan habituales por estos parajes.

> Habíamos entrado en el canal Suroeste con los otros dos navíos, y continuando nuestra navegación, llegamos a un río que llamamos de las Sardinas, a causa de la inmensa cantidad que vimos de estos peces. Anclamos para esperar a los otros dos navío, y pasamos cuatro días[7].

Habían fondeado en el hoy llamado golfo de Zaltegua. Ginés de Mafra nos cuenta lo que vieron y les sucedió allí.

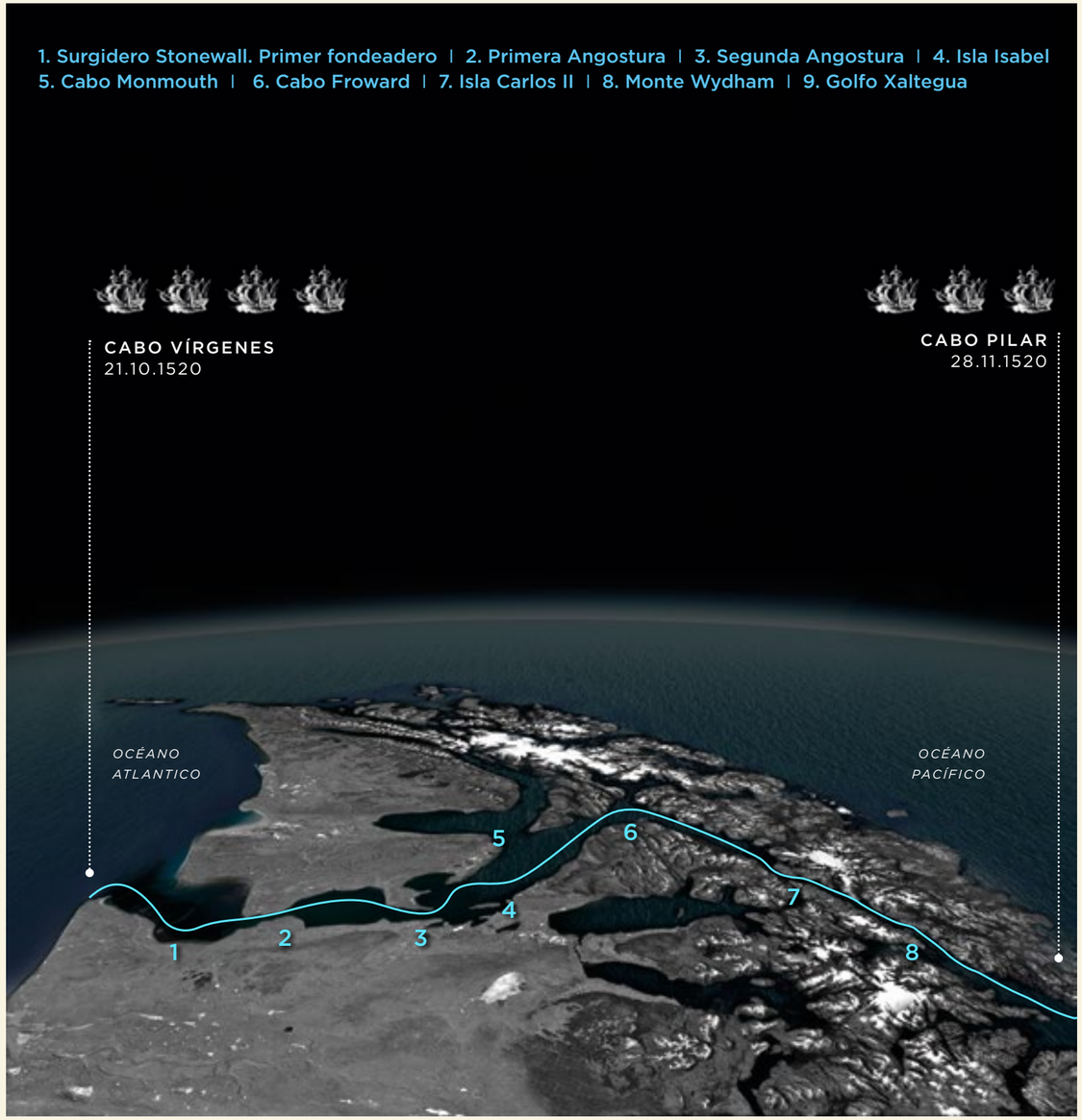
> Y después que llegó al pie de las sierras nevadas esperó a su primo cuatro días, en los cuales cogió la gente mucho apio… Este apio echaban en vinagre para conservarlo. Al cabo de estos cuatro días, viendo Magallanes que su primo no tornaba, él propio volvió con los demás navíos el estrecho abajo a lo buscar hasta donde él se había apartado, mas no lo halló, como adelante se dirá[8].

Aprovecha Magallanes sus días de espera en el río de las Sardinas para armar una chalupa y enviar en ella a unos hombres para que reconocieran las aguas que se les abrían hacia el Noroeste.

> Anclamos allí para esperar a los otros dos navíos, y pasamos cuatro días: pero durante este tiempo se envió una chalupa muy bien equipada para que reconociesen el cabo de este canal que desembocaría en otro mar[9].

Equipada con víveres y agua dulce para cuatro jornadas, sus tripulantes se alejan de las dos naos siguiendo el perfil de la costa. Por sus bandas ven cumbres nevadas. Entre todas ellas eligen aquella que consideran que les ofrecía mejor horizonte, por lo que dejan su pequeña embarcación en la playa más cercana y deciden que dos de los que iban a bordo, los más fuertes físicamente, se acerquen a pie hasta la falda e inicien su escalada. Muchos metros tuvieron que ascender estos hombres en condiciones extremas: mal alimentados, ateridos de frío y cansados de un duro remar, y desde luego sin calzados ni ropa apropiada para hacer una larga caminata por tierras heladas. Todas estas condiciones sumadas a las dificultades propias del ascenso de un monte de estas características, reflejan hasta qué grado los hombres que

6 Anglería, P. M. de. *Décadas del Nuevo Mundo.* Madrid: Ediciones Polifemo, 1989, p. 354.
7 Pigafetta, 1963, p. 61.
8 Mafra, G. de. Relación. Madrid: Miraguano Ediciones y Ediciones Polifeno, 1989, p. 160.
9 Pigafetta, 1963, p. 61



Travesía del Estrecho de Magallanes según Ignacio Fernández Vial

tripulaban estas naves, decididos y arrojados en extremo, eran capaces de superar cualquier dificultad por conseguir su objetivo. Por fin, cuando lo coronan, se les ofrece una espectacular vista: al Nordeste la isla Beauclerk, al Sur las altas cumbres heladas de la península Córdova, y al Noroeste un amplio canal, el Paso del Mar, que a medida que se aleja de ellos va siendo cada vez más extenso y que acababa desembocando en un gran mar. Los dos marineros españoles tenían ante sí el mar de Balboa, el océano Pacífico.

> Los marineros de la chalupa volvieron al tercer día, y nos comunicaron que habían visto el cabo en que terminaba el estrecho y un gran mar, esto es, el Océano, Todos lloramos de alegría. Este cabo lo llamamos el Deseado, porque, en efecto, desde largo tiempo ansiábamos por verlo[10].

Qué alivio para Magallanes, la confirmación de que ya tenían al alcance el objetivo soñado. Se internan en el Paso del Mar hasta llegar el 28 de noviembre al través del cabo que llaman el Deseado, hoy cabo Pilar, que dejan por babor a no más de 2,5 millas, hasta que por fin:

> El miércoles 28 de noviembre desembocamos en el gran mar[11].

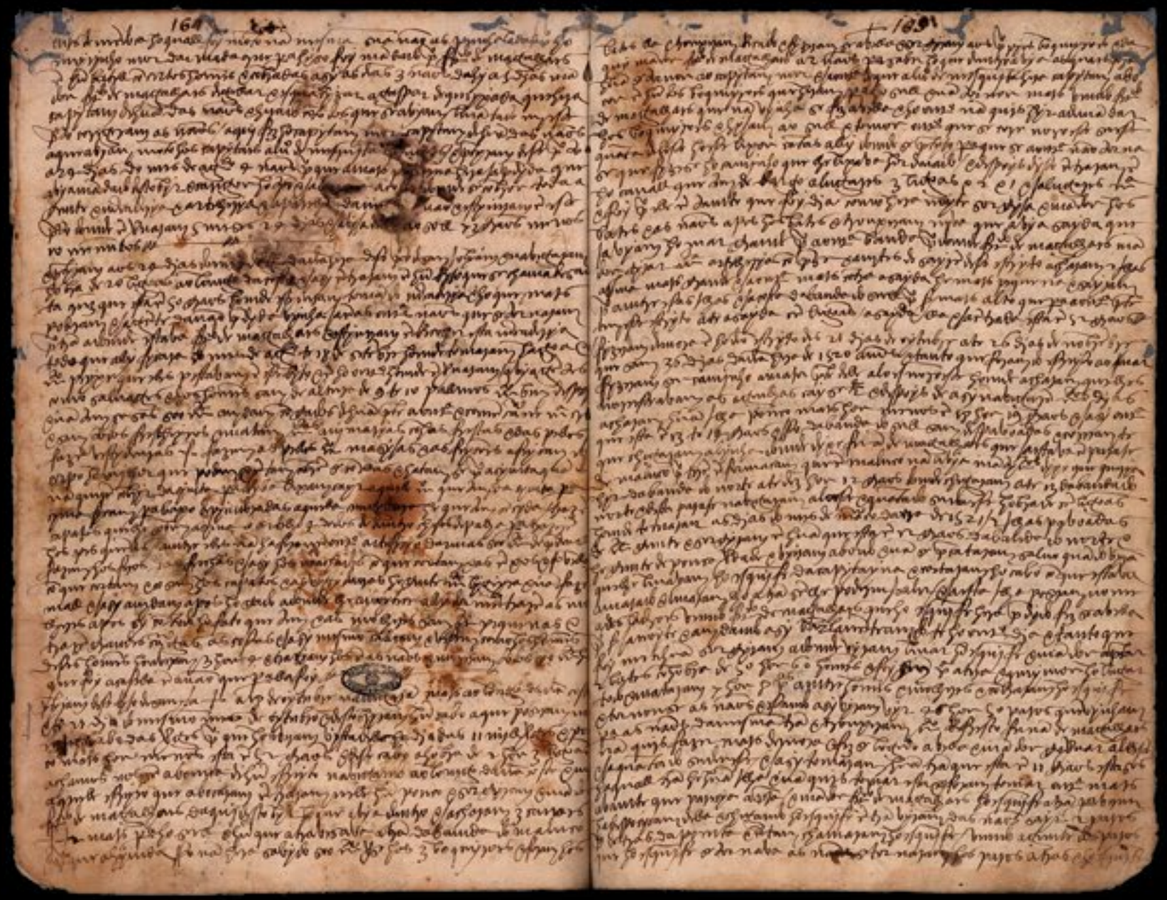
Culminan así el cruce del tan deseado estrecho, 39 días en los que recorren las 305 millas de cabo Vírgenes a cabo Pilar. Es impresionante que un grupo de marinos a bordo de unas naos impulsadas por velas cuadras, en las que la posibilidad de ceñir no existía, se atrevieran a desafiar a los vientos dominantes en estos parajes, cuya velocidad pueden sobrepasar los 50 nudos, a las fuertes corrientes de estas aguas que llegan a alcanzar hasta los 8 nudos, y que vencieran un sinfín de dificultades, sin la pérdida de ninguno de sus barcos. Todo esto habla muy claro de la habilidad y el buen hacer de los tripulantes de la *Armada de la Especiería*, sin duda, excelentes hombres de mar.

10 Ibídem.
11 Pigafetta, 1963, p. 64

CATÁLOGO DE PIEZAS

ANÁLISIS Y COMENTARIOS

DIARIO DE UN PILOTO GENOVÉS



Relación de un piloto genovés

Siglo XVI
35 × 23,6 cm. Papel, manuscrito, encuadernado en vitela
Lisboa. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, PT/TT/MSBR/0025

La llamada *Relación* o *Diario de un piloto genovés*, es otra de las crónicas redactadas por integrantes de la propia expedición. Aunque formalmente anónima, se ha venido atribuyendo su autoría a Juan Bautista Punzorol, o a León Pancado (o Pancaldo), o incluso a ambos como coautores.

De dicho diario se conservan tres copias manuscritas: una en la Real Academia de la Historia de Madrid; otra en la Biblioteca Nacional de Francia de París; y esta, que forma parte de la presente exposición, procedente del Archivo Nacional de la *Torre do Tombo* de Lisboa. Todas están en portugués, lo cual lleva a concluir una traducción con alguna interpolación hecha por un súbdito del rey de Portugal[1].

Es de señalar que, fuera quien fuera su autor, no se trata de uno de los hombres que junto con Juan Sebastián Elcano dieron la Primera Vuelta al Mundo en la nao *Victoria*, sino un miembro de aquella parte de la expedición que, bajo las órdenes de Gonzalo Gómez de Espinosa y a bordo de la nao *Trinidad*, trataron de llegar a las costas occidentales de Panamá, volviendo a cruzar el Pacífico; y, fracasando en su intento, dieron ellos también la vuelta al mundo; mas sin la gloria de ser los primeros, ni con las riquezas que trajo la *Victoria*, aunque sí con unas penalidades no menores que las sufridas por la gente de Elcano.

No se limita a este punto la originalidad del *Roteiro*, puesto que se trata de un texto que destaca por aportar explicaciones, sintéticas pero claras, acerca de lo sucedido durante uno de los momentos más confusos de esta primera Armada de la Especiería, que es el que discurre entre la batalla de Mactán y la llegada a Tidore. Igualmente resultan originales las referencias al temor a una traición que suscitaba entre los expedicionarios la tardanza del Rey de Tidore en reunir todo el clavo necesario, y el alza de precios que supuso la irrupción de los castellanos en el Maluco.

El texto tiene también un carácter mixto en cuanto al tipo de información que contiene, puesto que no siendo una sucesión de medidas de posicionamiento e indicaciones acerca de la navegación, tal y como encontramos en el texto eminentemente técnico redactado o recopilado por Francisco Albo, sí contiene abundante información técnica relativa a la navegación. Y si es ajena a la peripecia anecdótica y la exhuberancia narrativa del archifamoso texto de Pigafetta, no por ello deja de aportar información trascendente acerca de la vida de la Armada y de cuanto ésta a su paso encuentra, si bien de manera notablemente más objetiva y en buena medida exenta de juicios de valor.

Esta relación no fue publicada hasta el siglo XIX (en Lisboa, en 1826; en castellano, por Toribio Medina, en Chile en 1888; y, en italiano, en 1892) y siempre en ediciones académicas, cuya difusión y éxito no es comparable al que las obras de Transilvano y Pigafetta tuvieran en el s. XVI y, sobre todo la segunda, hasta el presente. Por este motivo ciertamente, y no por su falta de interés, ha sido una obra desconocida, con comparativamente pocas ediciones actuales, y restringida al ámbito más especialista.

Guillermo Morán Dauchez

1 *Navegación y viaje que hizo Fernando de Magallanes desde Sevilla para el Maluco en el año 1519, escrito por un piloto genovés.* Madrid: Polifemo Ediciones, 2012, p. 120 (noticia bibliográfica del editor).





Mapa del extremo sur del continente americano, desde el Río de la Plata en el Atlántico hasta Concepción de Chile en el Pacífico

[29 de agosto de 1671]

53,2 x 40,7 cm, en hoja de 54,2 x 42 cm. Papel manuscrito y aguada

Copia de otro mapa manuscrito realizado en 1670 por el contralmirante de la Marina Real Británica, John Narborough (1640-1688)

Sevilla. Archivo General de Indias, MP-Buenos Aires, 226

En la década de lo años setenta del siglo XVI la atención inglesa se había concentrado en el Cono Sur americano, buscando el acceso al Pacífico para establecer relaciones comerciales con los pueblos indígenas contra el monopolio español y atacar sus enclaves, como demuestran las incursiones de Francis Drake (1577), Thomas Cavendish (1587) o Richard Hawkins (1593-94). En 1669 se reanudó el interés británico por el Estrecho, con la expedición del contralmirante John Narborough[1], quien en 1670 plasmó sus observaciones en un gran mapa manuscrito. Una copia de este mapa llegó al Consejo de Indias por mediación del embajador en Inglaterra, Conde de Molina, con parte de los topónimos castellanizados en la clave.

El mapa de Narborough fue publicado en 1673; en 1694, después de su muerte, volvió a publicarse junto con el relato del viaje *An Account of Several Voyages to the South and North*, siguiendo la tradición de otros expedicionarios como Richard Hawkins o John Byron.

María Antonia Colomar Albajar

1 Urbina Carrasco, M.ª X. La sospecha de ingleses en el extremo sur de Chile (1669-1683): Actitudes imperiales y locales como consecuencia de la expedición de John Narborough. En: *Magallania* (Chile). 2016. Vol. 44(1), pp. 15-40. Asimismo, *vid.* Stewart Stokes, H. I., y Cabello Pizarro, C. Los británicos en el estrecho de Magallanes: 1550-1808. En: *Anales del Instituto de la Patagonia*. Enero de 2000, 28(28), pp. 15-27. Disponible también en: https://www.researchgate.net/.../235930346_Los_Britanicos_en_el_Estrecho_de_Magall [consulta: 10 de marzo de 2019].



Mapa marítimo del estrecho de Magallanes

[Madrid: En casa de don Francisco Mariano Nipho, 1769]
Juan de la Cruz Cano y Olmedilla (1734-1790)
30,5 x 41,4 cm en hoja de 43,7 x 63 cm. Carta náutica. Papel, grabado calcográfico, coloreado a mano
Sevilla. Archivo General de Indias, MP-Buenos Aires, 239

Siguiendo la tradición de otros exploradores británicos, el comandante y vicealmirante John Byron (1723-1786) dio a la imprenta el relato de su viaje de circunnavegación al mando del *HMS Dolphin* (1764-66). La obra fue traducida al castellano por Casimiro Gómez de Ortega[1] y en ella se incluyó el presente mapa realizado por Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, en el que queda plasmada la condición laberíntica del estrecho de Magallanes con su dédalo de canales.

Después de la llegada al cabo de las Vírgenes y a la Punta Dungeness, el 21 de octubre de 1520, comienza la exploración del que Magallanes llamó "estrecho de Todos los Santos" (1º de noviembre de 1520), surcando el mar denso y helado en medio de un silencio sobrecogedor y una soledad solo alterada por las hogueras nocturnas de la tierra meridional que el Capitán General llamó Tierra de Fuego. Por el sistema de avanzadillas, superan la Primera Angostura, la Bahía de Felipe, la Segunda Angostura, el pequeño mar interior de bahía Ancha o Paso Ancho hasta alcanzar una bifurcación separada por la isla de Dawson. La *Trinidad* y la *Victoria* exploran el ramal sudoccidental que llevará a la salida del Estrecho; se les unirá luego solo la *Concepción*, pues la *San Antonio*, pilotada por Esteban Gómez, ha desertado. Luchando con el océano glacial sucesivas exploraciones les van mostrando la Punta de Santa Ana, el monte Tarn, el cabo Froward, el Río de las Sardinas... hasta salir al mar abierto del Pacífico el 28 de noviembre de 1520.

María Antonia Colomar Albajar

1 *Viage del comandante Byron alrededor del mundo..., con una descripción muy circunstanciada del Estrecho de Magallanes y de cierta Nación de Gigantes, llamados Patagones: Traducido del Inglés, é ilustrado con notas ... por el Dr. Dn. Casimiro de Ortega...* Madrid: En casa de don Francisco Mariano Nipho, 1769.



"Tabla Geográphica del Reyno de Chile"

[1646]
31,4 x 45 cm. Mapa. Papel, grabado calcográfico
Ilustración, en la última hoja de la obra del jesuita Alonso de Ovalle (1601–1651), *Histórica Relación del Reyno de Chile*[1]
Sevilla. Archivo General de Indias, MP-Perú y Chile, 271

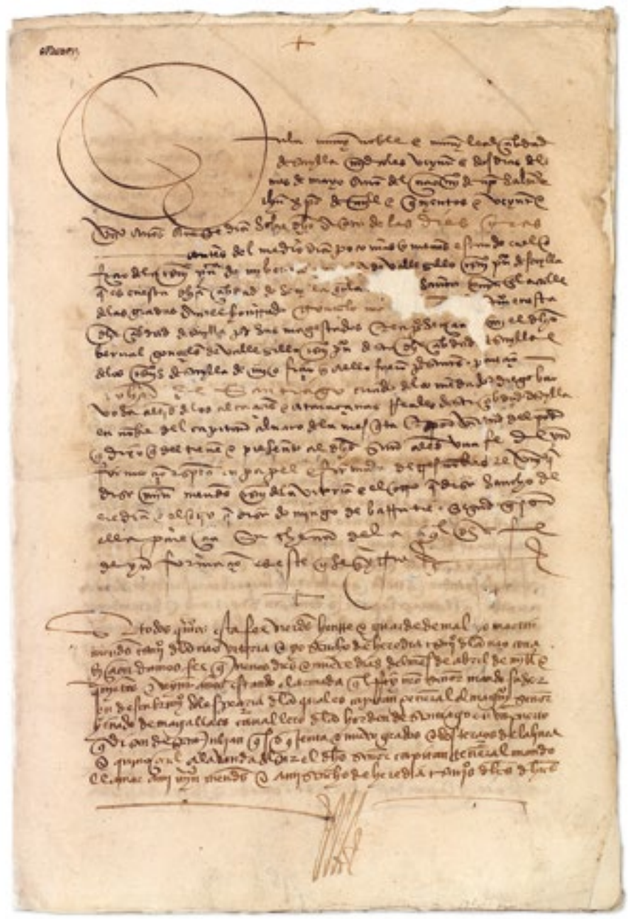
Después de las expediciones a la tierra de las especias de Magallanes–Elcano (1519-1522) y de García Jofre de Loaysa (1525-1536), en la que murió el propio Elcano, pasaron diez años sin que las tierras australes fuesen objeto de ningún tipo de proyecto. Luego se produjeron varias expediciones de conquista y población desde España entre 1534-1539 (la de Simón de la Alcazaba entre ellas) y otras desde Chile 1544-1557 (Juan Bautista Pastene, Jerónimo de Alderete, Francisco de Ulloa, Juan Ladrillero), antes de que el Estrecho comenzase a ser objeto de la atención de otras potencias y Francis Drake se colase por él en 1578 para atacar las costas del Pacífico.

Ante este peligro se produjo el proyecto de fortificación y población del "estrecho de la Madre de Dios", con una expedición promovida por Pedro Sarmiento de Gamboa y dirigida por Diego Flores Valdés en 1579. Pero los asentamientos realizados en 1583, Nombre de Jesús y Real Felipe, desconectados de la metrópoli, decayeron rápidamente. Thomas Cavendish fue testigo del final trágico del asentamiento de Real Felipe, señalado en el mapa, como "despoblado" al que llama " Ciudad del Hambre", en cuyas casas solo "encontraron cadáveres de españoles aún vestidos".

Este mapa del territorio de Chile, la Patagonia y la Tierra del Fuego muestra a los "gigantes" (los patagones de grandes dimensiones) que asombraron a los expedicionarios, y a los "rabudos", reflejo de la geografía de los mitos que proliferó en el continente americano.

María Antonia Colomar Albajar

1 Ovalle, A. de. *Histórica Relación del Reyno de Chile y de las missiones y ministerios que exercita en él la Compañía de Jesús.* Roma: por Francisco Cavallo, 1646. Esta fue la primera obra histórica sobre Chile llevada a la imprenta y reeditada en años posteriores, convirtiéndose en principal referencia para el estudio de dicho país.



Traslado de la información presentada por poderes por Álvaro de la Mezquita, acerca de la toma de la nao *San Antonio* por Gaspar de Quesada y Juan de Cartagena, el 1º de abril de 1520

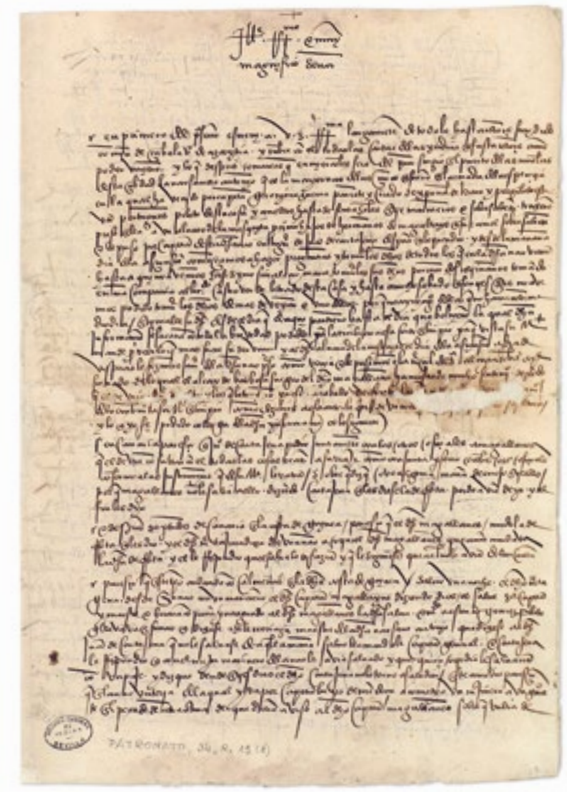
Sevilla, 22 de mayo de 1521
Traslado autorizado
32 x 22 cm, 8 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias,
Patronato Real, 34, R. 17

El regreso a Sevilla de la nao *San Antonio*, en mayo de 1521, produjo una situación paradójica. Si, por un lado, los amotinados que habían abandonado la expedición en la embocadura misma de lo que luego se llamaría estrecho de Magallanes, fueron en general bien tratados, el capitán depuesto del navío Álvaro de Mezquita, permaneció preso a la espera de que se aclarasen las circunstancias.

Eran tan graves las acusaciones de despotismo y deslealtad que vertieron contra Magallanes, a quien se daba por desaparecido, y los amotinados vueltos a España las desgranaron con tanta eficacia, que las autoridades optaron por mantener a De Mezquita en prisión, como partidario del Capitán General. Entre otras cosas, los desertores de la *San Antonio* dibujaron un relato, parcial y muy negro para el almirante, de la sublevación del 1º de abril de 1520, cuando los capitanes de la *Concepción* y la *Victoria* tomaron por la fuerza el mando de la *San Antonio*. El fracaso de la revuelta, con la consecuente y cruenta purga de los mandos de la flota emprendida por el Capitán General y los suyos, se presentó como el mayor ejemplo de su comportamiento autoritario y contrario a las reales disposiciones.

Por eso De Mezquita solicita del cabildo de Sevilla que se le entregue una copia de la información que, tras el fracaso del motín, se hizo en su favor, y que figuraba, seguramente, entre los papeles de la *San Antonio*. Temía que, pudiendo contar en su descargo, fuera destruida por sus enemigos o sus agentes, ya que los testimonios recogidos dejaban bien clara la culpa de quienes luego fueron asesinados o ajusticiados por la reacción de Magallanes.

Javier Vélez Escofet



Copia de una carta de Juan López de Recalde, contador mayor de la Casa de la Contratación, dirigida al obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, sobre la Armada de la Especiería

Sevilla, 12 de mayo de 1521
30,5 x 21,5 cm, 4 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias,
Patronato Real, 34, R. 15

Al puerto de las Muelas de la ciudad de Sevilla llega en mayo de 1521 la nao *San Antonio*, la mayor de las que habían partido con Fernando de Magallanes, en una situación bien peculiar; no solo había desertado de la expedición, sino que además traía preso a su capitán Antonio de Mezquita, contra quien se había amotinado la tripulación, por negarse a abandonar a Magallanes, pariente suyo.

Se hace evidente para los oficiales de la Casa de la Contratación la necesidad de interrogar a todos los implicados, para intentar desenmarañar los acontecimientos que condujeron a un desenlace tan inesperado. El contador mayor, Juan López de Recalde, emprende la ardua tarea de ir interrogando uno a uno a aquellos marinos. El resultado de estas pesquisas lo plasma en esta carta de 12 de mayo de 1521, que envía al obispo de Burgos Juan Rodríguez de Fonseca, principal responsable de la política indiana. En ella ofrece una versión de los problemas que desde el principio surgen entre Magallanes y Juan de Cartagena, veedor de la expedición y primer capitán de la *San Antonio*. Se cuenta también cómo el Capitán General desposeyó a Cartagena de su rango y del mando de su nave, el cual acabó recayendo en De Mezquita, quien fue luego firme partidario suyo durante la rebelión sucedida en la bahía de San Julián[1].

Se justifican los tripulantes ante López de Recalde, afirmando que decidieron abandonar la expedición cuando llegaron a la convicción —errónea— de que la ruta buscada por Magallanes era impracticable, y habiendo dado al resto de naves por perdidas en la exploración de la entrada del Estrecho. Estas primeras noticias que recibieron las autoridades españolas sobre el destino de la expedición magallánica no invitaban pues al optimismo.

Javier Vélez Escofet

1 Según el factor portugués en Sevilla, Sebastián Álvarez, Magallanes planeaba hacer capitán a su familiar Álvaro de Mezquita desde el principio de la expedición (carta de 18 de julio de 1519). En Fernández de Navarrete, M. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV.* Madrid: Imprenta Nacional, 1837, tomo IV, p. 155).



10

EL PACÍFICO

EL OCÉANO INFINITO

Las tres naves dejan atrás “el paso” y se adentran en el Mar del Sur. Sueñan que navegan por el Índico, cerca de las Molucas, ignorando que se enfrentan al mayor océano de la tierra, un océano nunca antes surcado por europeos, en el que sus mapas ya no sirven.

Cien días les llevará cruzarlo. Cien días en los que el hambre, la enfermedad y el desconcierto se apoderan de las tripulaciones. Cien días y cien noches en las que el océano y el mundo revelan por primera vez al ser humano toda su inmensidad. Magallanes va siendo consciente de su fracaso: *nadie en el futuro querrá emprender semejante viaje.*

ESTRECHO DE MAGALLANES – ISLAS MARIANAS

28 de noviembre de 1520 – 6 de marzo de 1521

99 días de travesía

La noche

La oscuridad y el silencio

Durante la noche, tripuladas por los hombres de guardia, las naos surcan la oscuridad guiadas por el farol de la capitana. Por miedo al fuego, sólo un pequeño candil alumbra el compás situado en la bitácora. A su lado, un paje atento cuida de la linterna y del único reloj de a bordo: la ampolleta. Los ruidos de las escotas, las velas y la proa al tajar el océano informan a los marinos de guardia. No hace falta la luz, sólo el silencio, roto cada media hora por una voz infantil que, a cada vuelta de ampolleta, avisa a los centinelas del paso del tiempo.

¡Buena es la que va, mejor es la que viene;
Una es pasada y es dos muele;
Más molerá si Dios quisiere,
Cuenta y pasa que buen viaje faza
¡Ah de proa, alerta y buena guardia!



Theatrum Orbis Terrarum
Abraham Ortelio

LA TRAVESÍA DEL INMENSO OCÉANO

José Luis Comellas García-Llera[1]

De nuevo en mar abierto. Traspasada la isla Desolación —qué nombre tan merecido—, que quedaba al Sur, se veían aún otras islas por el Norte. Pero estaban cada vez más separadas, y no podía caber duda de que las naves —eran tres, después de la pérdida de la *Santiago* y la deserción de la *San Antonio* a la entrada del Estrecho— se encontraban de nuevo surcando un nuevo mar. ¿Qué mar? Muy probablemente el Mar del Sur, descubierto por Vasco Núñez de Balboa en 1513, después de atravesar el istmo de Panamá. Esta vez Magallanes, que se encontraba muchísimo más al Sur, y no sabía si era el mismo mar descubierto por Balboa, decidió llamarlo "Mar Pacífico", por la tranquilidad de las aguas y la suave brisa que soplaba. No era lo normal en aquella zona, batida usualmente por los temporales del oeste. Magallanes y los suyos se hallaban agradecidos a los elementos, y por eso bautizaron así al nuevo océano: un nombre que, peregrinamente, todavía hoy se conserva, y que no parece apropiado al clima de aquel rincón de la Tierra. Y es que no eran normales los tiempos que en aquellos momentos corrían.

Pigafetta, una vez descrita la travesía del Estrecho se refiere al paisaje celeste que divisaban por las noches. Tal vez el buen tiempo le animaba a esta descripción. Vio con sorpresa dos "nubéculas" o nubecillas, como nebulosas, que llamamos hoy Nubes de Magallanes. En realidad no son nebulosas, sino dos galaxias llamativas, que pueden divisarse sin dificultad por su gran tamaño: son galaxias enanas, satélites de la nuestra, y por tanto mucho más visibles que las tan lejanas que hemos de observar con telescopio. Están en los cielos del Sur, y no resultan visibles en nuestras latitudes. Se comprende la sorpresa de Pigafetta, y probablemente la de Magallanes y otros marinos acostumbrados a observar el cielo.

Cosas de niños

Y es que Scott Fitzpatrick y Richard Callaghan, de la Universidad de Calgary, averiguaron que por lo menos el periodo que va de enero a marzo de 1521 estuvo dominado por el fenómeno que hoy llamamos *El Niño*. Ese nombre se lo pusieron los pescadores peruanos a una corriente cálida procedente de Indonesia, que de vez en cuando alcanza las costas de Sudamérica: y en ese momento escasea la pesca. (No es que a los peces les moleste el calor, sino que en aguas frías es donde con mayor facilidad encuentran su alimento). Comoquiera que por entonces se conmemora el nacimiento del Niño Jesús, ese fenómeno ha venido a tomar el nombre de "El Niño". "El Niño" sobreviene más o menos cada cinco o siete años —no hay un periodo fijo—, y aunque los pescadores lo conocían bien, el hecho no ha trascendido a los científicos hasta la segunda mitad del siglo XX. Pero "El Niño" es un fenómeno secular o tal vez milenario, del cual fueron Magallanes y Pigafetta los primeros en darse cuenta, por más que solo apreciaron la sorprendente tranquilidad de las aguas al salir del Estrecho y adentrarse en el nuevo mar. Cuántos lugares geográficos son conocidos por un fenómeno transitorio que les ha valido su nombre. El océano Pacífico es, en realidad, junto con el Austral, el más tempestuoso del mundo; pero en aquel momento las aguas estaban tranquilas, gracias al fenómeno de "El Niño". El mismo Callaghan comenta que sin aquella coincidencia Magallanes no hubiera podido llegar a Filipinas[2]. Suerte que tuvo, aunque el final de su enorme travesía hubiera perdido lastimosamente la vida.

1 Catedrático de Historia Moderna y Contemporánea durante cuarenta años en la Universidad de Sevilla. Autor del libro *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Rialp, 2012. ISBN: 978-84-321-4168-3.

2 Fitzpatrick, S. M., y Callaghan, R. Magellan's Crossing of the Pacific: Using Computer Simulations to Examine Oceanographic Effects on One of the World's Greatest Voyages. En *The Journal of Pacific History*, vol. 43, nº 2 (septiembre 2008), pp. 145-165.

La nao Victoria en el Pacífico
Detalle del planisferio contenido en el *Theatrum Orbis Terrarum* de Abraham Ortelio, edición de 1590



Los tres navíos aprovecharon aquellas buenas aguas y brisas favorables para derivar más al Norte. Era lógico. Magallanes tenía noticia, por Serrano y tal vez por otros navegantes, que las Islas de las Especias o del Maluco se encuentran en el ecuador. Procedía por tanto navegar al Norte, una ruta aconsejable por otra parte, porque era de temer que en aquellas latitudes tan australes abundasen las tempestades. Por eso siguió Magallanes el rumbo Norte durante más de cuatro mil kilómetros, costeando lo que hoy es Chile. Cuenta el cronista Fernández de Oviedo, que pudo conocer el relato de algunos supervivientes ya en España, que el Capitán General pretendía alcanzar el ecuador para, una vez en aquella línea, dirigirse derecho al Oeste para alcanzar las Molucas. Era sin duda la ruta más segura y acertada, aunque no la más directa. De vez en cuando veían a la derecha una lejana costa coronada por altísimas montañas nevadas: no sabían que se llamarían los Andes, ni que constituyesen la más larga cordillera del mundo. Es casi inexplicable que el gran navegante no buscase en aquella costa chilena una buena cala que le permitiera reabastecerse de frutos frescos. Cabe suponer que se imaginaba muy cerca de las islas del Maluco, y lo fundamental era dirigirse al ecuador.

Sin embargo, el 22 de diciembre, cuando se encontraba todavía a 30º Sur, se decidió girar al Noroeste, e incluso al Oeste-Noroeste. ¿No hubiera sido más seguro seguir hasta la línea ecuatorial y orzar entonces hacia Poniente, en busca de su ansiado objetivo? Quizá la corriente de "El Niño" se debilitaba, eran aquel año muy suaves los alisios del Sur, y el gran navegante prefirió dejarse llevar por los del Norte, aunque aquel camino no era el que conducía a las Molucas. Todo puede suponerse, porque nadie nos ha dado una explicación satisfactoria. Podemos admitir la posibilidad de que Magallanes, ante las dimensiones de aquel océano inmenso que no esperaba, prefirió irse al Norte, donde no tenía más remedio que tropezarse, tarde o temprano, con las costas de Asia.

Al fin, traspasado el ecuador, se encontraron con los alisios del Norte, que no estaban perturbados por el fenómeno de "El Niño", y la navegación pudo hacerse con vientos favorables, nunca tempestuosos. Fue una verdadera suerte, aunque la travesía, prolongada durante tres meses y medio, se hacía interminable. Nadie había visto hasta entonces un océano tan inmenso. El descubrimiento de aquel océano tuvo que ser para Magallanes y los suyos una auténtica sorpresa. Los marineros de Colón se habían asustado de las dimensiones del Atlántico, y muchos se habían creído a punto de perderse en un mar infinito. Pero el descubierto por Magallanes era mucho más extenso todavía. La empresa parecía interminable porque no se le veía el fin. La verdad es que entonces se suponía que las dimensiones de la Tierra eran mucho más pequeñas de lo que realmente son. Pero nunca se había imaginado un océano interminable. Tarde o temprano tendrían que dar con las Molucas, o alguna otra tierra, cualquiera que fuese. Tal como iban, a 10º o 12º Norte, se encontrarían con la China o con Malasia. Si la Tierra es esférica, y eso entonces ninguna persona culta lo dudaba, navegando por aquellas latitudes habrían de encontrarse con del inmenso continente de Asia. (Por cierto que aquel viaje de Magallanes-Elcano fue el primero que demostró no solo las verdaderas dimensiones del planeta, sino ante la sorpresa general, que la superficie de los mares es mucho más extensa que la de las tierras).

Aquel viaje fue placentero, en cuanto que navegaban con viento favorable —el alisio del Norte—, sin asomos de tempestad, con buena mar y temperatura tropical, sin grandes diferencias entre el día y la noche. Hubiérase dicho que era un viaje de placer. Pero aquel placer se veía oscurecido por la incertidumbre de no saber a dónde se dirigían ni cuánto tiempo tardarían en llegar a un destino que ni siquiera podían imaginar. A aquella zozobra se unía la angustia de saber que los alimentos que llevaban escaseaban cada vez más, y que los que conservaban se corrompían hasta hacerse incomestibles. En aquellos momentos se hizo más patente que nunca el error de no haberse detenido en las costas americanas del Pacífico —digamos las chilenas— para adquirir alimentos frescos. Pero ¿quién hubiera podido imaginar que aquel mar Pacífico iba a ser el más inmenso del planeta? Más de una vez nos hemos preguntado si no podían recurrir a la pesca. Aquel océano es rico en peces: sabrosos dorados, lenguados, merluzas, congrios, rayas. Pigafetta recuerda algunos de aquellos peces, aunque no relata escenas de pesca propiamente dichas. Conste que llevaban

en las naves, según sabemos por los datos, más de quinientos anzuelos, y nada les impedía destacar algunos botes para tenderlos en la mar. Evidentemente la faena exigía unas horas de detención al día, y tal vez nuestros navegantes estaban deseosos de llegar a alguna tierra antes que detenerse para ponerse a pescar.

Miles de millas sin encontrar alguna costa. Ciertamente el Pacífico es un océano inmenso, pero en él hay millares de islas. Otros navegantes encontraron más tarde islas que durante dos siglos no terminaron de contar. La mayoría de ellas están al sur del ecuador, y la desgracia para Magallanes es que, para alcanzar las costas de la China o sus cercanías, navegó al Norte.... y además no tuvo suerte. Dejaron un poco al sur las islas Marquesas, las Cook, las Gillbert, las Marshall; pasaron exactamente entre el archipiélago de Tuamotu y las Marquesas. Dice Bergreen que "como si las esquivara de intento"[3]. Cierto que encontraron algunas isletas. El 24 de enero de 1521 dieron con una pequeña isla a la que pusieron el nombre de San Pablo. (Era costumbre de los marinos poner a sus descubrimientos el nombre del santo del día siguiente. El 25 de enero se celebra la conversión de San Pablo). Era probablemente el atolón de Puka Puka, del archipiélago de las Tuamotu. No pudieron desembarcar en él: poca cosa hubieran encontrado. El 4 de febrero, navegando al Oeste-Noroeste con viento flojo, avistaron una segunda, que bautizaron como Isla de los Tiburones, por la cantidad de estas fieras del mar que encontraron en torno. Debe ser otro atolón coralino, tal vez Flint, pero no es seguro, y el hecho no debe importarnos demasiado, porque tampoco pudieron desembarcar.



La anatomía del corpo humano
Juan Valverde de Hamusco

Penalidades

Fernández de Navarrete nos cuenta que ya, desde poco después de pasar frente a las costas de Chile, los expedicionarios comenzaron a padecer fuertes penurias. (En ese caso, repetimos, ¿por qué no se reabastecieron cuando hubieran podido?). Probablemente la necesidad llegó más tarde, cuando se dieron cuenta de que el Pacífico no era un mar, sino un océano inmenso, y no podían conocer el final de su viaje. Tenían que beber agua hedionda, tan deteriorada estaba; y comer arroz cocido con agua salada[4]. Pigafetta[5] recuerda que "para no morirnos de hambre nos veíamos obligados a comer pedazos de cuero [de la guarnición de los mástiles], después de ablandarlo en el mar, y lo cocíamos sobre unas brasas". "Hasta las ratas que podíamos coger... llegaron a ser un manjar delicado...". Puede haber exageraciones de aquel sensacionalista reportero que fue Pigafetta; pero es cierto que, si no los primeros días —como podría deducirse del texto— llegaron al cabo a escasear las provisiones, y nuestros navegantes padecieron hambre. ¿Es que no podían pescar, o es que la operación de pesca obligaba a detenerse y lanzar los botes, con la consiguiente pérdida de tiempo? Padecieron de escorbuto, una enfermedad para ellos desconocida, provocada por falta de vitaminas. Hubo, según parece, dieciocho muertos, y al final casi todos estaban enfermos.

Aquella travesía de más de tres meses por la inmensidad del Pacifico no tenía precedentes en la historia de la navegación. Magallanes ordenó derivar más al Norte, atravesando el ecuador y alcanzando los 10 o 12 grados de latitud septentrional. Por aquella latitud podrían alcanzar las costas de China, o de Indochina. No sabían cuántos miles de leguas tendrían que recorrer, pero tarde o temprano, vivos o medio muertos, llegarían a las costas de Asia.

De pronto, en la madrugada de 6 de marzo de 1521, los vigías vieron dos, no, tres montañas surgir en el horizonte del mar. ¡Tierra! Cuenta Ginés de Mafra que "al que menos señales de alegría mostraba le tendrían por loco"[6].

Era la isla Guam, en las Marianas, de unos 45 kilómetros de longitud por 6 u 8 de ancho. Tierra y hombres. Eran los primeros hombres que veían, después de su contacto con los patagones, siete meses antes. Salvajes, teñidos de rojo, pero listos. No se asustaron ante los grandes barcos, sino que los asaltaron materialmente y se llevaron armas vajillas, herramientas, hasta anclas. En pago trajeron alimentos. Pero Magallanes y los suyos no podían perder elementos tan importantes. Desembarcaron y recuperaron todo lo perdido. Aquellos seres no parecían tener una noción clara del valor de las cosas. Los expedicionarios prefirieron ir a otro lugar y proveerse de frutos frescos naturales. Qué difícil era entenderse con aquellos indígenas. Cierto que pudieron encontrar provisiones que les permitirían seguir viviendo. Llamaron a aquellas "islas de los Ladrones". Hoy son las Marianas.

No tenemos noticias de que pudieran obtener información. Pero Magallanes ordenó navegar al Oeste-Suroeste, y en diez días alcanzaron la isla de Cebú, en lo que hoy son las Filipinas.

Habían llegado al Extremo Oriente, y Magallanes también (aunque no lo sabía) hasta el final de su vida.



Dibujos de la costa de la isla de los Ladrones y de una embarcación nativa
Jaimes Martínez Fortún y Diego Martín , 1565

3 Bergreen, L. *Magallanes: hasta los confines de la Tierra*. Barcelona: Booket, 2006, p. . ISBN 84-08-06753-2.

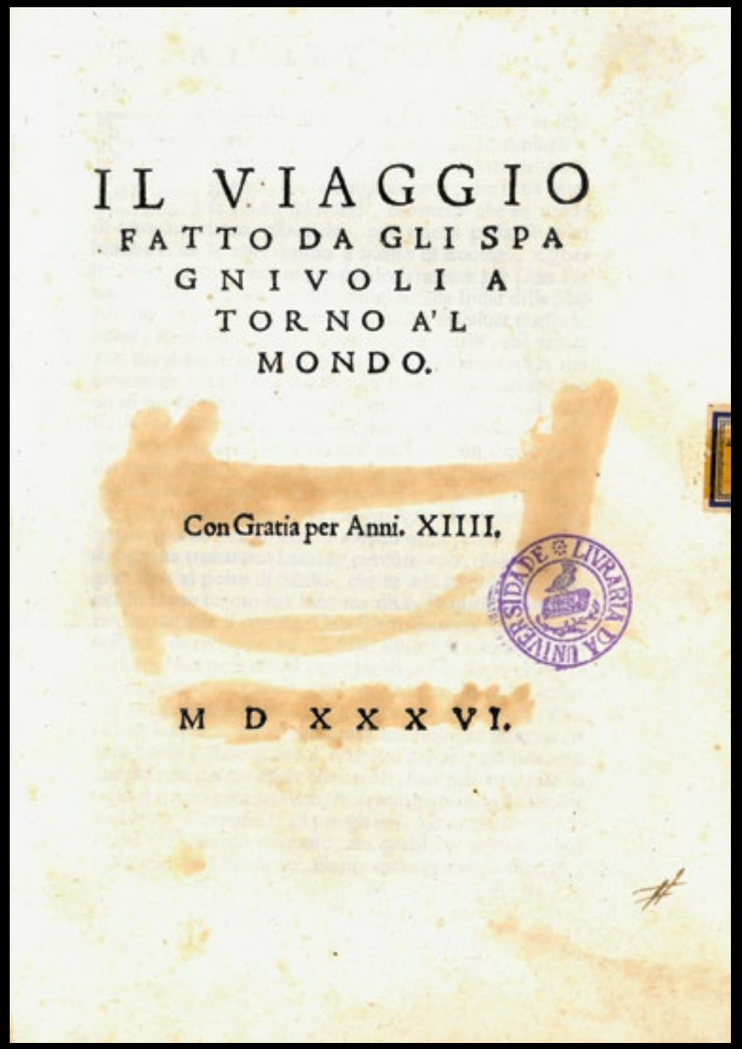
4 Fernández de Navarrete, M. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, tomo IV ("Expediciones al Maluco – Viage de Magallanes y de Elcano"), p. 51. Véase Martír de Anglería, P. *Décadas del Nuevo Mundo*, Década V, libro VII, capítulo III, p. 430. Buenos Aires: Editorial Bajel, 1944.

5 Sobre la extrema necesidad sufrida en el Pacífico, véase Pigafetta, A. *Primer viaje en torno del globo*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, pp. 221-222. ISBN: 978-84-7813-389-5.

6 Mafra, G. de. *Relación*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, pp. 163-164.

CATÁLOGO DE PIEZAS
ANÁLISIS Y COMENTARIOS

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO DE PIGAFETTA



***Il viaggio fatto da gli spagnivoli a torno a'l mondo.* Incluye la relación de la primera vuelta al mundo de Antonio Pigafetta, y la carta de Maximiliano Transilvano**

[Veneza : s.n.], 1536
[52] fol. Libro impreso en papel
Coímbra. Universidad de Coímbra (Portugal), Biblioteca, R-35-6

La literatura de viajes en el mundo de los grandes descubrimientos geográficos iniciado a finales del siglo XV está representada por el italiano Antonio Pigafetta, también conocido como Antonio Lombardo (ca. 1480-1534). Prototipo de hombre del Renacimiento, nace en Vicenza, Italia. Fue nombrado caballero de la Orden de Rodas, y llegaría a España de la mano de monseñor Francesco Cheriecato en 1519, entrando a formar parte de los proyectos de conquista y exploración de nuevos territorios en el Atlántico iniciados por los Reyes Católicos, bajo el patrocinio de su nieto Carlos V. Pigafetta trabaría amistad con Magallanes, embarcándose como sobresaliente en su flota en el puerto de Sevilla. En una de las cinco naves, la *Trinidad*, emprendería la complicada travesía con destino a las codiciadas especias. Iniciada la expedición en agosto de 1519, y culminada con tan solo unos pocos supervivientes el 6 de septiembre de 1522, el italiano arribó a las costas de Sanlúcar de Barrameda en el único barco que llegó a puerto, la nao *Victoria*. Un viaje de circunnavegación de tres años a través de tierras desconocidas para los europeos, con rumbo hacia Occidente desde latitudes más cálidas hasta regiones tan extremas como Patagonia, descubriendo el paso natural hacia el Pacífico hasta las Molucas.

El testimonio en primera persona de Pigafetta constituye una pormenorizada relación de todos los acontecimientos y azarosos sucesos que se dieron durante la circunnavegación, al ser la primera fuente documental que transcribe fielmente, pese a incluir detalles un poco exagerados, el relato diario de los hallazgos encontrados, interviniendo incluso como intérprete debido a su destreza en el conocimiento de lenguas. En la crónica de Pigafetta encontramos descripciones relativas a la zoología, botánica, datos etnográficos, curiosidades sobre las poblaciones que van encontrando a su paso en el periplo, etc. Su cercanía con Magallanes, aun conociendo el estricto carácter de este último, le permitió esbozar un retrato psicológico del portugués, que se vería afectado en algunos momentos por graves deslealtades por parte de una tripulación cansada y desconfiada de las expectativas de su líder, lo cual conduciría al Capitán General a tomar decisiones drásticas.

Tras llegar del periplo en 1522, Pigafetta se entrevistó con el rey Carlos en Valladolid, entregándole una copia de su manuscrito redactado en italiano, con numerosas notas del viaje y detalles relativos a los recursos naturales y riquezas que brindaban las especias obtenidas en el Maluco. Es una obra fundamental para comprender lo improbable del éxito de la expedición, después de sufrir numerosos avatares e infortunios como el abandono y pérdida de naves y la propia muerte de Magallanes en Mactán, donde Pigafetta resultó herido. Pero también contiene anotaciones interesantes, imbuidas del nuevo espíritu científico renacentista, como la que le lleva a razonar por qué han "perdido" un día al viajar siempre hacia el Oeste.

Sobre la transmisión literaria de estas voces, actualmente se sabe que el manuscrito original redactado por Pigafetta no se conserva; sin embargo, el texto del autor italiano pervivió a través de cuatro manuscritos derivados del original que fueron redactados en una época contemporánea a su redacción: uno en italiano, localizado en la Biblioteca Ambrosiana de Milán; y otros tres en francés, que se encuentran en la Biblioteca Nacional de París, la Universidad de Yale y la Beinecke Rare Book Library de Yale, en Estados Unidos. El manuscrito más antiguo es el italiano, datado entre 1524-1525, encontrado a finales del siglo XVIII por el archivero-bibliotecario de la Biblioteca Ambrosiana, Carlo Amoretti, quien preparó dos ediciones, una en italiano publicada en 1800, y una traducción al francés en 1801.

Con respecto a las ediciones impresas, sabemos actualmente que se publicó una traducción en francés por el librero Simon de Colines en París entre 1526 y 1536. Este texto contiene un resumen, también en francés, del texto encargado por la reina regente de Francia, María Luisa de Saboya, que recibió a Pigafetta en la corte tras su estancia en España. De esta traducción se imprime en 1536 la edición que nos ocupa, *Il viaggio fatto da gli spagnivoli a torno a'l mondo*, conservada en la Biblioteca de la Universidad de Coímbra, impresa en Venecia en 1536 y fechada en Valladolid, el 5 de octubre de 1522, un mes después de la llegada de los supervivientes a Sanlúcar de Barrameda.

Esta edición recoge, además, un texto de significativa relevancia para comprender la magnitud del hecho histórico, la carta escrita en latín redactada por el secretario de Carlos V, Maximiliano Transilvano o Transylvanus (ca. 1490-1538?). La carta, dirigida a Mateo Lang de Wellenburg, cardenal arzobispo de Salzburgo y obispo de Cartagena, narra en un tono laudatorio la proeza de la vuelta al mundo culminada por los españoles.

En definitiva, la lectura de estos textos son un relato vívido del viaje en el que confluye una variada interacción de personas, culturas y naturaleza.

Carmen Lozano Polo



Carta del Cantino: *Charta del navicare per le isole novamente trovate in la parte de l' India*[1]

Módena: Biblioteca Estense Universitaria, Il Bulino edizioni d'arte, 2004
105 x 211 cm. Carta náutica. Papel artesanal imitando pergamino, colores
Reproducción de la carta náutica manuscrita de 1502, que se encuentra en la Biblioteca Estense Universitaria de Módena, donde se conserva desde 1868, con Sign. C.G.A. 5.2
Sevilla. Archivo General de Indias, Biblioteca, GR-143

Así como el mapa de Juan de la Cosa es el más antiguo en que se plasman las exploraciones españolas en América hasta el año de 1500, el de Cantino es también el primero que muestra las tierras alcanzadas por los portugueses hasta 1502, después del viaje de Américo Vespucio (1501-1502), en que pudo llegar hasta las latitudes del Río de la Plata o de la Patagonia.

El mapa, formado en Portugal, es anónimo, quizás un trabajo corporativo como el Padrón Real de Sevilla. No tiene fecha, pero una nota relativa a la muerte de Gaspar Corte Real, conocida en octubre de 1501, y su compra secreta en 1502 por Alberto Cantino, agente en Lisboa de Ercole d'Este, duque de Ferrara, atestiguan que este último año es el de su elaboración.

Lo interesante del planisferio está en el diseño de la parte de América correspondiente a los portugueses, con un Brasil muy prolongado hacia el Sur reflejando seguramente el viaje de Vespucio y delimitado por la línea de Tordesillas, según la versión lusa del tratado, que aparece por primera vez en un mapa. También incluye parte de Groenlandia y, de modo sorprendente, una tierra que podría ser la Florida (fruto de algún viaje portugués clandestino) o Asia, explícitamente fusionada con América como se ve en otros mapas de la época.

En la secular competencia hispano lusitana hacia la Especiería, la existencia de un Nuevo Mundo interpuesto que se atisba ya en esta carta llevará a la recurrente búsqueda de un paso que finalmente hallará la expedición de Magallanes.

María Antonia Colomar Albajar

1 Martín Merás, L. El viaje que cambió la imagen del mundo: cartografía, comercio y diplomacia. En: Higueras Rodríguez M.ª D. (*et al.*): *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano: la aventura imposible.* Madrid; Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Lunwerg Editores, Ministerio de Defensa, 2018. Nebenzhal, K. *Atlas de Colón y los grandes descubrimientos.* Madrid: Editorial Magisterio Español, S.A, 1990.





Theatrum Orbis Terrarum

Abraham Ortelio
Amberes: por "Christóval Plantino Prototypographo del Rey nuestro Señor en sus Estados Baxos", 1588
46 x 30,5 cm. [18] p., [2] en bl., 100 map. pleg.; Fol. Libro en papel encuadernado en pergamino
Sevilla. Archivo General de Indias. Biblioteca, L.A. S. XVI-1

La cartografía del mundo conocido hasta principios del siglo XVI era heredera directa de la tradición clásica aportada por el geógrafo y matemático griego Ptolomeo (siglo II). Con el impulso de las primeras expediciones más allá de los territorios europeos, los humanistas descubrieron una forma más aproximada de describir y cartografiar el relieve de la tierra, descubriendo a través del cálculo astronómico y la observación, la longitud para conocer la posición de los barcos en el mar con respecto a un punto determinado.

Será en el siglo XVI cuando el erudito y comerciante flamenco Abraham Ortelio (Amberes, 1527-1598), cosmógrafo del rey Felipe II, recoja en una publicación en forma de atlas unitario todo el material cartográfico sobre el mundo conocido y los nuevos descubrimientos. De este modo, reflejaba América, el hallazgo del Pacífico por Vasco Núñez de Balboa en 1513 y el estrecho descubierto por Magallanes. En total, Ortelio utilizó 87 mapas elaborados por otros viajeros y cartógrafos, incluyendo en su obra comentarios de cada mapa, un índice y un nomenclátor con los topónimos antiguos en latín y sus equivalencias modernas. La primera edición del *Theatrum* apareció en 1570, y tuvo tanta acogida que se editaron hasta 40 ediciones en un corto espacio de tiempo en diferentes lenguas, publicándose adendas y suplementos que añadían más mapas. Ello la convirtió en una de las más completas colecciones cartográficas del momento. La edición de 1588, impresa en los productivos talleres del humanista francés Cristóbal Plantino, está profusamente ilustrada en planchas calcográficas coloreadas a mano, con unas dimensiones de 45 x 30 cm.

El atlas de Ortelio supuso una nueva concepción de la cartografía para el mundo moderno, pese a contener errores que fueron corregidos a través de sus múltiples ediciones impresas.

Carmen Lozano Polo



La anatomía del corpo humano

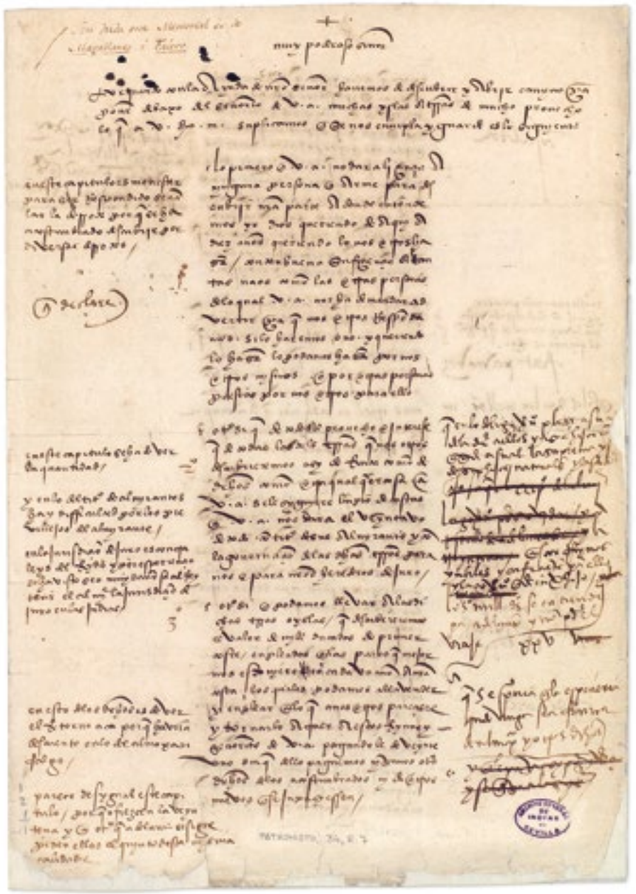
Juan Valverde de Hamusco
In Vinetia: Nella Stamperia de Giunti, 1586
29,4 x 21 cm. [18], 154 h. : il., grab., calc., fol. Libro en papel, encuadernado en pergamino
Sevilla. Universidad de Sevilla, Biblioteca. Sala A Res. 68/5/05(1)

Los grandes avances y descubrimientos geográficos en la Europa del siglo XVI van unidos al desarrollo de la ciencia. El resultado directo de la observación de los fenómenos naturales es un aspecto de gran importancia en el proceso de independización de la filosofía natural con respecto a la teología, muy ligadas hasta el Renacimiento. En este sentido, causó un gran impacto el descubrimiento del Nuevo Mundo entre los cronistas y hombres de ciencia del momento. En este contexto, resalta la obra del médico y anatomista palentino Juan Valverde de Hamusco[1], que desarrolló tratados de medicina y anatomía a mediados del siglo XVI, ejerciendo una notable influencia en la práctica médica al estar considerado como uno de los mejores anatomistas del cuerpo humano. Su obra *La anatomía del cuerpo humano* (escrita en español en Roma en 1556) está inspirada en los tratados e ilustraciones de anatomía de Andrea Vesalio[2], tal y como muestran las más de 40 láminas calcográficas que ilustran de forma pormenorizada el cuerpo humano, que el propio Valverde mejoró, atreviéndose incluso a criticar la obra de Vesalio, cuestión que le enfrentó con este último al denunciarlo por plagio de su obra. Con este tratado, que adquirió una rápida difusión al reeditarse sucesivamente en diversas lenguas, el autor pretende resaltar la importancia del valor de la propia experiencia en el conocimiento del cuerpo humano a través de disecciones, mostrando una postura crítica con aquellos médicos que siguen los postulados de la tradición clásica y medieval difundidos por el médico y filósofo griego Galeno. La obra de Juan Valverde constituyó un gran avance en el uso del castellano como lengua de ciencia, al aumentar el léxico anatómico en castellano, siguiendo los pasos iniciados por Bernardino Montaña en su *Libro de la anatomía del hombre* (1551).

Carmen Lozano Polo

1 Valverde de Hamusco no podía sustraerse de este empirismo natural, afirmando en su popular obra *Examen de Ingenios para las Ciencias* (1575) la siguiente observación: "El filósofo natural que piensa ser una proposición verdadera porque la dijo Aristóteles, sin buscar otra razón, no tiene ingenio, porque la verdad no está en la boca del que afirma, sino en la cosa de que se trata..."

2 Vesalio, A. *De humani corporis fabrica libri septem*. Basilea: Exofficina Joannis Oporini, 1543.



Memorial atribuido a Hernando de Magallanes y Ruy Faleiro sobre el descubrimiento de las islas del Maluco, que habían propuesto, solicitando mercedes adicionales

[1519]
31,5 x 22 cm, 2 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 34, R. 7

El proyecto de Hernando de Magallanes y Ruy Faleiro de llegar a las islas de la Especiería por la ruta occidental fue inicialmente presentado al rey Manuel I de Portugal, recibiendo la negativa de este a financiar la expedición, pero concediéndoles, sin embargo, su venia para poder presentarlo a otros reyes. Parten para España para exponer su plan ante el rey Carlos I, dirigiéndose primero a Sevilla con el fin de establecer contactos y hacer algunos preparativos, y después a Valladolid, donde está la Corte. Reciben un gran apoyo por parte de Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos y cerebro de la política castellana en las Indias.

El *Memorial*, aunque sin firmar, parece estar elaborado en este contexto. Se trata de un documento estructurado en dos partes, en el que Magallanes y Faleiro detallan las mercedes que esperan recibir además del reparto de las ganancias que confían en obtener porque van a descubrir "muchas islas y tierras de mucho provecho". Solicitan asimismo la exclusividad de la licencia de descubrimiento durante diez años, la concesión del título de almirantes y la gobernación de algunas islas para ellos y sus herederos.

Al margen de cada cláusula se expresa la determinación real a propósito de lo solicitado. Supondrá un escollo la concesión del título de almirante que Magallanes y Faleiro han solicitado, a causa los conflictos que habían surgido con Cristóbal Colón. El porcentaje de las ganancias y pago de derechos será también distinto. Antes de tomar una decisión definitiva los consejeros reales quieren conocer la derrota que tomará la expedición. Finalmente se llegará a un acuerdo que se plasma en la capitulación que Magallanes y Faleiro firman con la Corona el 22 de marzo de 1518.

Falia González Díaz



Dibujos de la costa de la isla de los Ladrones y de una embarcación nativa, incluidos en el Derrotero realizado por Jaimes Martínez Fortún y Diego Martín, pilotos de la nao almiranta de la expedición de Miguel López de Legazpi

Jaimes Martínez Fortún y Diego Martín
Océano Pacífico, 22 de enero de 1565
21,2 x 32,3 cm, 12 hojas
Papel manuscrito, aguada
Sevilla. Archivo General de Indias, MP-Filipinas, 2 (dibujo del fol. 21r del documento)

El virrey de México, Luis de Velasco, en su interés por encontrar una vía estable de regreso desde las islas del Pacífico que facilitara el comercio desde Oriente, promovió y organizó una armada, capitaneada por dos personas de su entera confianza y con una preparación que diera garantías al proyecto. Indudablemente, uno de ellos sería Andrés de Urdaneta, que había participado en la expedición de Loaysa y había permanecido ocho años en las Molucas, llegando a conocer en profundidad las islas y el propio océano, y se preciaba de conocer una ruta de regreso. Junto a él, Miguel López de Legazpi, que había sido escribano mayor del concejo de la ciudad de México. Aunque el virrey no llega a saber del éxito de la expedición, dado que muere justo el año en que parte la armada, el "tornaviaje" se había descubierto.

En las instrucciones que el virrey da a Legazpi se le pide que todo el viaje quede suficientemente documentado, no solo en lo referente a las derrotas, sino en lo concerniente a las tierras recorridas y sus poblaciones indígenas, incluyendo sus vestimentas, costumbre y apariencia. Y, siguiendo estas instrucciones, se realizan tanto los tres derroteros de ida, como los dos de vuelta, además de dos relaciones de viaje. En ellos, como se observa en el dibujo que nos ocupa, anotaban los hechos que acontecían cada día, así como los descubrimientos, dibujando, cuando lo consideraban oportuno, las tierras por descubrir o las embarcaciones usadas por la población indígena. En este caso concreto, podemos ver el asiento relativo a la llegada de la expedición a la isla de los Ladrones (actual Guam), donde se dice que numerosas embarcaciones de sus naturales salieron a su encuentro.

Reyes Rojas García

DESTINO

**“No hay tierras extrañas.
Quien viaja es el único extraño”**

ROBERT LOUIS STEVENSON



11

SIN RUMBO

FILIPINAS Y BORNEO

Magallanes dirige sus naves al Oeste y alcanza las islas Filipinas. El oro y la amabilidad de sus gentes parecen resucitar viejos sueños en el Capitán General que, orillando el objetivo principal, decide establecerse en aquellas islas a las que bautiza como San Lázaro. Las Molucas, al parecer, podían esperar.

Pero aquel nuevo sueño es tan breve como la amabilidad de los nativos. Magallanes muere en un combate absurdo y poco después parte de la tripulación es pasada a cuchillo en Cebú. La armada queda débil, sin líder, sin rumbo y sin destino. El viaje se convierte en una huida. Durante meses, el objetivo es, simplemente, sobrevivir.

SAN LÁZARO (ISLAS FILIPINAS) - BORNEO

16 de marzo – 8 de julio de 1521

114 días

¡Tierra!

El impacto y lo nuevo

Tras atravesar lo desconocido, el marino abandona su nave débil y expectante. Aquella tierra nueva que pisa puede ser el lugar donde encuentre la riqueza y la fama, pero también el peligro desconocido y la muerte. El impacto entre culturas extrañas es siempre tenso e impredecible. En cada orilla aguarda la sorpresa del que ve amenazado su mundo y la desesperación del que viajó tan lejos soñando con uno mejor.



Detalle de las islas Molucas, *Theatrum Orbis Terrarum*
Abraham Ortelio

EL DESAFÍO DE LAS ISLAS:
Del Pacífico a Filipinas y Borneo

Carlos Madrid Álvarez-Piñer
Director de Investigaciones. Micronesian Area Research Center, Universidad de Guam

Primer contacto con los pueblos de Oceanía: las islas de las Velas Latinas

El primer e histórico encuentro de los europeos con pueblos de un nuevo continente hasta entonces desconocido para ellos, en un océano que como hemos visto el propio Magallanes bautizó como Pacifico, tuvo lugar en un archipiélago de quince islas hoy conocidas como islas Marianas, que se extienden en un amplio arco de más de 800 kilómetros de norte a sur, entre los 13 y los 21 grados de latitud. Guam es la mayor y más meridional de todas, con 549 kilómetros cuadrados de superficie.

En situación crítica, con sus hombres masticando cuero o serrín para entretener el hambre, sin haber alcanzado las islas de las Especias, para Magallanes el avistamiento por parte del navarro Juan Larraga desde la *Concepción*, la mañana del 5 de marzo de 1521, de dos o tres de estas islas en el horizonte, tuvo que ser recibida con gran júbilo.

Aproximaron las naves a la más grande de las islas (divisaron tres según Pigafetta[1], dos según Albo[2]), que muy probablemente era la isla de Guam. Todavía hoy una viva tradición local sitúa su llegada en la hermosa bahía de Umatac, tradición que entremezcla la llegada de la expedición de Legazpi, que llegó a dicho pueblo en 1565 y levantó una cruz donde tuvo lugar la primera misa. Es probable que Magallanes desembarcara en Tumon, amplia bahía que es la primera en divisarse en la costa oeste de Guam según se navega desde el norte, y que cuenta con un pequeño canal a través de la barrera de arrecifes[3].



Pueblo de Umatac, en Guam, donde la tradición dice que llegó Magallanes el 6 de marzo de 1521

1 Pigafetta, A. *Primer viaje en torno del globo*. Madrid: Miraguano Ediciones / Ediciones Polifemo, 2012, p. 224. En el mismo volumen se editaron, entre otras, el *Derrotero* de Francisco Albo y la *Relación* de Ginés de Mafra.

2 Albo, F. *Derrotero del viaje de Magallanes*. Madrid: Miraguano Ediciones / Ediciones Polifemo, 2012, p. 80.

3 A este respecto, puede verse el articulo Rogers, R.: Ballendorf, D. La llegada de Magallanes a las islas Marianas. En *Revista Española del Pacífico*, nº 2, año II. Madrid: 1992, pp. 37-56. Este artículo es una version en español del original, publicado en el *Journal of Pacific History*, vol. 24:2, 1989.

Pigafetta menciona lo "maravillados y sorprendidos" que estaban los indígenas de la isla. Al avistar aquellas extrañas y enormes naves acudieron a la flota en número de medio centenar de canoas, las llamadas *proas*, con llamativas velas latinas. Con dicho nombre Magallanes quiso bautizar el archipiélago en un primer momento. Los indígenas subieron a bordo de las naves, mostrando un extraordinario interés por el metal, bien del que carecían en su totalidad, pero que debían haber conocido en épocas pretéritas, al referirse a él con el nombre indígena de *lulok*, similar al termino *rurok* con que el javanés y otros idiomas del sudeste asiático llaman al pico de excavar. Ginés de Mafra, desde el buque insignia *Trinidad*, reseñó que un malentendido con uno de los muchos indígenas que habían subido a bordo degeneró en un altercado, del que los isleños se retiraron inmediatamente tras llevarse varios objetos de metal. Lograron llevarse además un esquife, que fue recuperado al día siguiente por un grupo de 40 hombres enviado por Magallanes, tras incendiar un pueblo costero y matar a siete isleños[4]. Las islas fueron rebautizadas como de los Ladrones, nombre con el que se conocerían en España hasta finales del siglo XVII, y en buena parte de la cartografía anglosajona hasta 1899.



Santo Niño de Cebú
Museo Oriental
de Valladolid

La ruta de llegada a nuevas islas

Tras apenas dos días de incierto reposo, la expedición retomó rumbo el 9 de marzo. Tras siete días navegando hacia Poniente divisaron tierra, unas islas en las actuales Filipinas; generalmente se asume que se trataban de las islas cercanas a Samar, pero posiblemente se tratase de la isla de Siargao, junto a Mindanao. Prosiguieron navegando entre otras islas que, según las latitudes, parecen corresponderse con Hinatuan y Dinagat, hacia el Norte junto a la isla de Panaon y Leyte, para llegar, el 28 de marzo, a la isla de Mazaua, actual Limasawa. Celebraron allí la que primera misa en el territorio que habría de convertirse en Filipinas. El rajá Calambu les recibió generosamente, y les recomendó viajar al próspero pueblo de Cebú, importante puerto comercial, y cuyo rajá Humabon era su aliado.

En estas islas iban a conocer por primera vez los múltiples usos de la nuez del cocotero (*Cocos nucifera*), que en el siglo XVI iba a extenderse de la mano de los españoles por la Nueva España. Pigafetta observaba y reseñaba con curiosidad los animales desconocidos que encontraron tanto en Filipinas como en Borneo, desde hojas que en realidad eran insectos y parecían vivir del aire, hasta elefantes enjaezados o perlas del tamaño de huevos de gallina.

En Cebú, el rajá Humabón era líder, si no de toda la isla, sí de buena parte. Mediante la ayuda como traductor de uno de los dos esclavos de Magallanes, Humabón aceptó un acuerdo comercial con el rey de España. Además de aceptar bautizarse, promovió la conversión al cristianismo de todo su pueblo y de los aliados cercanos. Referencias semilegendarias del folklore bisaya decían de Humabón que era nieto del fundador de la dinastía[5], y que había convertido Cebú en un próspero puerto para el comercio. No era musulmán sino animista, y había acumulado experiencia en la defensa de su pueblo contra misioneros y guerreros musulmanes, de tal modo que encontró en el cristianismo una religión fácil de abrazar, como también sucedió con los demás líderes locales, que expresaron su alianza con Humabón y los españoles. Todos, excepto el jefe de la cercana isla de Mactán, de nombre Lapulapu, que rehusó convertirse al cristianismo, entregar obsequio alguno, y que desafió a Magallanes a que fuese a buscarle. Su isla, de apenas 65 kilómetros cuadrados, tiene al norte una extensa playa de más de tres kilómetros de extensión. Al aceptar entablar batalla en ese punto, Magallanes había cometido un error que a la postre iba a costarle la vida.

4 Pigafetta, 2012, pp. 225-227; Mafra, 2012, p. 164.

5 Citado en la composición literaria basada en el folklore local, de Jovito Abellana, titulada *Aginid, Bayok sa Atong Tawarik*, publicado en Cebú en 1952.

La batalla de Mactán. Muerte de Magallanes

Resulta difícil entender las razones que movieron a Magallanes a entrar en combate contra Lapulapu y los suyos. Las alianzas locales no eran el objetivo de la expedición, ni haberlas perdido hubiera comprometido su resultado final. Si lo hizo para asegurar la alianza de Humabón y sus gentes, derrotando a quien se le resistía, lo hizo contra lo que le prevenían las propias instrucciones reales, encaminadas a evitar combates con los habitantes indígenas en aquellos lugares donde desembarcara. Dichas instrucciones le recomendaban mantener la concordia incluso en caso de que los jefes indígenas rompieran acuerdos previos. Los mismos oficiales de la expedición trataron de disuadir a Magallanes del desembarco, y el propio Humabón le recomendó evitar un enfrentamiento directo. Magallanes dispuso no obstante el ataque para el 27 de abril, horas antes del amanecer. Contaba con 70 hombres distribuidos en dos botes, más varias decenas de guerreros indígenas a bordo de las caracoas o canoas locales, pero con instrucciones explicitas por parte de Magallanes de no participar en la batalla. La playa de Mactán se extiende sobre una plataforma coralina de poco fondo, pero de una extensión entre 600 y 900 metros, que no solo impedía a los botes acercarse a la playa, sino que les obligó a caminar sobre las rocas con el agua por encima de las rodillas, avanzando lentamente. Los hombres de Lapulapu aprovecharon la distancia para arrojarles una lluvia de flechas de punta envenenada. Pronto reconocieron a Magallanes, y concentraron sobre él sus ataques. Tras una hora de combate, y mientras ardía ya parte del pueblo, Magallanes ordenó la retirada. Malherido en la cara, un brazo y una pierna, fue finalmente rodeado y rematado en el agua.

La muerte de Magallanes y la derrota en Mactán supuso un punto de no retorno en la expedición. "Espero, ilustrísima señoría —expresaba Pigafetta en su crónica— que la gloria de Magallanes sobrevivirá a su muerte. Adornado de todas las virtudes, mostró inquebrantable constancia en medio de sus mayores adversidades"[6].



Monumento a Magallanes erigido en 1866 en Mactán



Monumento a Lapulapu, erigido a pocos metros del anterior

6 Pigafetta, 2012, p. 258.



Imagen satelital de las islas Filipinas
NASA

Con todo, lo peor estaba por llegar. Humabón, que lloró la muerte de Magallanes, cambió no obstante de aliados. Tal vez impresionado por la derrota, y al parecer convencido para la traición por el intérprete y esclavo de Magallanes, Enrique, planeó exterminar a los españoles y apoderarse de sus barcos y cargamento. Hizo creer a los expedicionarios que hacía entrega de unas piedras preciosas para el Rey de España, para lo que les convocó a un banquete. Aceptaron Juan Serrano y Duarte Barbosa, que habían sido elegidos comandantes de la expedición, junto con 22 hombres más. El piloto Juan Lopes Carvalho sospechó de la invitación y regresó a bordo, donde se encontraba Pigafetta, que estaba en una de las naves recuperándose de una herida de lanza sufrida durante la batalla de Mactán. Y, efectivamente, la invitación era la excusa para una trampa: los hombres de Humabón rodearon a los españoles, y tras una breve refriega los degollaron. A Juan Serrano lo dejaron con vida para intercambiarlo por un rescate, como así lo pidió desesperadamente desde la costa, pero desde las naves los expedicionarios vieron lo peligroso que hubiera sido regresar, y se hicieron a la vela con las tres naves restantes, abandonado a Serrano a su suerte, algo que probablemente culminó con su asesinato[7]. También en Cebú desaparece para la historia Enrique de Malaca, el esclavo de Magallanes al que este concedía su libertad en el testamento, y cuyo fin último se desconoce.

Quema de la Concepción. *La corte real de Borneo*

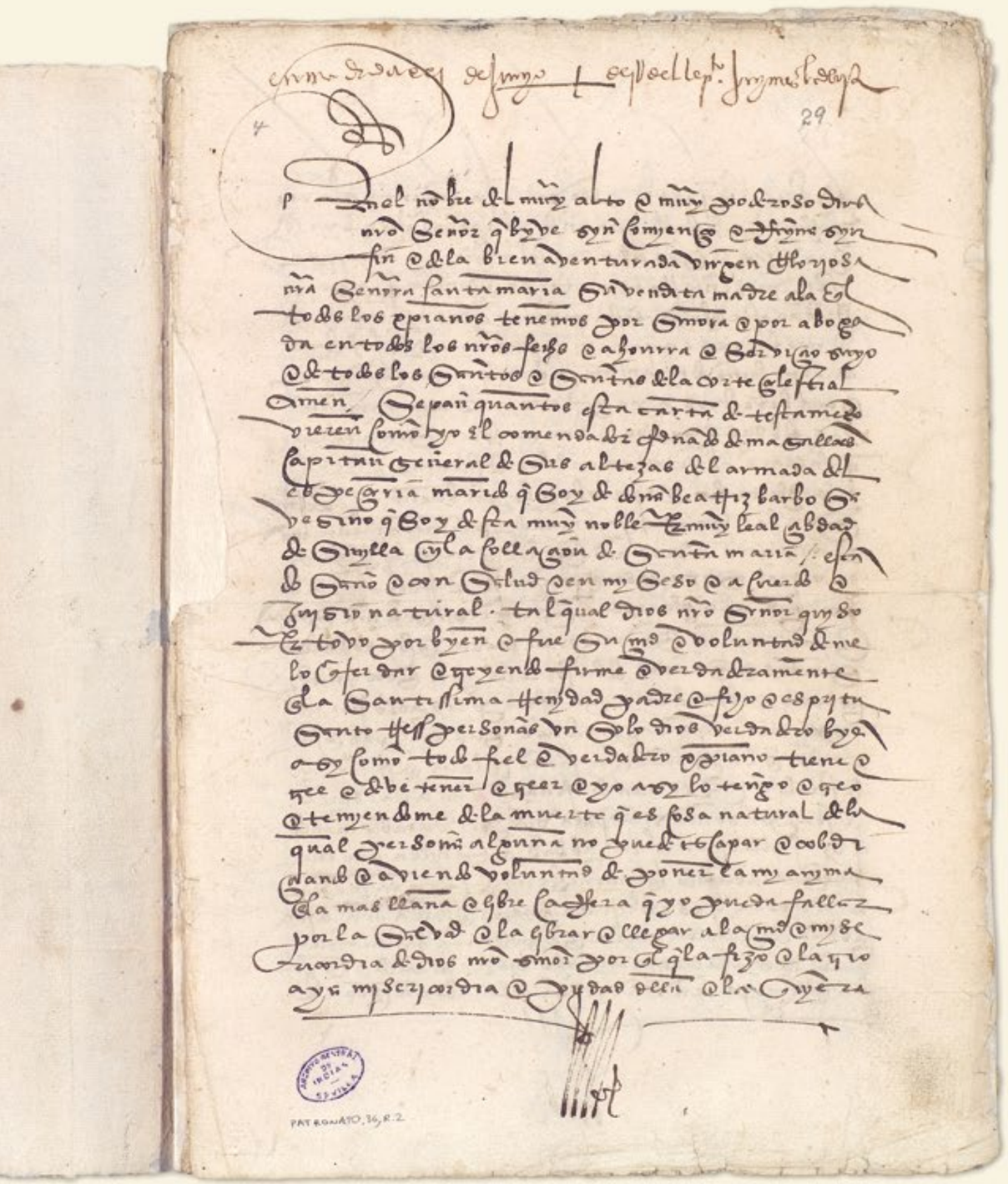
Tras la masacre, sin marinería suficiente, resultaba inviable continuar la expedición con tres naves. Dejado atrás Cebú, en el mismo mes de mayo y en un punto indeterminado de la isla de Bohol, posiblemente cercano a la actual ciudad de Tagbilaran, Juan Lopes Carvalho, sucesor de Magallanes como Capitán General tras la muerte de Serrano, junto con los demás capitanes de la expedición, tuvieron que tomar una decisión drástica. La *Concepción* estaba en peor estado que las otras dos, la *Trinidad* y la *Victoria*, de modo que optaron por desguazarla, servirse de sus aparejos útiles, clavos, maderas, etc., para pertrechar las otras dos, y continuar con la expedición rumbo a las Molucas.

Tras dirigirse hacia el importante puerto comercial de Butuán, en el norte de Mindanao, donde establecieron alianzas, identificaron puertos y zonas auríferas, las naves se dirigieron hacia Palawan, al este de las actuales Filipinas, pasando cerca de Cagayán en una ruta sencilla pero no exenta de dificultades en la que estuvieron a punto, según Pigafetta, de abandonar la empresa y renunciar tanto a llegar a las Molucas como a regresar a España[8]. La misma idea de dirigirse a Palawan indica el desconcierto que reinaba entre los expedicionarios, y falta de rumbo claro con respecto a qué determinación tomar.

Tras recalar en Palawan, la expedición llegó a la populosa ciudad de Madura, capital de Borneo. Pigafetta y los demás emisarios españoles, conducidos a lomos de varios elefantes hasta el palacio real, fueron recibidos por el sultán Ahmed, al que Pigafetta llama erróneamente rajá Siripada, confundiendo su nombre con el título real de rajá *Seri Paduka*[9]. De este sultán se conoce poco más que era el segundo monarca musulmán de Borneo, tal vez de origen chino. Madura era la nueva capital, ciudad levantada no lejos de la antigua, llamada P'o-ni desde el siglo IX por los comerciantes chinos refiriéndose al conjunto de Borneo[10], y donde los habitantes seguían siendo budistas en su mayoría. Los españoles quedaron fascinados ante el deslumbrante despliegue de riquezas que los cortesanos exhibían, siempre siguiendo el estricto protocolo real: desde paños de seda y oro, joyas engarzadas con piedras preciosas, porcelana, perlas... Tras la conversión del rajá al islam y la instauración de la nueva dinastía, los habitantes de Madura eran en

7 Pigafetta, 2012, pp. 259-260.
8 Pigafetta, 2012, p. 267.
9 Pigafetta, 2012, pp. 269-273.
10 Andaya, B., y Andaya, L. *A History of Malaysia*. Reino Unido: McMillan Education Limited, 1991, p. 30.

Testamento de Fernando de Magallanes
Reales Alcázares de Sevilla, 24 de agosto de 1519



cambio mayoritariamente musulmanes, lo que nos explica la naturaleza de la guerra entre las ciudades vecinas de la que Pigafetta es testigo en julio de 1521[11].

Alarmados por la posibilidad de una nueva trampa disfrazada de alianza, el 29 de julio los expedicionarios tomaron por la fuerza seis juncos de guerra que se les habían aproximado. Uno de los prisioneros era al hijo del jefe de la isla de Luzón, que apaciguó los ánimos y les aclaró que regresaban tras recuperar la alianza de la ciudad de Lawe, al sur del actual Sarawak, porque habían intentado cambiar de bando y aliarse a uno de los reinos dependientes de Java[12]. El sultán Ahmed aseguró a los expedicionarios que nada tenían que temer.

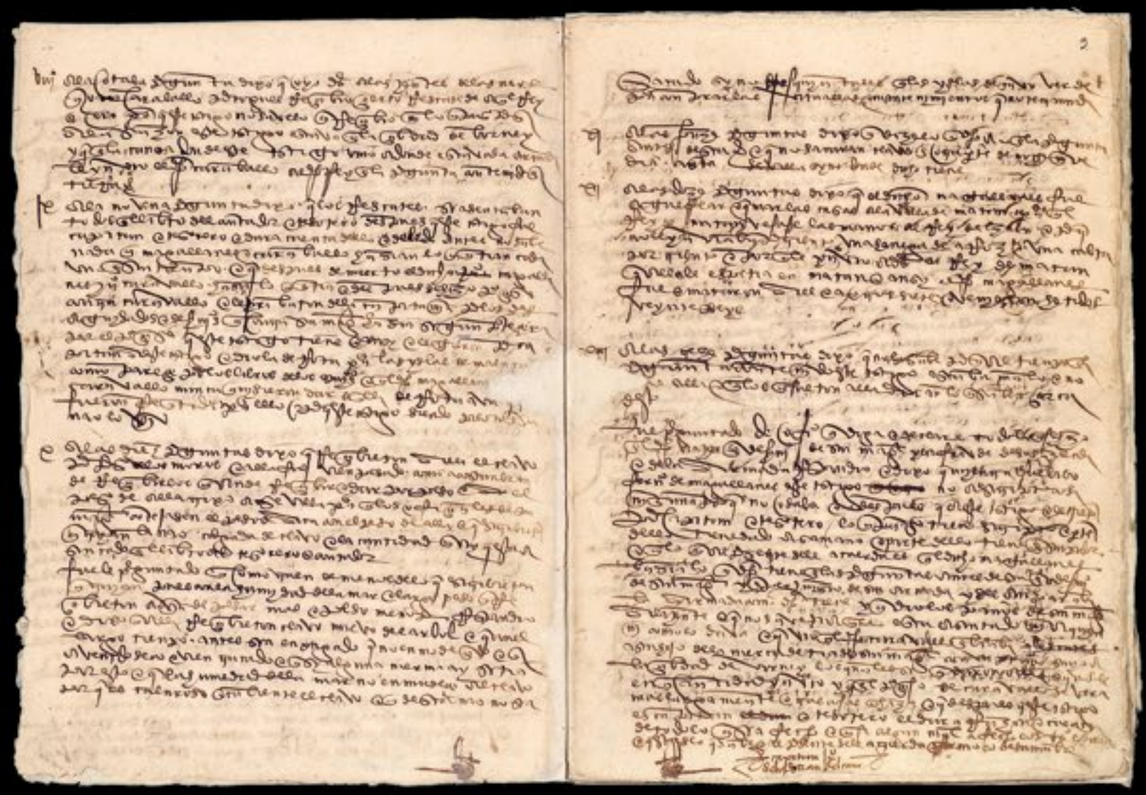
Tras salir de Borneo, se detuvieron mes y medio en una isla que llama Pigafetta Cimbombón, y que tal vez se trate de Balabac, al sur de Palawan. Allí repararon una de sus naves, que estaba haciendo agua. Sin una dirección clara, tras salir de aquella isla asaltaron un junco que transportaba a un jefe indígena de Palawan. Capturaron el barco por no quererse detener, e incluso les exigieron un rescate, aunque recondujeron la situación hasta terminar unos y otros como aliados. En octubre, navegando cerca de Mindanao, capturaron de nuevo una barca local, esta vez del tipo llamada *biniray*, y mataron en el asalto a siete de sus dieciocho tripulantes. Estas operaciones, del todo inadecuadas con respecto a las órdenes reales que definían el propósito de su misión, revelan hasta qué punto estaban necesitados de un liderazgo sólido. Por fin obtuvieron datos fehacientes sobre el rumbo adecuado a seguir para llegar a las Molucas, que era lo que necesitaban para retomar entonces el objetivo último de la expedición.

11 Pigafetta, 2012, p. 274.

12 Saunders, G. *A History of Brunei*. Kuala Lumpur: Oxford University Press, 2002, p. 50. Sobre la localización de Lawe al sur de Sarawak, véase Keat Gin, O. Borneo in the Early Modern Period: c. late fourteenth to c. late eighteenth centuries, nota 29. En Keat Gin, O., y Anh Tuan, H. *Early Modern Southeast Asia, 1350-1800.* New York: Routledge, 2016.

CATÁLOGO DE PIEZAS
ANÁLISIS Y COMENTARIOS

DECLARACIÓN DE ELCANO, ALBO Y BUSTAMANTE



Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizamo, en la que declaran el capitán de la nao *Victoria*, Juan Sebastián de Elcano, junto a Francisco Albo y Fernando de Bustamante, sobre distintos pormenores del viaje de la primera vuelta al mundo

Valladolid, 18 de octubre de 1522
30 × 21,5 cm, 10 hojas. Papel manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 34, R. 19

Tras el regreso de la nao *Victoria*, el Emperador ordenó que Elcano acudiese a su presencia, diciéndole que llevara consigo "dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón"[1]: tales fueron el piloto Francisco Albo y el barbero Fernando de Bustamante. Una vez en la corte los tres marinos, el alcalde de Casa y Corte, Santiago Díaz de Leguizamo, recibió el encargo de interrogarlos sobre varios aspectos turbios de la expedición.

Las declaraciones tuvieron lugar el 18 de octubre de 1522 en Valladolid. Bajo juramento, respondieron trece preguntas acerca de asuntos muy controvertidos: habían llegado a Castilla denuncias contra Hernando de Magallanes traídas por los desertores de la nao *San Antonio* en mayo de 1521, pero a bordo de la nao *Victoria* habían llegado noticias en sentido contrario, tanto por boca de tripulantes como en las cartas enviadas por los compañeros que habían quedado en las Molucas. Otras cuestiones polémicas eran producto del celo de los oficiales reales por dilucidar si la hacienda regia había sido defraudada o no.

Sobre la discordia entre Magallanes y otros capitanes de su armada, y las muertes y justicias a que dieron lugar, Elcano y Albo abundaron en la idea de que la raíz del enfrentamiento fue cómo entendían Magallanes y el veedor general, Juan de Cartagena, sus respectivos papeles en la expedición. Las instrucciones recibidas de la Corona por cada uno de ellos habían sido contradictorias. Igualmente subrayaron la actitud de desconfianza del capitán portugués hacia sus subalternos, ya que se resistía a informarles sobre el rumbo que iba a seguir, y no atendía sus consejos.

Magallanes también salía mal parado de las respuestas, en especial de las de Elcano, que, al fin y al cabo, había tomado parte en el motín de San Julián contra el Capitán General. El portugués fue acusado de no dirigir la armada a las Molucas, como era su obligación, implicándose en cambio en las guerras entre reyezuelos filipinos, donde por su temeridad encontró la muerte.

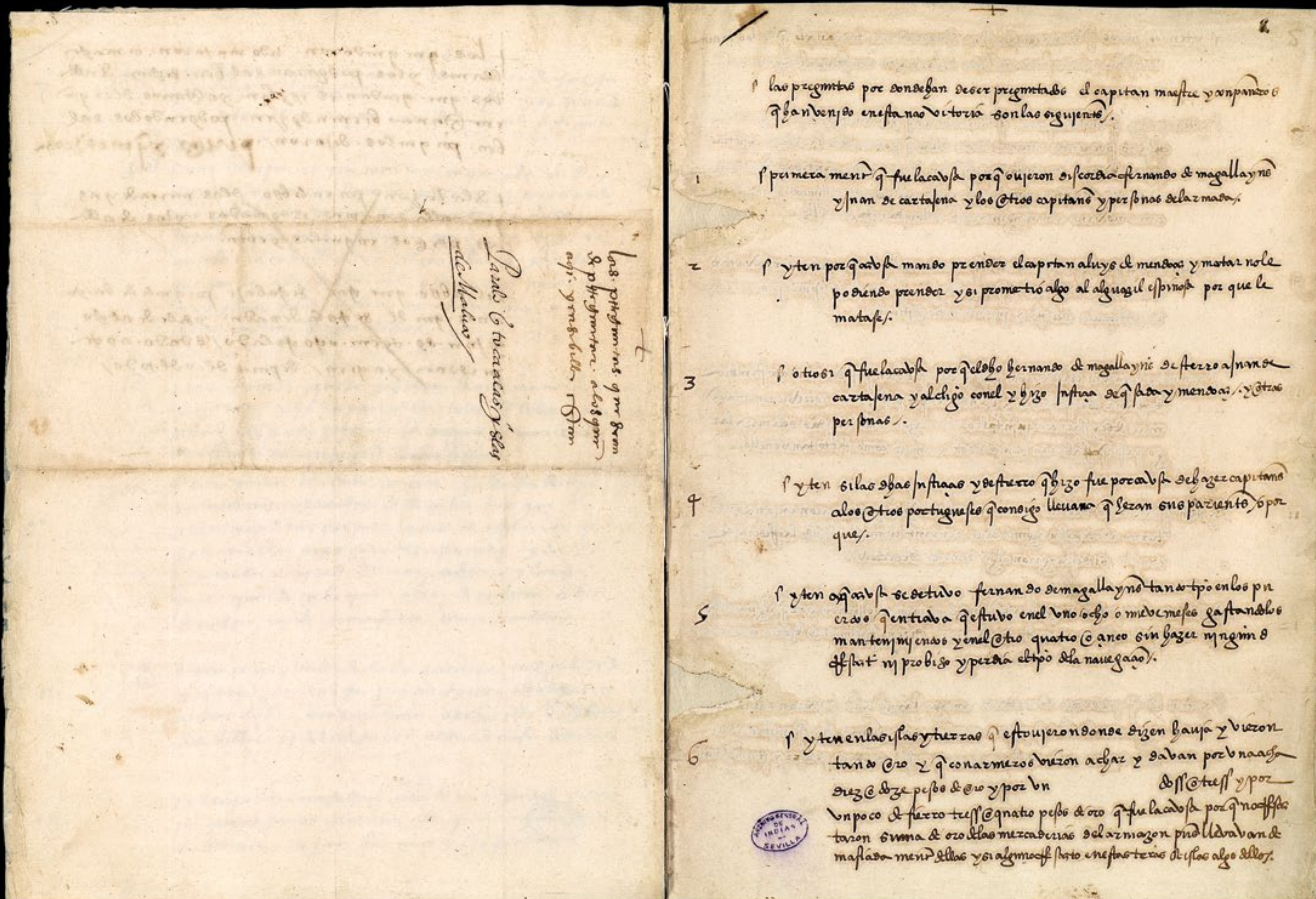
Otras preguntas tratan de esclarecer si los distintos capitanes que tuvo la expedición habían defraudado a la Corona: ¿Cómo se había rescatado oro en las islas Filipinas? Según los testigos, Magallanes había prohibido tal comercio. ¿Y qué se había hecho de ciertos juncos "de la China" que se habían tomado tras la salida de Filipinas, y de ciertos rehenes de calidad que se habían apresado? ¿Se habían asentado en los libros contables todas las actividades comerciales (y piráticas)? La culpa fue derivada al portugués João Lopes Carvalho, ya fallecido, que había sido elegido capitán general de la armada y la dirigió desde Filipinas a Borneo. Pero la duda más peliaguda pesaba sobre el clavo traído por la nao *Victoria*: se había detectado un descuadre sustancial entre los quintales anotados por el tesorero y el contador de la nao en las Molucas, y los pesados por los oficiales reales a la llegada a Sevilla. ¿Cómo era posible que el peso de la especia fuera menor, cuando por lógica habría aumentado por la humedad del mar? Elcano se justificó diciendo que el clavo, muy al contrario, se habría secado en el camino, y que solo habían utilizado tres quintales en Cabo Verde como moneda de cambio para reponer vituallas. ¿No habrían dejado algo de carga en Sanlúcar de Barrameda, o subiendo por el río hasta Sevilla? También lo negó tajantemente Elcano, mientras Albo y Bustamante declaraban su ignorancia al respecto.

El final del interrogatorio refleja las dudas que habían llegado a la Corona sobre la muerte de Magallanes: ¿Cómo le mataron los nativos? ¿O no fueron ellos? ¿Pudieron sus compañeros haberlo auxiliado, evitando así el fatal desenlace? En esto los tres compañeros se ciñen a un relato escueto de la intervención de Magallanes en aquella escaramuza absurda, evitando dar pábulo a aquellas sospechas.

No podemos dejar de comentar que en sus respuestas Elcano se presenta como líder único de la expedición durante su último año, mientras que Albo menciona un directorio que compartía el mando con el de Guetaria: Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de la nao *Trinidad*; el genovés maestre Juan Sebastián (en otros documentos apellidado «de Punzorol») como tesorero y contador de todas las mercaderías; y el escribano Martín Méndez también como tesorero.

Braulio Vázquez Campos

1 Valladolid, 11 de septiembre de 1522. EAH-AHE, Archivo de la Torre de Laurgain, leg. 15, nº 9.


8
las preguntas por donde han de ser preguntados el capitan maestre y conpañeros que han venido en esta nao vitoria son las siguientes/.
1 primera mente que fue la causa porque ovieron discordia fernando de magallaynes y juan de cartajena y los otros capitanes y personas del armada/.
2 yten por que causa mando prender el capitan a luys de mendoça y matar no le podiendo prender y si prometio algo al alguazil espinosa por que le matase/.
3 otrosi que fue la causa por que el dicho hernando de magallaynes desterro a juan de cartajena y al clerigo con el y hizo justiçia de quesada y mendoça/. y otras personas/.
4 yten si las dichas justiçias y destierro que hizo fue por causa de hazer capitanes a los otros portugueses que consigo llevava que eran sus parientes, o por que/.
5 yten por que causa se detuvo fernando de magallaynes tanto tiempo en los puertos que entrava que estuvo en el uno ocho o nueve meses gastando los mantenimientos y en el otro quatro o cinco sin hazer ningun efetto ni probecho y perdia el tiempo de la navegaçion/.
6 yten en las islas y tierras que estovieron donde dizen havia y vieron tanto oro y que con armeros vieron achar y davan por una hacha diez o doze pesos de oro y por un poco de fierro tres o quatro pesos de oro que fue la causa por que no se rescataron suma de oro de las mercaderias del armazon que llevavan



Santo Niño de Cebú

1780
Escultura de madera y marfil vestida
90 x 45 x 38 cm (alto x ancho x profundo)
Valladolid. Museo Oriental, MOMF29

La imagen del Santo Niño fue llevada a Filipinas por Magallanes en 1521 y donada a la reina Juana de Cebú. El 15 de abril —según cuenta el cronista de la expedición Antonio Pigafetta— "el sacerdote le mostró una imagen de Nuestra Señora y un Niño de madera bellísimo y una cruz, lo cual la emocionó mucho (...) Llorando pidió el bautismo. Se le impuso el nombre de Juana, como la madre del emperador"[1]. Días después, "sabiendo el capitán (Magallanes) que el Niño le gustaba mucho a la reina, se lo regaló y le dijo que lo colocase en sustitución de sus ídolos, porque era en memoria del Hijo de Dios. Dándole las gracias ella lo aceptó"[2].

La expedición de Legazpi-Urdaneta de 1565 encontró en Cebú esta venerada imagen. La historia del hallazgo viene así descrita por Fernando Riquel, escribano de Gobernación, en un tanto jurídico del 16 de mayo de 1565:

> ...el dia que los españoles entraron en esta dicha ysla e pueblo de Cubu, que fue el sábado veynte y ocho de abril deste presente año (...) en una de las casas de las más pobres moradas e humildes y pequeña y de poco aparato, donde entró Juan de camuz, natural de bermeo, marinero de la nao capitana, halló en ella una ymagen del nyño Jesús en su caxeta de madera de pino, y con un gorrón de flueco belludo de lana colorada, de los que hazen en Flandes, y su camysita de bolante y los dos dedos de la mano derecha alzados como quien bendize, y en la otra izquierda su bola redonda, su cruz y su collarico de estaño dorado al cuello[3].

Una carta de Andrés de Mirándola a Felipe II, escrita en Cebú del 28 de mayo de 1565, confirma esta información, al escribir que los españoles "hallaron un Niño Jesús y un berso de hierro y otro de bronce, que todo se entiende ser del tiempo de Magallanes"[4].

La imagen original la conservan desde entonces los agustinos en la basílica del Santo Niño en Cebú. La escultura de esta exposición fue traída desde Filipinas a Valladolid en 1780, y, actualmente, se expone en el Museo Oriental[5].

Blas Sierra de la Calle (O.S.A.)

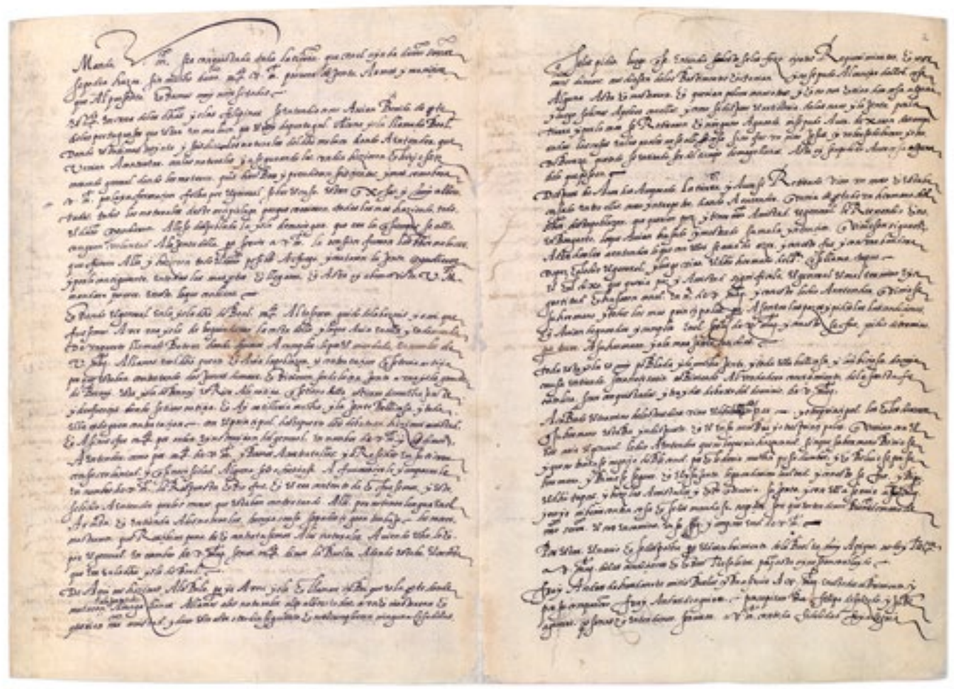
1 Pigafetta, A. *La mia longa et pericolosa navigazione. La prima circumnavigazione del globo (1519-1522). Trascrizione dal codice de la Biblioteca Ambrosiana.* Milano: Edizioni Paoline, 1989, p. 126.

2 Pigafetta, 1989, p. 127.

3 Tanto jurídico de la información que Miguel López de Legazpi mandó hacer del Santo Niño de Cebú, del 16 de mayo de 1565: Archivo General de Indias, Patronato 23, R. 17. En: Rodríguez, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana del Smo. Nombre de Jesús de Filipinas.* Manila: 1978, Vol. XIII, pp. 396-398.

4 Carta de Andrés de la Mirándola a Felipe II del 28 de mayo de 1565. Archivo General de Indias, Patronato, 34, N. 1.

5 Casado Paramio, J. M. *Marfiles hispano-filipinos. Museo Oriental de Valladolid, Catálogo II.* Valladolid: Edición Caja España-Museo Oriental, 1997, pp. 274-281; Sierra de la Calle, B. *Museo Oriental. China, Japón, Filipinas. Obras Selectas.* Valladolid: Edición Caja España-Museo Oriental, 2004, pp. 520-521.



Carta de Andrés de Mirandaola, factor de las Islas del Poniente, a Felipe II, sobre varios asuntos relativos a la expedición de Miguel López de Legazpi

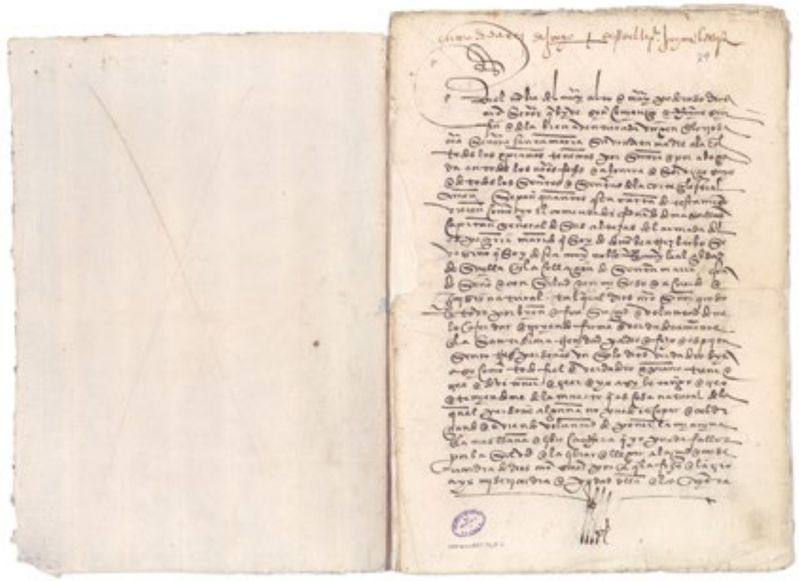
Cebú, 28 de mayo de 1565
2 folios. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Filipinas, 34, N. 1

Andrés de Mirandaola, reconocido por el agustino Andrés de Urdaneta como sobrino suyo, fue uno de los participantes en la expedición a Filipinas, promovida por el virrey de México, Luis de Velasco, capitaneada por Miguel López de Legazpi y conducida por el propio Urdaneta con el fin de encontrar la ansiada ruta de vuelta desde aquellas islas al continente americano. Dicha expedición, que partió de las costas mexicanas en noviembre de 1564, llegó a la isla de Cebú en abril del año siguiente. Mirandaola se establecería en la nueva conquista. En 1568 sería nombrado factor y veedor de la Real Hacienda las islas Filipinas, cargo que ocupó hasta su muerte, en 1578.

La carta que aquí presentamos hace un breve pero preciso relato del viaje de la expedición por algunas de las islas Filipinas y del contacto con los nativos, informando de los recursos disponibles y las posibilidades de evangelización; también aprovecha para pedir socorro de armas y tropa, así como beneficios personales. Por lo que a nuestro tema concierne, habla también de la llegada de los hombres de Legazpi a Cebú, de la que subraya que es la isla "donde mataron a la gente de Magallanes". En ella dice que encontraron a los naturales "revueltos" y que, finalmente, tuvieron que luchar, tras lo cual se retiraron y pudieron explorar el poblado, en el que encontraron "un Niño Jesús, y un berso de hierro, y otro de bronze, que todo se entiende ser del tiempo de Magallanes". De ser cierta esta suposición, la talla sería la que le habían regalado los expedicionarios a la reina Humamai tras su bautizo.

En otro orden de cosas, Mirandaola aborda un tema tan complicado como el de los límites establecidos en el Tratado de Tordesillas, que desde la llegada de los españoles al Pacífico había generado mucho malestar en la corte portuguesa. El guipuzcoano afirma que, tras realizar las mediciones correspondientes, quedaba plenamente demostrado que esos territorios se encontraban en la demarcación adjudicada a la Corona de Castilla.

Reyes Rojas García



Testamento de Fernando de Magallanes

Reales Alcázares de Sevilla, 24 de agosto de 1519
Testimonio del testamento otorgado por Hernando de Magallanes ante el escribano público Bernal González de Vallecillo y los escribanos de Sevilla Diego Martínez de Medina, Juan Rodríguez de Medina y Alfonso Fernández
Inserto en los folios 29 a 36 de los "Autos del fiscal de S.M. con Jaime Barbosa y sus hermanos, como herederos de Diego Barbosa, comendador y alcaide que fue de los Reales Alcázares de Sevilla"
31,5 x 22 cm, 9 hojas + 1 en blanco. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 36, R. 2

Mientras se apresta la armada en Sanlúcar de Barrameda, completas ya las tripulaciones, Magallanes otorga su testamento en Sevilla, ciudad de la que era vecino, el 24 de agosto de 1519, estableciendo el orden sucesorio. Instituye un mayorazgo para su hijo o nieto, y, si no hubiese ningún descendiente directo, para sus hermanos o sobrinos que lleven su apellido, debiendo cumplir el heredero tres condiciones: adaptar el apellido de la grafía portuguesa a la castellana, que adopte sus armas, y que se case y viva en Castilla.

Magallanes muere en la isla de Mactán el 27 de abril de 1521 en un ataque de los indígenas, junto con otros seis hombres[1]. Desgraciadamente no se pudo cumplir su deseo de ser enterrado en el monasterio de Santa María de la Victoria, en Triana.

Beatriz Barbosa, su mujer, y Rodrigo de Magallanes, su hijo, no le sobrevivieron mucho tiempo. Rodrigo murió el mismo año que Magallanes y Beatriz en 1522. Su suegro y albacea testamentario, el comendador Diego Barbosa, reclamará ante el Consejo de Indias el cumplimiento de la capitulación y también sus propios derechos hereditarios, pero el pleito es largo y cuando se dicta la sentencia ya ha muerto. El fallo, inicialmente contrario a los intereses de la familia, es apelado por su hijo Jaime Barbosa, que solicita en su nombre y en el de sus hermanos las mercedes y derechos correspondientes, además de los sueldos aún pendientes de pago tras diecisiete años.

Años después, Lorenzo de Magallanes, pariente muy lejano, pleiteará por el cumplimiento de la capitulación, que todavía estaba pendiente de resolver en 1567.

Falia González Díaz

1 Así al menos figura en la relación de fallecidos de la expedición. AGI, Patronato Real, 34, R. 11.



Escudo de tipo kalasag del pueblo bagobo de Mindanao

Anónimo. Siglo XIX
89 × 30 cm. Madera, fibra vegetal y pelo
Madrid. Museo de América, 16847

Campilán malayo-filipino de la Isla de Mindanao

1801-1900
Acero, pelo, fibra vegetal, madera. Longitud: 92,7 cm; anchura: 14,5 cm
Madrid. Museo de América, 2990





Las piezas que aquí analizamos son armas tradicionales filipinas. El campilán es una espada de forma ligeramente trapezoidal, de tamaño grande, hecha originariamente para su uso a dos manos, y que se caracteriza por tener una hoja estrecha en la empuñadura que se va ensanchando hasta su característico filo truncado con doble punta. Asimismo, la empuñadura tiene un remate en forma de V que, en determinados casos, al parecer cuando eran propiedad de algunos personajes de relevancia social, presenta restos de pelo humano o de caballo.

En cuanto al escudo, del tipo *kalasag*, tiene forma alargada y está elaborado en madera, de una sola pieza, dividido en tres partes por cañas transversales. Está decorado en su superficie exterior con motivos geométricos y presenta un botón central tallado para que encaje la mano en su interior, con motivos triangulares.

Armas similares a estas, muy arraigadas en las islas Filipinas, serían las usadas probablemente por los habitantes de la isla de Mactán en la batalla que los enfrentó a 49 miembros de la expedición de Magallanes (39 según el *Derrotero* de la expedición), el 27 de abril de 1521. Parece que los hombres del caudillo Lapulapu iban armados con lanzas de bambú, grandes escudos *kalasag* y campilanes, con los que lograron —ayudados por su enorme superioridad numérica— frenar a los expedicionarios y dar muerte a Fernando de Magallanes, cuando este se batía en ordenada retirada al darse cuenta del fracaso de la incursión.

Reyes Rojas García



Espada de conchas

S. XVI
Original. Acero forjado. Dimensiones: 116 x 20,5 x 2,8 cm
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-6

Esta espada cuenta con hoja cuadrangular y vaciado, puño de madera labrada con dos anillos, guarnición de conchas marinas y seis anillas. En otro lugar de este catálogo se ha hablado de la espada del siglo XVI y su tipología. Pero las armas en general y espada en particular, además de su uso propiamente bélico, tiene también un uso simbólico[1] y propagandístico, que con relación al viaje de Magallanes-Elcano queda recogido, junto con otros aspectos, en el relato de uno de sus participantes, Antonio de Pigafetta, inscrito en la expedición como Antonio Lombardo, con categoría de sobresaliente. Como vemos a continuación, en varios pasajes de su crónica aflora este carácter de las armas, con especial incidencia de las espadas.

Cuando Pigafetta comenta lo sucedido tras pasar en medio de cuatro islas llamadas Cerralo, Huinangan, Ibusson y Abarien, y después lo acontecido el jueves 28 de marzo, refiere claramente la exhibición del armamento como alarde de poder y superioridad, buscando inspirar temor y respeto:

> Extendió en seguida delante del rey paños de diversos colores, telas, cuchillos y otras mercaderías; hízole también ver todas las armas de fuego, hasta la artillería gruesa, ordenando aun disparar algunos tiros, de que los isleños se manifestaron muy atemorizados. Hizo armar de punta en blanco a uno de nosotros, encargando a tres hombres que le diesen sablazos y puñaladas para manifestar al rey que nada podría herir a una persona armada de esta manera, y después de sorprenderse mucho, por medio del intérprete, hizo decir al capitán que un hombre tal podía combatir contra ciento. Es verdad, replicó el intérprete en nombre del comandante, y cada una de las tres naves tiene doscientos hombres armados de esta manera. Se le hizo examinar en seguida despacio cada pieza de la armadura y todas nuestras armas, indicándole la manera de servirse de ellas[2].

En la isla de Massana, durante la entrevista con el rajá Colambu y el rajá Siagu, Pigafetta describe las actividades planificadas por orden expresa del comandante de la expedición el Domingo de Pascua, de nuevo con el fin deliberado de hacer una demostración de poder. Cuenta los preparativos de la misa y el desembarco en la isla: "Bajamos a tierra en número de cincuenta, sin llevar nuestra armadura completa, pero sin embargo armados y vestidos lo mejor que pudimos; en el momento en que nuestras chalupas tocaron la playa, se dispararon seis tiros de bombarda en señal de paz"[3].

Más adelante, prosigue con lo que sucedió durante la consagración, y finalizado el acto de culto se pone broche final a la jornada con una "danza de espadas"[4]:

> En el momento de la oblación, fueron, como nosotros, a besar la cruz, pero no hicieron el ofrecimiento, y en el momento de alzar, ado- raron la Eucaristía con las manos juntas, imitando siempre lo que hacíamos. En este instante, las naves, habiendo visto la señal, hicieron una descarga general de artillería. Después de la misa, algunos de nosotros comulgaron, y en seguida el comandante hizo ejecutar una danza con espadas, lo que produjo mucho placer a los soberanos[5].

Muy probablemente, estos alardes se ejecutaron con espadas similares a las mostradas en esta exposición.

María del Mar García Roldán

1 Sobre la simbología de la espada puede consultarse la obra de ese gran coleccionista de espada que fue Juan-Eduardo Cirlot: *Diccionario de Símbolos*. Barcelona: Labor, 1992, pp. 192-194.

2 Pigafetta, A. *Primer viaje al rededor del mundo*. Sevilla: Civiliter, 2012, p. 46.

3 Ibídem, p. 51.

4 Las danzas de espada están ampliamente documentadas para el periodo que nos ocupa, incluso en la literatura del Siglo de Oro. Muchas festividades religiosas en la España actual cuentan con su danza de espadas. Son muy conocidas en Andalucía las de la comarca del Andévalo en Huelva, o las de Obejo, en Córdoba.

5 Pigafetta, 2012, p. 51.





12

EL DESTINO

ELCANO Y LAS ISLAS MOLUCAS

La armada se detiene en una isla filipina para reparar los barcos, y los hombres deciden poner fin a aquel errático y peligroso viaje a ninguna parte que dura ya más de cuatro meses. Los tripulantes destituyen a Juan Carvalho y nombran en su lugar nuevos capitanes: Gonzalo Gómez de Espinosa para la nao *Trinidad*, y Juan Sebastián Elcano para la nao *Victoria*. Ambos compartirán el gobierno de la Armada con el maestre Juan Bautista, y serán auxiliados por el escribano y contador Martín Méndez.

La armada recupera entonces su objetivo primigenio: alcanzar las islas Molucas. Guiados por pilotos locales que ponen a su servicio de grado o a la fuerza, se dirigen al Sur. El objetivo es ahora claro y nada parece detenerlos. Al atardecer del 8 de noviembre de 1521, una salva de artillería truena en el puerto de Tidore. La *Trinidad* y la *Victoria* han alcanzado el Maluco.

SAN LÁZARO (ISLAS FILIPINAS) – TIDORE (ISLAS MOLUCAS)

16 de septiembre de 1521 – 21 de diciembre de 1521

96 días

JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO (1487-1526)
El protagonista olvidado del relato de la primera circunnavegación

Francisco de Borja Aguinagalde Olaizola
Correspondiente de la Real Academia de la Historia
Archivo Histórico de Euskadi

Una biografía histórica es el resultado de una síntesis entre la recreación literaria y la descripción, a partir de documentación veraz y fidedigna, de la vida de una persona. Reclama a su autor honestidad científica y capacidad de empatía con el biografiado, además de una cierta habilidad para hilar un discurso coherente y recrear ambientes, situaciones, relaciones personales, sociales, políticas. La capacidad de penetración psicológica es tan importante como disponer de fuentes documentales, visuales o de cualquier clase, que permitan restituir algo de lo que sucedió.

Pues bien, muy poco de esto es posible en el caso de Elcano.

Dirigir con maestría la nave que permitió culminar una expedición prácticamente fracasada, gobernar a sus tripulantes exhaustos y coronar una empresa extraordinaria, sitúa a su protagonista en el escaparate efímero de la fama, como ya se dijo en 1522 a su regreso, *qui aeterna memoria celebrentur*[1]. Pero nada más.

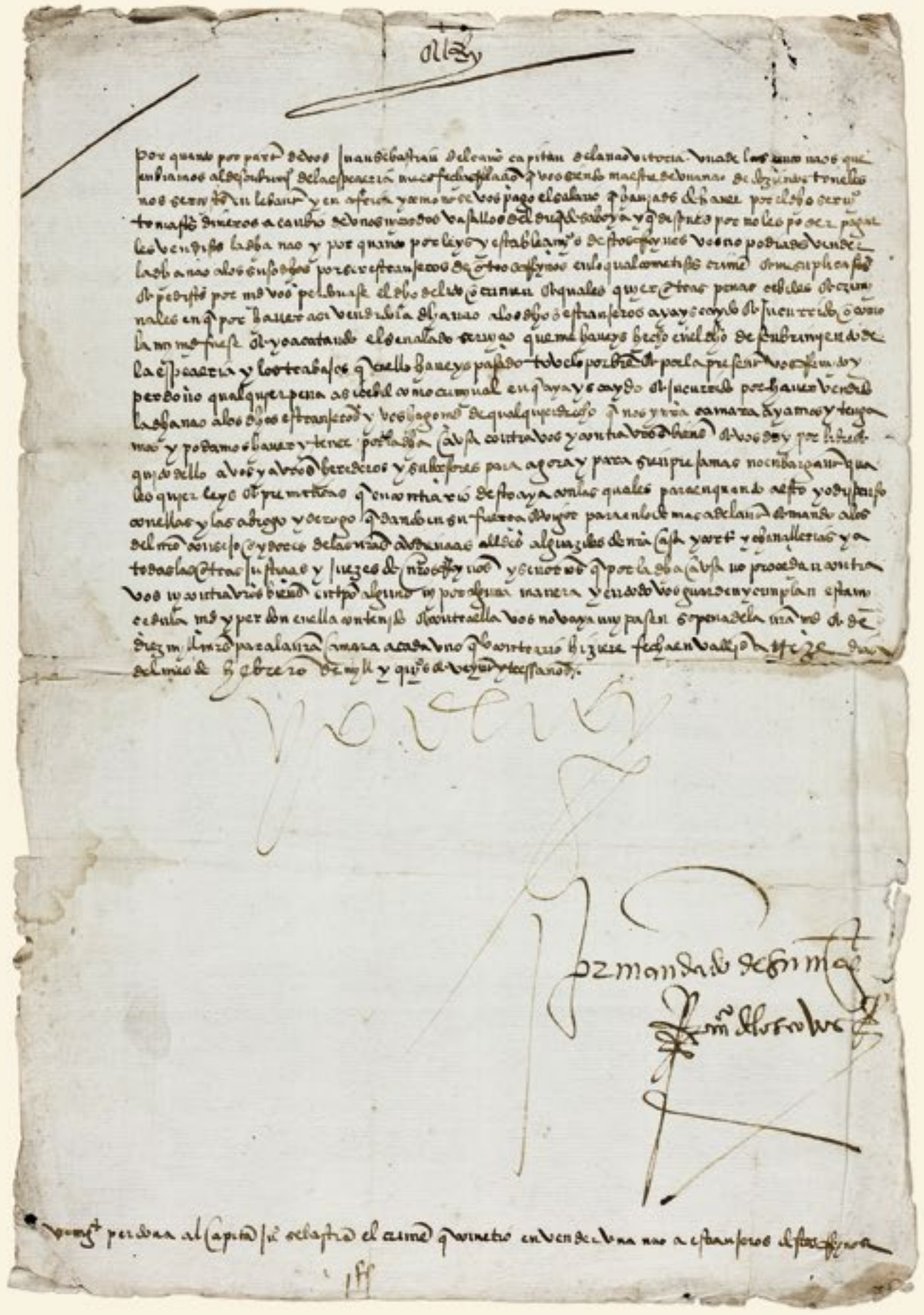
La desaparición de archivos y documentos clave, la incuria de siglos y el desinterés de unos y otros han convertido al hijo de Getaria en casi un desconocido hasta hoy mismo. El quinto centenario no puede improvisar subsanar este olvido, pero sí debe hacer cuanto esté en su mano para restituir al menos una parte de su biografía y procurarle el lugar que merece en el panteón de hijos ilustres. Hay información dispersa y, sobre todo, mucho por hacer en interpretar de otro modo las fuentes documentales que conservamos. Para situar lo que sabemos sobre Juan Sebastián en relación a otros protagonistas de primea línea, algunos bien conocidos y estudiados. Sin ir más lejos, a su regreso a España en septiembre de 1522 y su ida a la Corte un mes después, durante unas semanas va a tratar, en este entorno políglota y brillante, además de con el omnipresente y poderoso secretario Francisco de los Cobos (*ca*. 1477–1547), con algunos de los personajes más eminentes de la política y el humanismo europeos del siglo: el canciller imperial Mercurino Arborio di Gattinara (1465-1530), el magnífico embajador de la república de Venecia Gaspar Contarini (1483–1542), el cronista Pedro Mártir de Anghiera (1457–1526) y Maximiliano Transilvano (*ca*. 1480–1538), además del propio Emperador. Todos ellos, de forma expresa o velada, nos han transmitido su opinión sobre Elcano.

Elcano nace en Getaria en 1487, hijo de un vecino de condición social y económica desahogada, Domingo Sebastián de Elcano, y de su mujer, doña Catalina del Puerto, de familia de escribanos. Forma parte de una *fratrie* de seis chicos y dos chicas, de la que es uno de los mayores. Su familia procede de la casa solar de Elcano, situada en el barrio homónimo de Elcano, en Aia, a escasos kilómetros de Getaria.

Todavía hoy se "especula" en ocasiones sobre su apellido, lo que no deja de resultar desconcertante, además de ser otra elocuente expresión del desconocimiento que rodea su figura. Decir que su familia era Cano, apellido desconocido en su pueblo, en base a su firma, como ya advirtió un eminente paisano suyo tres siglos después, "… todos sabemos que

Mapa de las islas Molucas,
«célebres por su gran abundancia en especias aromáticas que se exportan a todo el mundo»
Abraham Ortelio

1 Transilvano, M. *De Moluccis insulis, itemque alijs pluribus mirandis, quæ nouissima Castellanorum nauigatio sereniss. Imperatoris Caroli V auspicio suscepta, nuper inuenit: Maximiliani Transyluani ad Reuerendis. Cardinalem Saltzburgensem epistola lectu per quam iucunda*. Colonia: 1523.



Real Cédula de perdón de Carlos I a Juan Sebastián de Elcano por haber vendido una nao a extranjeros
Valladolid, 1522-02-13
AHE, serie Lardizábal, dossier de Juan Sebastián de Elcano, legajo 15, nº 9

en el Pays no hay tal apellido del Cano y sí el barrio de Elcano"… "nada es más regular y ordinario en los castellanos que no saben y lo que es peor ni quieren saber ni instruirse en la Lengua Bascongada"[2].

Los Elcano se sitúan en el escalafón social inmediatamente inferior a los linajes más relevantes de Getaria y las villas del entorno. Por relaciones familiares, entre sus primos y parientes próximos[3] cuentan con influyentes maestres de naos, capitanes, inversores y comerciantes de las familias Arrona, Vildayn, Olazábal o Amilibia-Zarauz, que se asocian para hacer negocios en el Mediterráneo, Gran Bretaña o Países Bajos. Algunos de ellos, bien conocidos en la corte.

Su generación vive en un contexto de fuerte crecimiento económico, lleno de posibilidades de negocio que propician una notable movilidad social. Por una parte, las villas costeras de Gipuzkoa y Bizkaia, desde el último tercio del siglo XV, protagonizan una época dorada de riqueza relativamente fácil, impensable una generación antes. Y, por otra, la monarquía castellana es un promotor económico extraordinario, que ha encontrado en el saber hacer de los "vascongados", tanto en la dirección de las armadas como en la construcción naval, los *partners* privilegiados en esa expansión económica y política, cuyo escenario revolucionario es el mar y, sobre todo, la aventura americana.

Sobre la juventud, adolescencia y primeros años de Juan Sebastián, es decir, hasta que ha cumplido prácticamente 30 años, no tenemos información que permita describir de manera precisa en qué ocupó su tiempo. Es él mismo quien, a inicios de 1523, aprovechando su fama para presentar una relación de servicios cuyo objetivo no es otro que solicitar el perdón por un delito cometido hace unos años, aclara algo este extremo:

> … por quanto por parte de vos Juan Sebastian delcano capitan de la nao vitoria, una de las çinco naos que / enbiamos al descubrimiento de la espeçieria me es fecha relaçion que vos siendo maestre de una nao de dozientos toneles / nos seruystes en lebante y en africa … y como no se vos pago el salario que hauiades de hauer por el dicho seruicio / tomastes dineros a canbio de unos micardos (sic) vasallos del duque de saboya y que despues por no les poder pagar / les vendistes la dicha nao …en lo qual cometistes crimen e me suplicastes / e pedisteis por merçed vos perdonase [4].

Esta afirmación coincide con mi opinión de que se dedicó a lo único que sabían hacer su familia, parientes y vecinos: navegar, o bien al servicio o asociado con armadores del entorno, o bien en las numerosas armadas que se organizaron en estos años por la Monarquía. Pero, hasta la fecha, no consta en documentación que lo acredite de forma precisa. En todo caso, Elcano irá asumiendo el conjunto de rasgos característicos del marino de su generación, que es una mezcla de maestre de nao, comerciante y hombre de armas. Lo describe perfectamente en 1537 un viejo conocido de su familia, además de decano de los armadores más importantes de la costa guipuzcoana al servicio de la corona en estos años, el vecino de Zumaya maestre Andrés Pérez de Yndañeta[5] (1460-cr. 1540): "de çinquenta e çinco años a esta parte … ha nabegado por mar en sus propias naos asy en mercadería como de harmada en seruiçio de los reyes católicos e a su sueldo"[6].

La *vida pública* de Elcano arranca con su participación en la armada de Magallanes.

El Capitán es conocido en los círculos profesionales y ello le permite enrolarse a inicios de 1519 en esta expedición, que costó tanto trabajo arrancar, con el grado de contramaestre, y, en seguida, de maestre, de una de las cinco naves[7].

2 1800.03.3 (Tolosa). Carta de Bernabé Antonio de Egaña, Secretario de Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa, dirigida a Miguel Joaquín de Lardizábal y Amézqueta, heredero de Elcano, con extensos detalles sobre el apellido Elcano. AHE, Fondos de familia, Archivo de la Torre de Laurgain, leg. 15, nº 9.

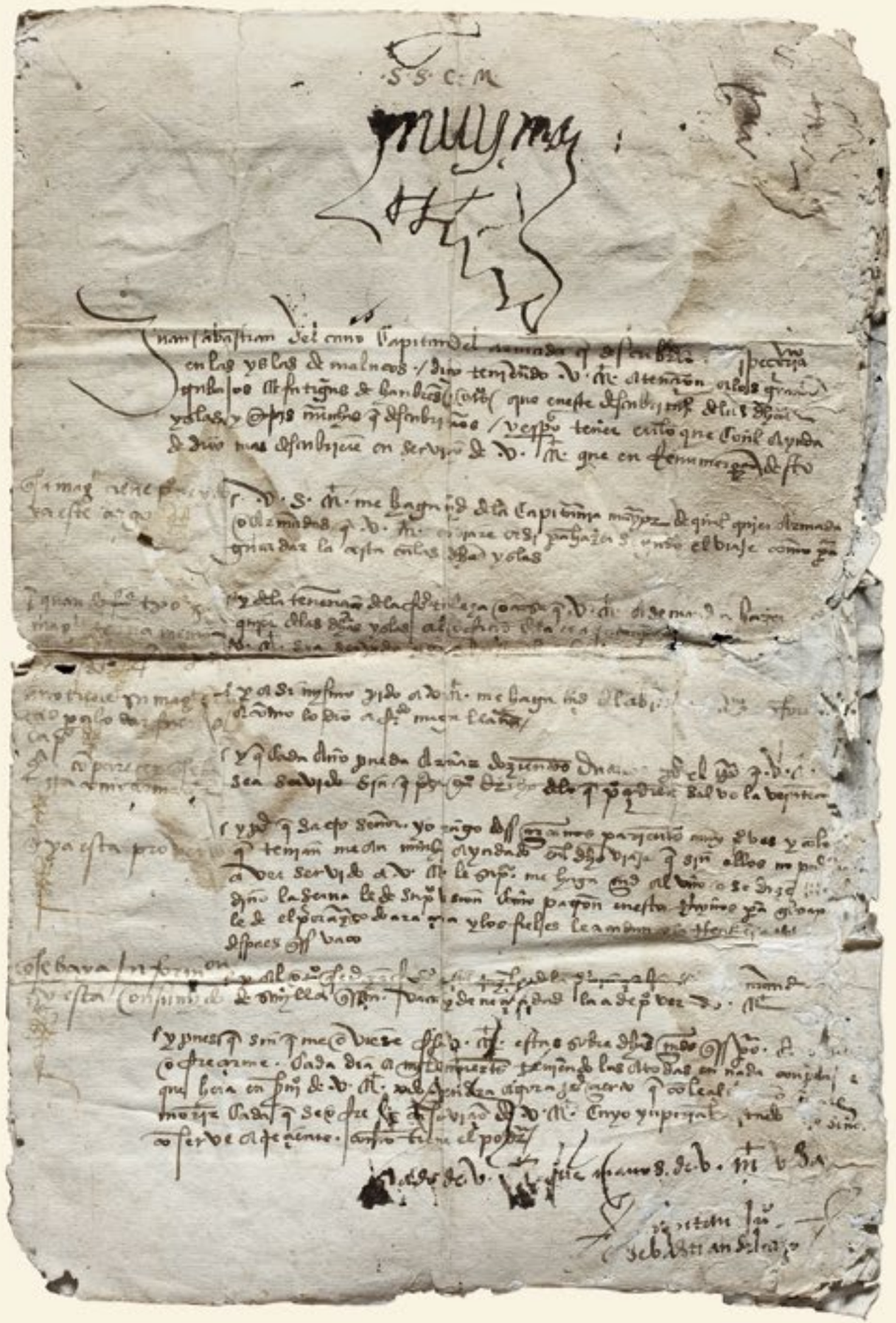
3 He detallado todo esto en Aguinagalde, F. B. "La Getaria de Juan Sebastián de Elcano. Una encuesta genealógica y de cartografía social (1430-1530)", en *Primus circumdedisti me. Claves de la primera globalización,* Valladolid, 2018 (en prensa).

4 AHE, Archivo de la Torre de Laurgain, leg. 15, nº 9.

5 Los Indaneta de Zumaya se dedican al corso desde el último tercio del XV, y sirven con sus barcos en las armadas reales. Consta que Andrés fleta un navío para la armada de Nápoles (1504), además de servir en Orán. Ref. Ladero Quesada, M. Á. *Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos. Nápoles y el Rosellón, 1494-1504.* Madrid: Real Academia de la Historia, 2010.

6 AGI, Patronato Real, 38, R. 18. Indañeta interviene en los autos judiciales que se siguen por los herederos de Juan de Epelola, fallecido en la armada de Loaysa, precisamente aportando su testimonio de persona experta y prestigiosa.

7 7 Sobre la organización ref. la reciente investigación meticulosa de Gil, J. Los hombres y el rol del viaje de Magallanes. En *In medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo. Actas del II Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) los días 20 y 21 de septiembre de 2017.* Sevilla: 2017, pp. 31-58.



Carta de Juan Sebastián de Elcano a Carlos I dando noticias de su llegada y solicitando diversas mercedes (1522, entre septiembre y octubre). Al margen, la contestación del secretario del Rey, Francisco de los Cobos

AHE, serie Lardizábal, dossier de Juan Sebastián de Elcano, legajo 15, nº 9

Elcano figura en el relato de la expedición *de Magallanes* en dos momentos: en el motín de abril de 1520, que acaba de forma sangrienta y con el regreso de la nao *San Antonio*[8]; y, a partir de la muerte de Magallanes, como uno de los capitanes que dirigen la expedición, cuyo primer acto es la larga estancia en diciembre de 1521 en el archipiélago de las Molucas. Interviene en las firmas de paces, vasallajes, entrega de banderas de Castilla a los diferentes reyes de las islas, etc., según son minuciosamente anotados por el contador de la expedición, Martín Méndez[9].

Tradicionalmente se han subrayado los avatares violentos de la expedición y se ha puesto de relieve un supuesto conflicto Magallanes-Elcano, sobre lo que no hay suficiente información contrastada, ni menos concluyente. Elcano no protagoniza los hechos, y queda desdibujado en un segundo plano. Pero es curiosa la manera en la que tradicionalmente se ha dado gran relevancia a esta cuestión, desde un chauvinismo pintoresco hijo de su tiempo, que, me temo, no ha dicho su última palabra.

En diciembre de 1521, toma el mando de los restos de la expedición y en la nao *Victoria* protagoniza, junto con sus compañeros, la proeza de todos conocida.

La fama y el éxito de los marinos y *conquistadores* de esta época se sostiene y se difunde a través de la combinación de diferentes elementos: una lista dilatada y consecutiva de servicios y/o hechos de armas muy relevantes, que mantiene despierto el interés de los contemporáneos; una cierta capacidad comunicadora, vinculada a la conciencia de que es preciso narrar los hechos y divulgarlos, tanto para dar cuenta de lo que uno hace, como, en su caso, como fórmula de descargo ante los concurrentes o enemigos declarados (apoyada, si es posible, por un cronista, o escritor reputado, que ensalce y divulgue los acontecimientos[10]); y la capacidad económica y el interés personal para mantener vivo el recuerdo.

Pero ninguno de estos elementos interviene en la construcción del relato de la hazaña de Elcano, que es, además, la conclusión de una gesta que ya iba *apellidada* con el nombre de su promotor.

La llegada a Valladolid, a inicios de octubre de 1522, es el momento clave para consolidar esta fama y darle visibilidad. Y la podemos considerar como un fracaso. Elcano llega a la corte reclamado por el Emperador, y reclamado de forma imperativa e inmediata. Escribe el día 6 un "aviso", contando de forma telegráfica lo que ha sucedido en el viaje. Tres años resumidos en folio y medio, en el que tutea al Emperador. Algo inaudito y extraordinario. Y el día 11 el secretario Cobos le contesta, de su puño y letra (lo que es, así mismo, infrecuente), y le conmina, en nombre de Carlos I, a acudir a Valladolid.

En la corte tiene que dar descargo de diferentes cuestiones prácticas sobre los conflictos con Magallanes, y lo hace ante su paisano, el bilbaíno licenciado Sancho Díaz de Leguizamón, alcalde de Casa y Corte. Y es, además, interrogado por los cronistas, los eruditos y los humanistas que residen a la sombra de César. Hombres de gran cultura y reputación, en algún caso, internacional: el embajador veneciano Gaspar Contarini, el poeta y humanista belga Maximiliano Transilvano, miembro de la cancillería de Gattinara, y el cronista oficial de esta era de descubrimientos, Pedro Mártir de Anghiera, decano de esta compañía y de altísimo prestigio, quien lleva relatando esta aventura universal treinta años, publicándola *por entregas* en sus *Décadas*. El juicio de Anguiera es contundente, casi despectivo[11], y nos da la clave de lo que denomino *fracaso de Elcano*. Dice Anghiera: *Sunt hi octodecim superstites litterarum penitus expertes. Ita successiue inquirunt [Los 18 supervivientes son prácticamente todos ignorantes, según sucesivamente [han sido] interrogados].*

8 Se siguen los detalles en la *Colección General de documentos relativos a las Islas Filipinas*, 5 vols. Barcelona: 1918-1923, vols. IV y V.

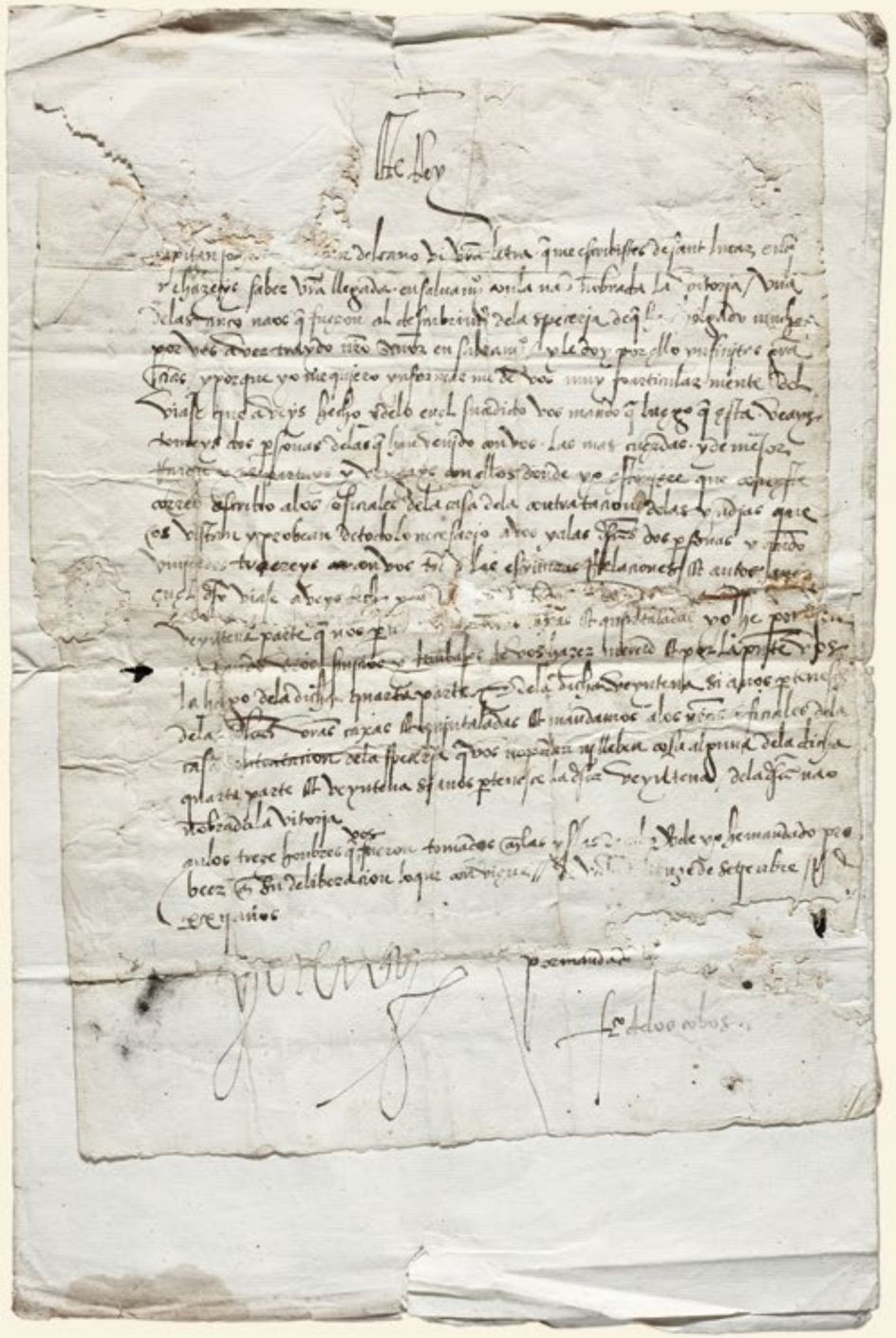
9 En el conocido *Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las ylas y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes Gonçalo* Gómez *Despinosa y Juan Sevastián del Cano, y el maestre Juan Batista, governadores del Armada quel Emperador nuestro señor envia al descubrimiento del Especiería, y yo, Martín Méndez, contador dellla*, AGI, Indiferente General, 1528, N. 1, editado en la citada *Colección General de documentos relativos a las Islas Filipinas*, vol. 3, pp. 166-194, doc. nº 105.

10 El caso de Hernán Cortés, coetáneo de Elcano, y sus *Cartas de Relación*, es paradigmático.

11 Ref. su *De Orbe novo decades*, Miguel de Eguia, 1530, capítulo VII de la Década quinta, fol. 80v.

Carta de Carlos I a Elcano, acusando recibo de aquella en la que le informaba de su regreso con la nao *Victoria*, y mandándole acudir a la corte con dos de sus compañeros

Valladolid, 11 de septiembre de 1522
AHE, serie Lardizábal, *dossier* de Juan Sebastián de Elcano, legajo 15, nº 9



Elcano afirma que escribió lo que sucedió, es decir, que dio su versión escrita de los hechos. Y que se la entregó a Juan de Samano, quien era en este momento el criado de confianza de Cobos enviado por este a la Casa de la Contratación para todo lo relativo a las cuestiones de Indias: "e parte dello tiene dado a Samano, e parte dello tiene en su poder"[12].

Fernández de Oviedo[13] también la tuvo en sus manos, y la utiliza en su crónica:

> en lo de suso yo he seguido la relación que Juan Sebastián del Cano me dio, que es aquel capitán que boluió a España con la nao Victoria … y quasi la misma relación que yo sigo escriuió el bien enseñado secretario de Cesar llamado Maximiliano Trassiluano al cardenal Salzeburgense y por tanto acabaré la relación del dicho Juan Sebastián del Cano y después della diré algunos pasos notavles que dize el Pigafetta que me paresce que no se deuen dexar en silencio.

Texto, como se sabe, nunca encontrado. Elcano, además, aprovecha su estancia para entregar un memorial en el que solicita diferentes mercedes, con poco éxito. Memorial cuyo original encontró de manera casual quien esto escribe en 2015, y que es una pieza elocuente para caracterizar a su promotor[14].

El relato de esta aventura prodigiosa se escribió y editó de inmediato, para un mercado lector, el europeo del momento, ávido de noticias, hasta el punto de que los primeros *best sellers* del siglo XVI eran los impresos relacionados con los descubrimientos[15]. Pero escrito de mano de este grupo de eruditos, amigos y estrechos colaboradores, que forman parte, además, de la *intelligentsia* cultural del continente. Que conversan con quien, para ellos, no es más que un pintoresco y asilvestrado marino "vizcaíno", del que toman datos —esto es indudable— pero que no les interesa.

Todavía en 2019 acudimos a los textos —¿las versiones?— de Transilvano, Anghiera y Pigafetta —el *malvado y rencoroso*[16] Pigafetta—, para reproducir el relato de este viaje. Y olvidamos un hecho fundamental: al crear un relato formal de lo sucedido, los autores seleccionan y ordenan el contenido del mismo, de manera que construyen un discurso, entre erudito y oficial, cuyo único protagonista no puede ser más que Magallanes.

En cualquier caso, en 1522 el capitán Juan Sebastián se ha convertido en un activo importante para la Corona, de cuyos servicios entiende ocuparse a partir de este momento. Y, por su parte, Elcano es perfectamente consciente de su inmenso crédito en el entorno que mejor conoce, el de los armadores, navegantes y marinos. Y entiende sacar partido de ello, como es natural.

Todo es cuestión de perspectiva personal y de contexto, que muchas veces desconcierta al lector de 2019. Elcano se tendrá que conformar con una "renta" de 500 ducados (que supera, en todo caso, con mucho, las recibidas por Francisco Albo y Martín Méndez), además de con un simbólico aumento de armerías personales, pero aprovechará para hacerse perdonar un delito de magnitud, al que me he referido antes, y consolidar un cierto trato de favor en los círculos del poder.

Hasta aquí la celebración que ahora nos ocupa.

Elcano muere (1526) en la armada de Loaysa, de la que es segundo y dirige durante una semana. Pero esta es otra historia, que, en su momento, merecería ser recordada.

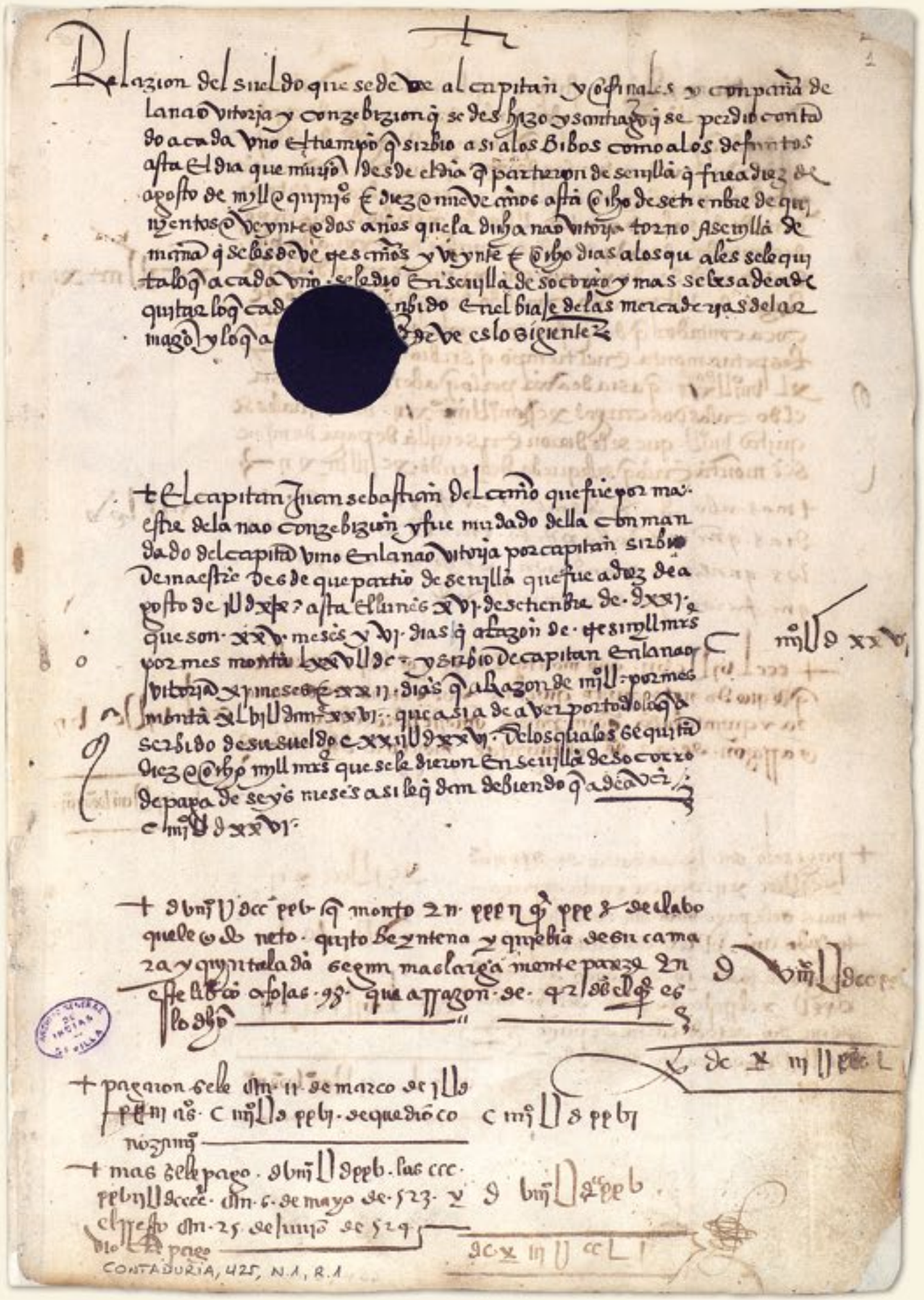
12 Testimonio ante el lic. Leguizamón, el 18 de octubre. A.G.I., Patronato, 34, N. 19.

13 Ref. Fernández de Oviedo, G. *Libro XX de la segunda parte de la general historia de las Indias.* Valladolid: 1557, capítulo 1, fol IX r.

14 He publicado los detalles sobre todo ello en Aguinagalde, F. B. Las dos 'cartas' que escribió Juan Sebastián de Elcano a su regreso. En *La primera vuelta al mundo. Edición conmemorativa del V Centenario 1519-1522*. Taberna Libraria, 2019 (en prensa).

15 Ref. Masetti, C., *L'immagine del nuovo mondo nelle xilografie delle lettere a stampa vespucciane*, in Pinto, G., Rombai, L. y Tripodi, C. *Vespucci, Firenze e le Americhe. Atti Del Convegno si Studi, Firenze, 22-24 Novembre 2012*. Leo S. Olschki Editore, 2014, pp. 183-215.

16 Es obvio que hay que reevaluar la simplista interpretación clásica que se hace de la intervención del vicentino Antonio Pigafetta en el relato del viaje.



Informaciones sobre sueldos, mercancías y mercedes relativas a la Armada a la Especiería organizada por Fernando de Magallanes: sueldo de Elcano
Ca. 1524

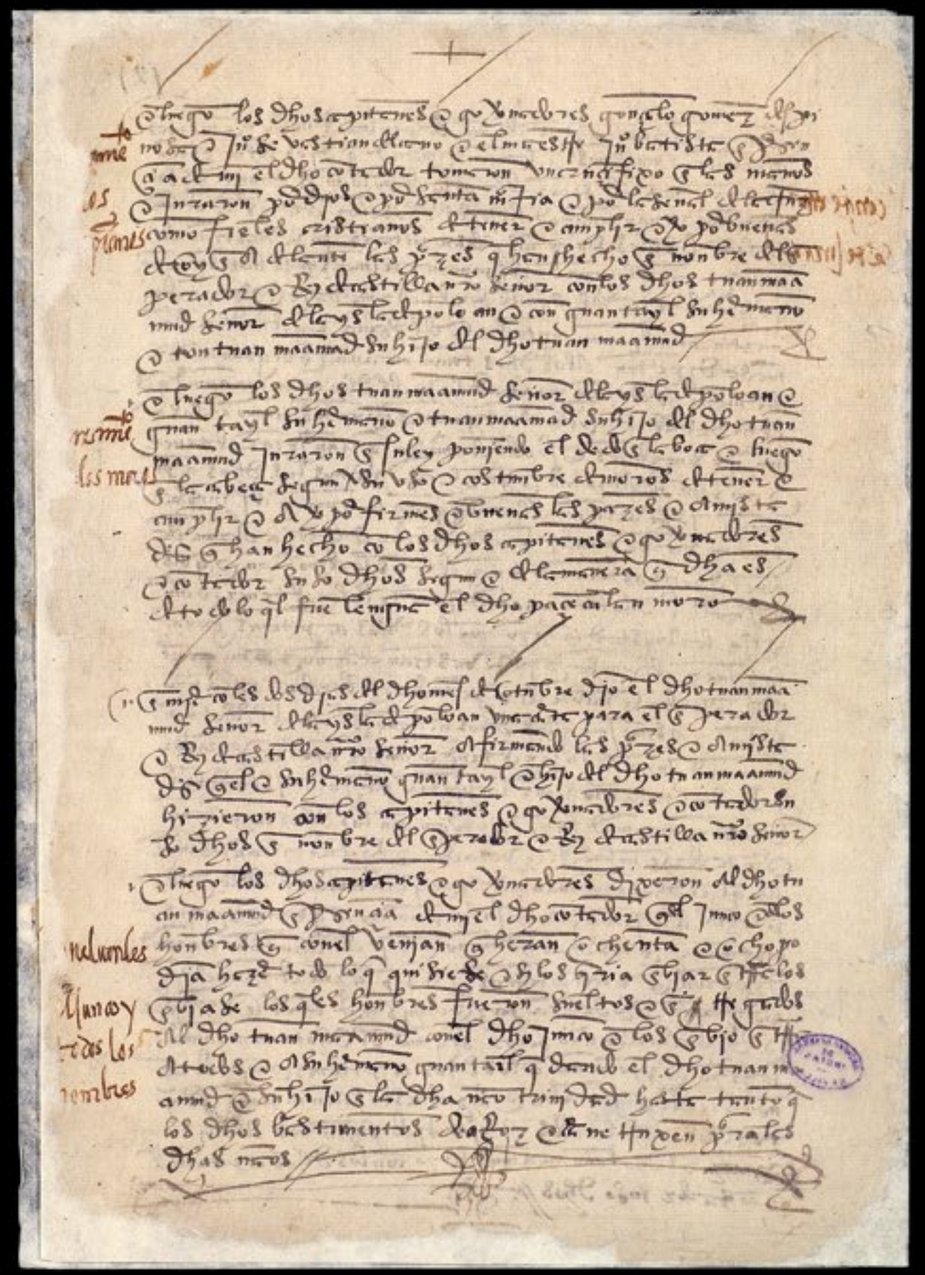


Juan Sebastián Elcano
Anónimo (copia de la escultura de Alfonso Giraldo Bergaz)
Principios del siglo XIX

CATÁLOGO DE PIEZAS

ANÁLISIS Y COMENTARIOS

LAS PACES DEL MALUCO



Libro de la Paces del Maluco

Maluco, 1º de octubre a 17 de diciembre de 1521
32,8 × 22,5 cm, 18 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Indiferente General, 1528, N. 1 (imagen correspondiente al fol. 2v)

En contraste con la determinación y fijeza con que Magallanes condujera la primera parte del viaje y el paso del Estrecho, su actitud se había vuelto errática tras cruzar el Pacífico. La inesperada inmensidad del nuevo océano hacía excesivamente complicada la ruta occidental y arrojaba dudas razonables sobre la pertenencia del Maluco a la partición castellana de Tordesillas. De ahí, ciertamente, que Magallanes buscara otras formas de éxito para justificarse, lo cual explicaría la actitud que finalmente le costaría la vida.

Tras la muerte del capitán general de la Armada y las tribulaciones que entre Cebú y Borneo padeció la expedición, asumieron el mando Gonzalo Gómez de Espinosa, Juan Sebastián Elcano y el maestre Juan Bautista. Se retoma, a partir de aquí, y de forma decidida, el objetivo original del viaje con una mayor fidelidad a las instrucciones que el Rey diera a Magallanes y Faleiro.

Todo este cambio queda perfectamente reflejado en el llamado "Libro de las Paces del Maluco", documento que tiene la peculiaridad de haberse confeccionado durante la propia expedición, y en el que se levanta acta de la actividad diplomática y mercantil que esta desarrolla una vez llegada a la Especiería, entre octubre y diciembre de 1521, especialmente en las islas de Tidore y Ternate.

No consiste, pues, el documento en acuerdo de paz alguno firmado por dos partes, sino en el testimonio unilateral del desarrollo de las negociaciones.

El documento aparece redactado por Martín Méndez, quien lo hace asumiendo el cargo de contador de la Armada, y sus protagonistas son los tres capitanes citados, calificados de gobernadores, dándose así a entender el carácter interino de su autoridad.

En dicho "Libro" el tráfico de especias aparece como objetivo primordial de la actividad de la Armada, y la diplomacia no es sino un medio de facilitar esta actividad mercantil.

El espíritu evangelizador que Magallanes exhibió en Filipinas, no hace acto ya de presencia y, antes bien, los musulmanes locales y los expedicionarios cristianos aceptan los juramentos religiosos, hechos según las formas de la fe de la parte contraria, sin mayor problema. Se proclama la alianza o vasallaje de los reyes locales con el Emperador, con los pertinentes intercambios de regalos suntuarios y se procede a tratar la adquisición del clavo.

La demanda que supuso la irrupción de la armada castellana tardó en poder ser satisfecha, lo cual —parece razonable pensar— debió ser la causa principal del aumento del precio de dicha especia, y no tanto la negociación negligente de los castellanos —en el contexto de la prisa impuesta por la amenaza de la llegada de fuerzas portuguesas—, a la que se suele aludir.

Finalmente, resulta interesante cómo se incluye en dicho documento el relato que Juan López Carvallo, como intérprete, hace al Rey de Tidore, narrando los acontecimientos que se desarrollan entre la muerte de Magallanes y su llegada al Maluco, sin dejar de referirse a las naves que atacaron y los prisioneros que tomaron, los cuales dejan en manos del Rey de Tidore, en estricto cumplimiento de la Instrucciones que el Emperador diera en 1519.

Guillermo Morán Dauchez



Cesto para recolectar clavo



Colector de nuez moscada



Cesto de nuez moscada

Clavo y nuez moscada

Nunca un territorio, compuesto por tan solo unas pequeñas islas, fue tan ambicionado por las potencias europeas como lo fueron las islas Molucas, también conocidas como el Maluco o las islas de la Especierías, situadas en el confín de la actual Indonesia. La producción de clavo de olor *(Syzygium aromaticum)* de mejor calidad se localizaba en las islas de Ternate y Tidore, mientras que la nuez moscada *(Myristica frangans)* más apreciada procedía de las diminutas islas del archipiélago de Banda.

La macis, o envoltura reticular de la nuez moscada y de color rojo escarlata, también se considera como una especia, tan o más apreciada que la propia nuez. Estos productos, oriundos de las Molucas, hicieron de estas islas volcánicas un destino altamente codiciado debido a los altísimos beneficios que proporcionaba el monopolio de su comercialización en Europa.

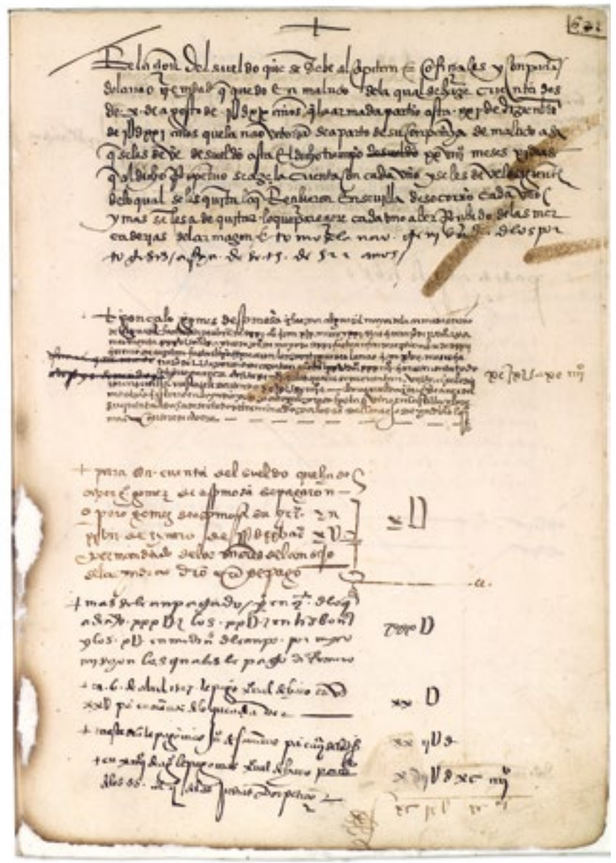
Portugal fue la primera potencia europea en hacerse con el monopolio del comercio de estas dos especias a inicios del siglo XV, al establecerse en la isla de Ternate. El territorio y el comercio fueron disputados por España a partir de la llegada de la Flota de Juan Sebastián Elcano en 1521 a la isla de Tidore. Pigaffeta, cronista de la expedición de la primera vuelta al mundo nos dice: "Este comercio (de las especias), decía, es entre estas islas el que rinde mayores entradas y beneficios rinde al rey de Portugal, por lo cual tiene gran empeño en ocultarlo a los españoles." Finalmente, Holanda acaparó el monopolio del comercio de la nuez moscada y el clavo a partir de la mitad del siglo XVII, hasta que una expedición secreta, comandada por el francés Pierre Poivre en 1770, logra clandestinamente hacerse con plantas del clavo que trasplantó a la isla Mauricio, rompiendo así el monopolio tan celosamente guardado por los holandeses.

La utilización del clavo está evidenciada en China en el siglo III a. C. Romanos y griegos utilizaron el clavo y la nuez moscada para aderezar vinos y alimentos. Las características aromáticas, digestivas, calmantes y antisépticas del clavo de olor hicieron de esta especia un producto altamente demandado para la farmacopea y las cocinas de la nobleza europea ya que, debido a su contenido en *eugenol* y sus propiedades antisépticas, era capaz de preservar la carne. A la nuez moscada se le atribuyeron, además de ser apreciada como condimento culinario, propiedades nutritivas y medicinales, hasta el punto de que se la consideró como un antídoto contra la peste durante la Edad Media.

La recolección del clavo se efectúa a mano, cogiendo delicadamente las flores del clavo cuando aún están verdes. El único tratamiento consiste en sacarlos al sol antes de comercializarlo.

La nuez moscada se recolecta con la ayuda de un artilugio a modo de cesto unido a un palo largo para acceder a las ramas más altas del árbol. Se extrae la nuez junto con la retícula o macis que la envuelve y se dejan secar al sol. Las nueces se calibran por tamaños antes de la venta.

Juan Carlos Rey



Informaciones sobre sueldos, mercancías y mercedes relativas a la Armada a la Especiería organizada por Fernando de Magallanes

Ca. 1524
31,2 × 22,2 cm, 135 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias
Contaduría, 425, N. 1, R. 1

La Contaduría era la oficina que, dentro del Consejo de Indias, tenía a su cargo la administración económica de los asuntos indianos. Desde su misma fundación el Consejo comenzó a asumir, progresivamente pero a gran velocidad, las funciones que hasta el momento habían ejercido la Contaduría Mayor del Consejo de Castilla y la Casa de la Contratación, institución esta última cuyas cuentas pasa, además, a supervisar.

Esta información nos traslada los sueldos de los tripulantes de las naos *Victoria*, *Concepción* y *Santiago*, tanto vivos como muertos. Juan Sebastián Elcano, que partió con la expedición comandada por Magallanes como maestre de la *Concepción*, cobra en calidad de tal, desde la salida del puerto de Sevilla el 10 de agosto de 1519 hasta el 16 de septiembre de 1521, un total de 75.600 maravedís, a razón de 3.000 maravedís mensuales (folio 1 recto). A partir de ese momento pasará a cobrar lo correspondiente como capitán de la *Victoria* durante 11 meses y 22 días, con un sueldo de 4.000 maravedís mensuales, para un total de 46.926 maravedíes. En total, el salario de Elcano fue de 122.526 maravedís, a los cuales la Corona, siempre concienzuda en estas cuestiones, restó los 18.000 maravedís que recibió como adelanto antes de su salida. Es interesante observar que el sueldo de capitán de la *Victoria* que se reconoce a Elcano es muy inferior al que se recoge para Magallanes como capitán general de la armada, que es de 8.000 maravedíes por mes.

En cuanto a Gonzalo Gómez de Espinosa, recibirá su sueldo de 4.000 maravedís mensuales como alguacil mayor de la armada hasta fines de abril de 1521, momento a partir del cual comienza a contar el salario como capitán de la *Trinidad* hasta su captura por los portugueses (Espinosa reclamaría más tarde su sueldo correspondiente al tiempo que permaneció prisionero). En total 106.290 maravedís, a descontar también los 7.200 que se le entregaron como adelanto (folio 62 recto).

Javier Vélez Escofet

Arcabuz de parapeto o de borda
Autor desconocido
Original. Madera / acero / hierro.
Dimensiones: 170 x 13 x 10 cm
Siglo XVII
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-213





Maqueta de bombarda
Siglo XX. 2ª mitad
10,6 x 10 x 21 cm
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-615

Maqueta de bombarda
Siglo XX. 2ª m
16 x 10,5 x 41,5 cm
Sevilla. Museo Histórico Militar, MTS-601



Artillería

Este tipo de arcabuz se utilizaba apoyándose en el parapeto de la muralla o en la borda, en el caso de los navíos. Su antigüedad se puede fijar a principios del siglo XVII.

El sistema de ignición es una llave de chispa a la española, también llamada "de miquelete" o "de rastrillo". La llave es una invención de máxima importancia en la historia de las armas, pues constituye el nexo entre los primeros sistemas de ignición y las llaves de chispa desarrollada, que se empleó desde 1630 en adelante durante doscientos años.

A inicios del XVI[1], la fabricación de armas de fuego en los dominios de la Monarquía Hispánica cuenta ya con varios siglos de tradición y la costumbre de llevar armas de fuego y artillería en los barcos se remonta a fines de la Edad Media. Pronto se vio la utilidad de usar armas de fuego a bordo de los navíos[2].

Pese a todo, en principio no podemos hablar propiamente de una artillería naval, diferenciada de la terrestre (las diferencias surgieron por su adaptación al medio, como en el caso de la artillería de baluartes con la de campaña), puesto que un navío se dotaba de las piezas requeridas para una determinada expedición, que luego se retiraban. Por tanto, la artillería naval y la terrestre no se diferenciaban más que en las cureñas. Durante el siglo XVI empiezan a divergir, siendo las piezas muy diversas en calibre y pesos de piezas y municiones, según sus fabricantes, llegando a coexistir unos 160 tipos de "fuegos".

Carlos I trató de regularizar la artillería reduciendo las piezas utilizadas a seis tipos: un mortero y cuatro piezas de cuarenta, veintiséis, doce, seis y tres libras. Posteriormente, durante el reinado de Felipe II se incidió de nuevo sobre esta misma política estableciendo el uso de siete tipos de piezas: falconetes y cañones, sacres con sus medios (medios cañones, medias culebrinas o versos y medios sacres).

Ya se tratase de armas de fuego largas, como el arcabuz de fuera de borda, o de piezas de artillería que requerían de su colocación en horquillas sobre la borda o falca de los navíos, razón por la que a los pedreros y falconetes se los llamó también cañones de borda giratorios, estas armas necesitaban de un punto de apoyo para facilitar su uso[3].

Las bombardas o lombardas son piezas que se utiliza desde el siglo XIV. Su principal característica es que están formadas por dos componentes, una parte anterior llamada caña o tomba, por la que discurre el proyectil, y otra posterior llamada recámara, que contiene la pólvora. Lo usual era que cada bombarda contase con al menos dos recámaras. Con estas piezas las operaciones de cargar, apuntar y disparar eran muy lentas, por lo que su uso solía dirigirse a la defensa o asedio de plazas, aunque con el tiempo se hacen más ligeras y se llegan a usar a bordo de las carabelas.

Por el contrario, los falconetes son piezas ligeras de mucha más movilidad y de fácil transporte. Se caracterizan por tener una caña larga, al final de la cual se aloja la alcuza en un marco que se prolonga en un vástago llamado rabera, que facilita la maniobra de apuntar. Es de un calibre pequeño, por lo que se la considera en los tratados de época "artillería menuda". Solía montarse sobre una horquilla con una espiga para facilitar su sujeción a un banco o la borda de un barco, según las necesidades.

Bombardas y bombardetas, pasavolantes y falconetes, morteros y trabuqueras, culebrinas, versos y sacabuches, por mencionar piezas grandes y pequeñas, proliferan en tantas variedades y tipos que no siempre es fácil su clasificación.

De nuevo, como ya hemos visto, el Archivo General de Indias conserva en las "Relaciones de las cantidades gastadas en las naos y aparejos, artillería, armamento, alimentos, sueldos, cartas e instrumental náuticos de la Armada de Fernando de Magallanes para el descubrimiento del Maluco" entre otras muchas informaciones, una detallada relación de las piezas de artillería y la pólvora que llevó la expedición de Magallanes, bajo el epígrafe "Artillería y pólvora y cosas necesarias para ella"[4]. La dotación artillera, según este documento, la componían:

- Cincuenta y ocho versos, siete falcones, tres lombardas gruesas, tres pasamuros, que todo esto vino de Bilbao, y va en la dicha armada aliende la artillería que tenían las naos que se compraron, que la sobredicha artillería costó lo dicho, según enviaron por cuenta de Bilbao, y parecerá por el libro de la armada.

- Cincuenta quintales de pólvora que va en la dicha armada embarrilada.

- Dados y pelotas de hierro y de piedra que van para la artillería de la armada, lo cual está asentado en muchas partidas en el libro de ella.

- Seis moldes que se hicieron para hacer pelotas para los pasamuros y falcones y versos.

- Doscientas veinte y una arrobas, siete libras de plomo, que las ochenta y cuatro arrobas se gastó y labró en planchas para emplomar las costuras de las naos, y el resto va de respeto en la armada, y se gastó en pelotas para la artillería y espingardas, según mas largamente paresce asentado en el dicho libro de la armada.

- Tres mil doscientos setenta y seis maravedís que se han gastado en adreszo de la artillería, según que más largamente paresce asentado en muchas partidas en el dicho libro.

María del Mar García Roldán

1 Una magnífica puesta en antecedentes de lo que fue el inicio de la artillería en Europa, a la que me remito, la realiza en unas pocas páginas González Alcaide, J. La media culebrina del Marqués de los Vélez. La transición de la artillería de hierro a la de bronce. En *Militaria, Revista de Cultura Militar*, nº 10, Madrid, Servicio de Publicaciones Universidad Complutense, 1997, pp. 365-370.

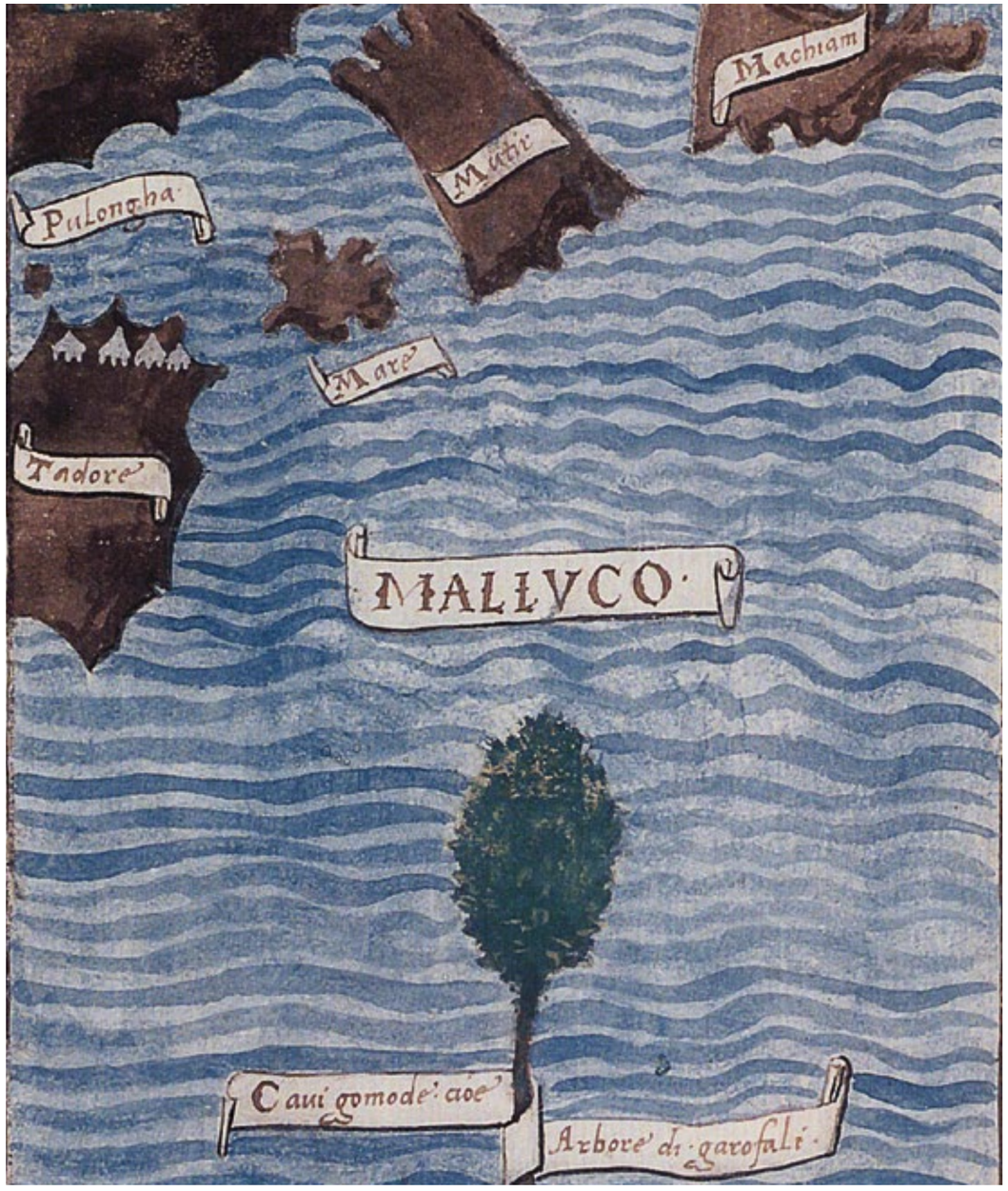
2 Para una mayor comprensión de este tipo de armamento en el periodo véase Cipolla, C. M. *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea*, 1400-1700. Barcelona: Ariel, 1965. También Melero, J. M. La evolución y empleo del armamento a bordo de los buques entre los siglos XIV al XIX. En *Militaria, Revista de Cultura Militar*, nº 5, Madrid, Servicio de Publicaciones Universidad Complutense, 1993.

3 Para familiarizarse mejor con las piezas de artillería del XVI véanse las ilustraciones de Collado, L. *Platica manual de artillería: en la qual se tracta ... de el arte militar y origen de ella, y de las maquinas con...* (1592), accesible a texto completo en: http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=1170. Una simplificación y agrupación de las mismas imágenes puede encontrarse en Manucy, A. *Artillery through the Ages. A Short Illustrated History of Cannon, Emphasizing Types Used in America*, 1985, p. 33.

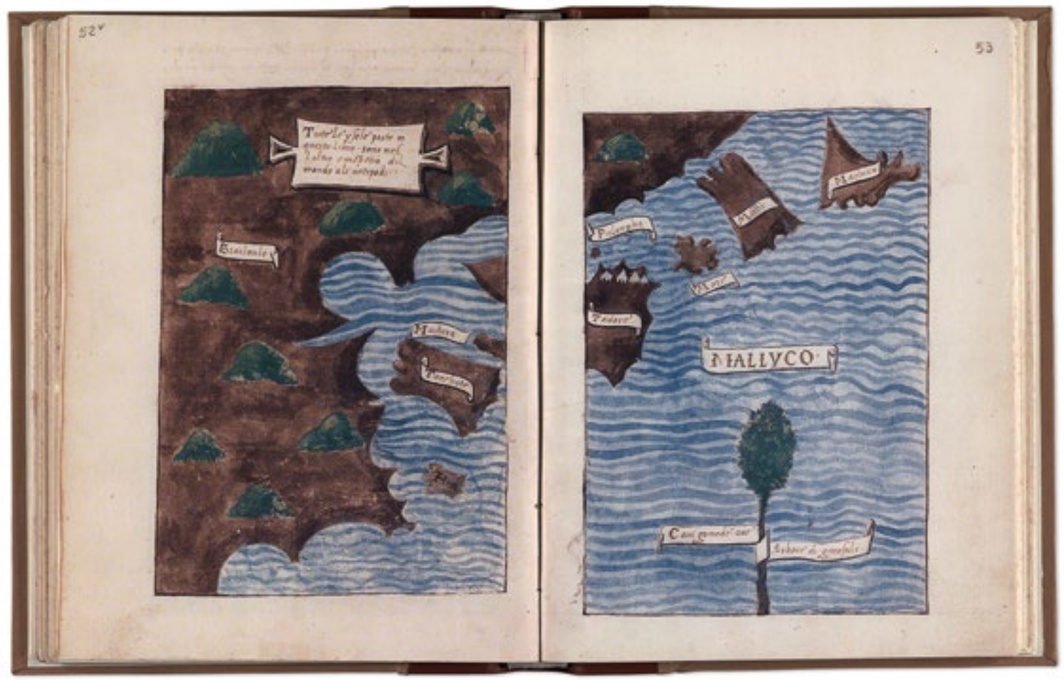
4 AGI, Patronato Real, 34, R. 10, página 4.

Notizie del Mondo Nuovo, con le figure de paesi scoperti...

Antonio Pigafetta (1491-1534)
Reproducción facsimilar (Valencia: Grial, 1998) del manuscrito del s. XVI (ca. 1519-22)
cuyo original se encuentra en la Biblioteca Ambrosiana de Milán, bajo la referencia L-103. SUP
Sevilla. Archivo General de Indias, Biblioteca, F-1058/2







REGRESO

“Ten siempre a Ítaca en tu mente.
Llegar allí es tu destino”

CONSTANTINO KAVAFIS

13

EL ÍNDICO

LA LARGA TRAVESÍA

La *Victoria* parte de Tidore cargada de especias y emprende en solitario el camino de regreso a Sevilla. Elcano y sus hombres creen ser conscientes de la magnitud del reto al que se enfrentan, en una travesía sin escalas. Pero no lo son, nadie podía serlo.

El océano Índico es solo la primera prueba. Para evitar las rutas portuguesas, la *Victoria* se dirige hacia el Suroeste y atraviesa el Índico Sur por una de las zonas más inhóspitas del planeta: una ruta que hoy se conoce como la de los "Cuarenta Rugientes". Les esperan tres meses de temporales, viento y corriente en contra.

TIDORE (ISLAS MOLUCAS) – CABO DE BUENA ESPERANZA

21 de diciembre de 1521 – 8 de mayo de 1522

138 días

El temporal

Furia y rompiente

La mejor defensa ante el temporal es la anticipación, y ante la menor señal del cielo los capitanes preparan sus naves para el mal tiempo. Se reduce el velamen, se arrían las vergas, se aferran los objetos pesados en cubierta y se repasan las bombas de achique e imbornales. Una vez prevenidos, con el temporal mostrando ya su furia y el agua corriendo por cubierta, el piloto de la carrera de Indias, Escalante de Mendoza, lanza un consejo más a sus colegas: dar de comer a sus hombres y, antes de que todo empeore, hablarles de esta suerte:

Ea hermanos comed y bebed, y haced como gente de bien y no temáis porque esto no es nada, que Dios nuestro Señor será con nosotros, y ahora quiero yo ver quién son los buenos marineros y merecen que se les haga más honra y ventaja…

Escalante de Mendoza, ***Itinerario de navegación***



Océano Índico septentrional con Arabia y la India (1519)
Lopo Homem, Pedro Reinel, Jorge Reinel y Antonio de Holanda

EL REGRESO A SEVILLA
La ruta isla de Timor, cabo de Buena Esperanza, Cabo Verde, Sevilla de Juan Sebastián Elcano y la nao

Álex Pella
Navegante oceánico y plusmarquista de la Vuelta al Mundo a Vela

Imagino el año 1522, en la isla de Timor, al capitán Juan Sebastián Elcano apurando a su tripulación con los preparativos del gran viaje de vuelta a España a bordo de la nao *Victoria*; la única embarcación que queda de las cinco originales (la *Trinidad*, la *San Antonio*, la *Concepción*, la *Victoria* y la *Santiago*). La flota partió de Sevilla, entonces la capital del mundo, tres años atrás, el 10 de agosto de 1519 al mando de Fernando de Magallanes, con la idea de alcanzar las Islas de las Especias navegando hacia el Oeste.

No solo perdieron naos, del total de 245 tripulantes expedicionarios, su número fue menguando paulatinamente hasta tan solo 18 marinos, que completaron el viaje.

Juan Sebastián Elcano planteó una ruta lo más segura y directa posible para su tripulación y la nao *Victoria,* desde la isla de Timor hasta España: 12.800 millas náuticas, media vuelta al mundo. Durante el trayecto, Elcano debía evitar que fuesen apresados por la flota portuguesa pues el rey Manuel I quiso impedir, desde un primer momento, que la expedición de Magallanes se llevara a cabo, ya que en la remota posibilidad de que tuviera éxito, permitiría a Carlos I, rey de España, romper el monopolio luso del de las especias desde las Indias orientales.

Ante el acecho de los portugueses, Elcano traza una ruta lejos de la costa, no pudiendo recalar para embarcar víveres ni agua potable hasta Cabo Verde; y con la incertidumbre de no saber qué vientos y mares habrá en las próximas siete mil millas entre la isla de Timor y el cabo de Buena Esperanza.

Ser marino, navegar miles de millas a vela alrededor del mundo, volar olas montañosas que pueden llegar a tener muchos metros de altura, sentir el azote despiadado del viento y el mar, o vivir situaciones extremas son sensaciones que calan muy profundamente en interior de un navegante; le marcan, le embriagan, le cautivan para siempre.

Podremos leer infinidad de libros, visionar vídeos y documentales sobre grandes epopeyas marítimas, pero difícilmente podremos alcanzar a imaginar las simas donde reposan las sensaciones y sentimientos de aquella tripulación de valientes que completó la primera vuelta al mundo hace cinco siglos.

Mi primera vuelta al mundo fue en el año 2011, durante la segunda edición de la *Barcelona World Race*. Una regata "a dos" a bordo de un monocasco de la Clase IMOCA 60 (18,28 metros de eslora y una superficie velica con vientos portantes entre 240 y 330 m^2). Un barco que fácilmente supera los 24 nudos de velocidad. Invertimos un total 98 días sobre una ruta de 26.000 millas náuticas.

Mi última vuelta al mundo, en 2017, durante el récord del Trofeo Julio Verne, fue mucho más rápida, vibrante, estresante, trepidante, y todos los sinónimos que uno se pueda imaginar cuando vas a bordo de un maxi trimarán *Ultime* de 30 metros de eslora que te permite navegar de manera sostenida a 40 nudos de velocidad y alcanzar puntas de hasta 48 nudos. En 2017, establecimos el récord absoluto de la vuelta al mundo a vela, en 40 días, 23 horas, 30 minutos y 30 segundos. Un récord aún vigente, aunque ya ha habido dos nuevos intentos posteriores a cargo del trimarán



El Maxi-Trimarán IDEC Sport
Batió el récord de velocidad absoluto de vuelta al mundo a vela, conocido como 'Trofeo Julio Verne'

suizo, *Spindrift*. Con el Julio Verne también logramos otros tres récords (Índico Sur en 5 días, 21 horas, 7 minutos y 45 segundos; océano Pacífico Sur en 7 días, 21 horas, 13 minutos y 31 segundos; del ecuador al ecuador en 29 días, 9 horas, 10 minutos y 55 segundos).

En 2018, disputé el récord de la Ruta del Té entre Hong Kong y Londres, estableciendo el récord en 36 días, 2 horas, 37 minutos y 12 segundos a bordo del maxitrimarán MOD70 de *Maserati*. Describimos una ruta muy cercana a la navegada por la nao *Victoria* en aguas del océano Índico hasta el cabo de Buena Esperanza. En ese tramo, llegamos a descender hasta el paralelo 39° Sur; y a partir del cabo, ya en el Atlántico, describimos una derrota casi paralela a la de la nao *Victoria* durante el ascenso hasta las islas Canarias.

Pensar que hace cinco siglos una embarcación de madera, rudimentaria y maltrecha, cargada hasta los topes y con una tripulación diezmada, se lanzara con aquella determinación hacia el océano Índico demuestra la valentía y coraje de Juan Sebastián Elcano y sus hombres, dispuestos a darle la vuelta al mundo.

La navegación oceánica de nuestros días es pura competición tecnológica y deportiva, donde los intereses comerciales vienen de los patrocinadores, que quieren asociarse a un deporte tan noble y limpio para ganar notoriedad y promocionar sus marcas y negocios.

Hace quinientos años la motivación también era comercial, pero muy diferente a la de hoy en día. Aquellos marinos se jugaron la vida, y muchos de ellos la perdieron, por descubrir una nueva ruta hacia las riquezas de Oriente. Ni siquiera sabían dónde iban, pero sin duda demostraron ser unos marinos formidables, que supieron adaptarse al medio y al miedo.

La velocidad de la nao *Victoria* no superaba los 8 nudos (tres veces más lenta que un IMOCA 60, y cinco más lenta que el trimarán *Ultime*). A bordo de aquella nave se enfrentaron a los fuertes vientos de los "Cuarenta Rugientes" en el Índico Sur. Navegaron sin comida, sin agua potable, enfermos, sin poder hacer escalas, enfrentándose durante meses a los elementos, a la adversidad y a la más absoluta incertidumbre.

Antes de levar anclas en la isla de Timor, un piloto nativo le comentó a Elcano que se iban adentrar en el gran mar, aguas que nombraban Laut-Chidot: el marino español, las desconocía en su totalidad, al no haber navegado nunca en ellas. Hoy día, las conocemos como el océano Índico, el cual ocupa el 20% de superficie total de la Tierra y es el tercer gran océano del planeta tras el Pacífico y el Atlántico.

La nao *Victoria* navegó con rumbo Suroeste, alejándose de las rutas portuguesas, y así alcanzó el meridiano 105° Este; puso rumbo Sur descendiendo hasta cruzar el trópico de Capricornio, para volver al rumbo Suroeste en la idea de ganar longitud hacia Poniente, hasta toparse con una isla deshabitada (isla de Ámsterdam o Nueva Ámsterdam, en 37°49′33′′S 77°33′17′′E) después de dos meses de navegación. Pasaron de vivir en una zona tropical, sobre el paralelo 8° Sur, con temperaturas de 30 ºC, a navegar en el 37° Sur, con 14 ºC, vientos constantes del Oeste y sin ropa de abrigo.

Es como si el lector viajase en un coche descapotable y decidiese entrar en un túnel de lavado; colocara las monedas, seleccionara un programa largo, el descapotable empezara a desplazarse empujado por los rodillos hacia los primeros chorros de agua, pero la capota no se cerrara y nadie pudiera bajar del vehículo; así navegaron durante semanas y meses, hacia lo desconocido de nuevo, enfrentándose a las condiciones más extremas que se puedan imaginar.

Durante semanas siguieron hacia el Oeste en busca de la costa sudafricana para contornearla e iniciar el ascenso del Atlántico. Sin saberlo estaban navegando en el carril contrario de una gran autopista, sufriendo de proa los vientos dominantes de los "Cuarenta Rugientes", empapados por los fuertes rociones, pasando mucho frío y hambre, con continuas maniobras de izado y arriado de velas para avanzar algo y a los pocos minutos ver cómo retrocedían más de lo ganado. Semanas a palo seco en las que perdieron el mástil del trinquete y tuvieron que lanzar al mar los cadáveres de los compañeros que iban muriendo a bordo. Navegaron con la muerte pisándoles los talones.

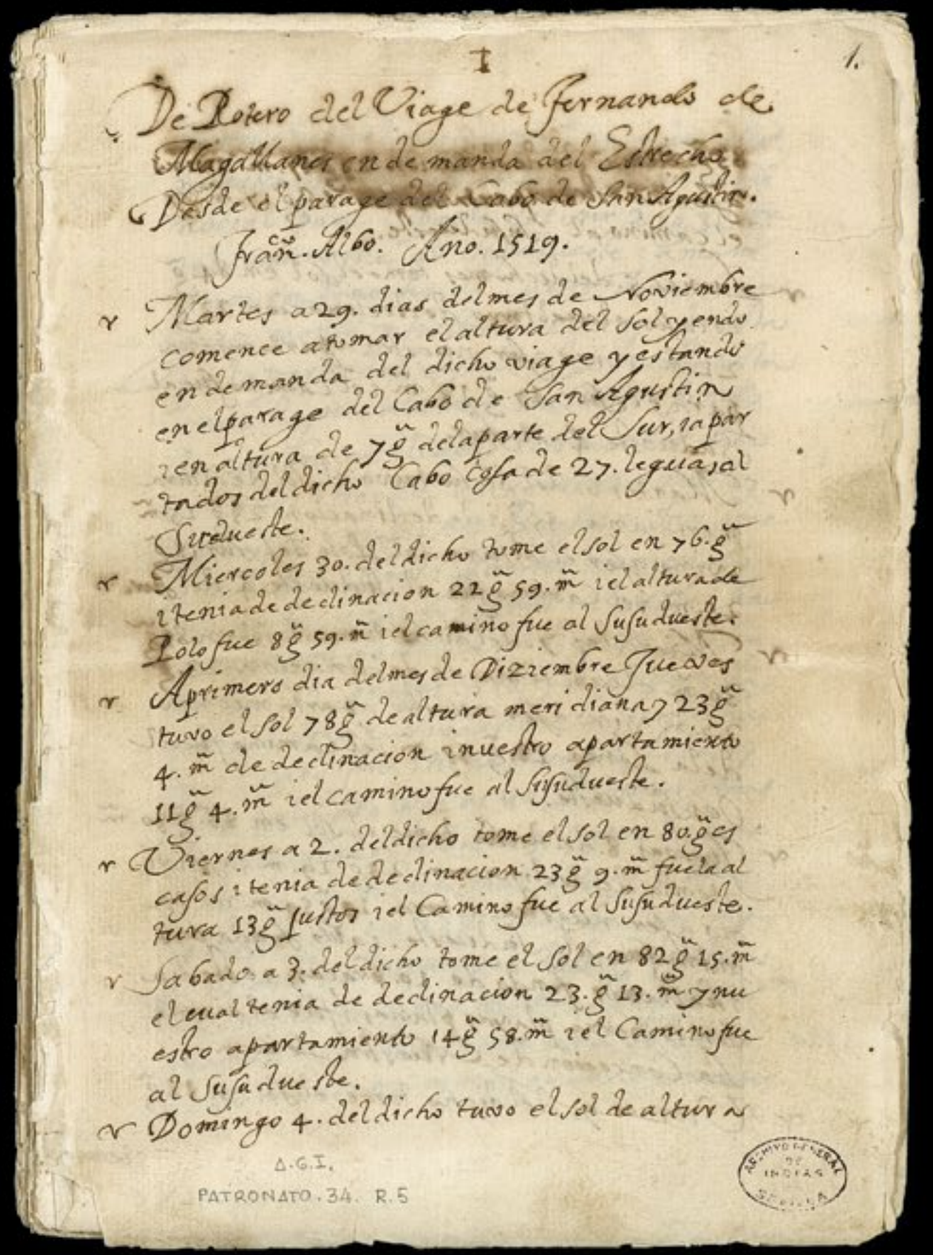
Volviendo al símil del túnel de lavado, para sentir lo que sufrieron Elcano y la tripulación de la nao *Victoria*: imaginad el descapotable inundado de agua, de repente la que sale a presión pasa a ser fría, muy fría, y los grandes cepillos giratorios empiezan a sacudir sin piedad los cuerpos de los ocupantes; no tienen ropa de agua y no son capaces de alcanzar el botón de emergencia que detenga la máquina. Pues no pueden ver la luz al final del túnel.



Alex Pella navegando

CATÁLOGO DE PIEZAS
ANÁLISIS Y COMENTARIOS

DERROTERO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO



Derrotero de la primera vuelta al mundo

29 de noviembre de 1519 / 4 de septiembre de 1522
Copia del último tercio del siglo XVI
15,7 × 10,6 cm, 42 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, R. 5

Los derroteros son documentos que recogen las indicaciones de los pilotos de los barcos para conocer todos los elementos útiles a la navegación de las rutas que siguen: vientos dominantes, corrientes, descripción de las costas y puertos, situación de bajíos y escollos, etc. Este que nos ocupa ha sido tradicionalmente atribuido a Francisco Albo, el último piloto de la nao *Victoria*. Pero ¿fue él realmente su autor? Sólo un análisis paleográfico y textual nos puede sacar de dudas.

El derrotero se escribió en un cuaderno en formato cuarto (218 x 155 mm), con una filigrana que representa una cruz griega dentro de un óvalo, con las letras BG (37 x 20 mm). Es un texto unitario, sin añadidos, formado por cuatro cuadernos de 4 bifolios, y el último de 5. Originariamente estaban cosidos; tienen una numeración, a modo de signatura, en la parte superior y centrada, el primero de ellos con numeración romana, y el resto arábiga. Asimismo, las páginas están foliadas en la esquina superior derecha, con numeración arábiga, y tienen un reclamo en la esquina inferior derecha de todos los versos de las páginas, en el que se indica la primera palabra (completa o no) de la siguiente. La caja de justificación, de 175 x 105 mm, está marcada a punta seca, y el texto se distribuye a línea tirada.

Respecto a la escritura empleada en su elaboración, se trata de una humanística de la tipología que algunos autores denominan *bastarda* y que, gracias a la imprenta, se convirtió en el patrón gráfico más común a partir de la mitad del s. XVI. Se caracteriza por la fluidez de sus trazos, su inclinación a la derecha —como se observa en las astas—, y su carácter artificioso, lo que la llevó rápidamente a ser adoptada por la administración. Entre los rasgos más característicos de esta letra que se observan en el documento podemos destacar el uso de la *a* uncial, la *d* derecha, las *íes* que ya incorporan el punto y los alzados y caídos que presentan remates, siendo especialmente significativo el caído de las letras *j* y *p*, que vuelve hacia la derecha. Es una escritura estilizada, sin apenas enlaces entre letras salvo los característicos *st* y, en menor grado, *ct*, que observamos en algunas palabras como *justos*, *sudueste*. Estos rasgos nos permiten datar este documento a partir de 1570.

Lo anterior nos lleva a concluir que el documento es una puesta en limpio, obra de una sola mano, del original que trajo la nao *Victoria*. Asimismo, los distintos estilos presentes en el derrotero apuntan a que fueron varios los pilotos que lo escribieron. El propio Albo, al ser interrogado a su llegada, afirmaba que hubo un tiempo (en concreto, en la estancia de la Armada de la Especiería en la costa patagónica, en el primer año de viaje) en el que él "no era piloto"[1]; en efecto, él comenzó el viaje como contramaestre de la nao *Trinidad*[2]. Eso sí, sería Francisco Albo el custodio del derrotero, y por lo tanto quien lo entregara al Consejo de Indias.

Reyes Rojas García

Braulio Vázquez Campos

1 AGI, Patronato Real, 34, R. 19, fol. 4r, respuesta de Albo a la quinta pregunta.

2 AGI, Patronato Real, 34, R. 6, relación de tripulantes, fol. 1r.



Océano Índico septentrional con Arabia y la India

Lopo Homem, Pedro Reinel, Jorge Reinel y Antonio de Holanda
[*ca*. 1519]
41,5 x 59 cm. Carta náutica, papel artesanal imitación de pergamino, colores
En: Atlas Miller. Barcelona: Moleiro, 2006
Reproducción facsímil de la hoja 3 recto del original conservado en París, Biblioteca Nacional de Francia, GED-26179(RES)
Sevilla. Archivo General de Indias, Biblioteca, GR-194/23,528

Entre los mapas regionales del Atlas Miller destacan estas dos muestras, dibujadas una a la vuelta de la otra: un bello y poco preciso mapa de Insulindia, la mar de China Oriental y las Molucas; y la espectacular carta del océano Índico septentrional, por donde discurría la ruta portuguesa hacia la India. Dicha ruta fue la que tenía que evitar precisamente Elcano, temeroso de ser capturado por los navíos del rey de Portugal. Por ello tuvo que luchar por dirigirse al Oeste desde una latitud más sureña, contra vientos y corrientes. Compárese con el mapa del Índico obra de Pedro Reinel que incluimos en las páginas 256 y 257, y que representa los descubrimientos e intereses portugueses en aquella área poco antes del viaje de Magallanes.

María Antonia Colomar Albajar

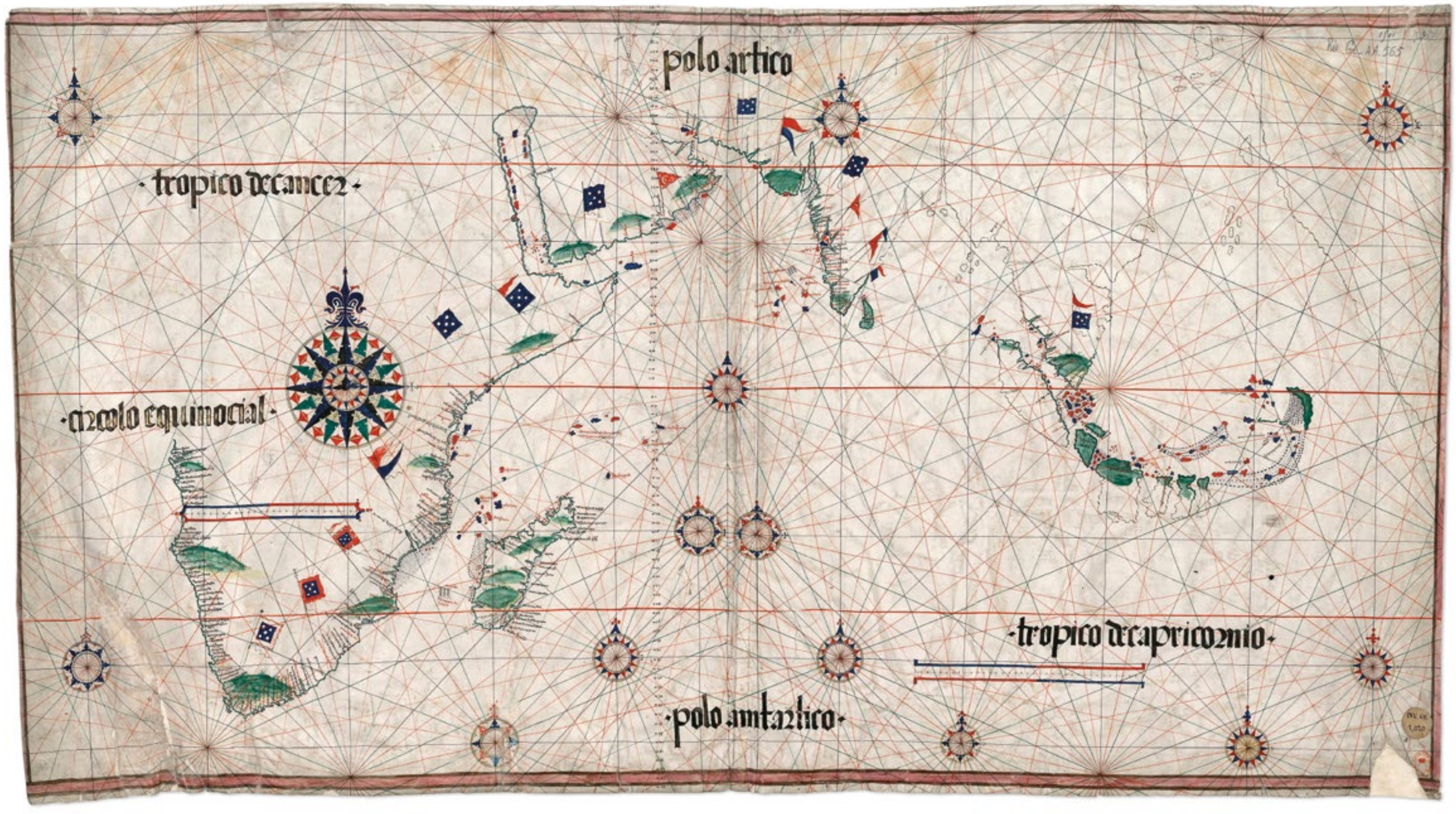


Mapa de Insulindia, mar de China Oriental y las Molucas

Lopo Homem, Pedro Reinel, Jorge Reinel y Antonio de Holanda
[*ca* 1519]
41,5 x 59 cm. Carta náutica, papel artesanal imitación de pergamino, colores
En: Atlas Miller. Barcelona: Moleiro, 2006
Reproducción facsímil del original conservado en París, Biblioteca Nacional de Francia, GED-26179(RES), f. 4
Sevilla. Archivo General de Indias, Biblioteca, GR-194/2

Océano Índico

Pedro Reinel (14..-154.?) / Otto Progel, Otto (1815-1887)
Original *ca.* 1517 / copia facsímil 1843
67 x 123,5 cm. Carta náutica, manuscrito iluminado sobre pergamino
París. Biblioteca Nacional de Francia, Département Cartes et Plans, CPL GE AA-565 (RES)





Carta del capitán Antonio de Brito a Juan III de Portugal, informando sobre el paso de las naos que quedaban de la expedición de Magallanes

San Juan de Ternate, 6 de mayo de 1523
30,8 × 22,5 cm, 12 hojas. Papel, manuscrito. Lengua portuguesa
Lisboa. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, PT/TT/GAV/18/2/25

Tras la muerte de Magallanes y la desastrosa partida de las Filipinas, la expedición, reducida a dos naos y con numerosas bajas, y ante la pérdida de los dos principales mandos, tiene que tomar una decisión crucial: volver a España por el Atlántico o tratar de terminar la empresa que los motivó a salir de Sevilla dos años antes. La llegada a las ansiadas Molucas seguía siendo el principal objetivo de la armada, aunque la actitud titubeante del nuevo capitán general, João Lopes de Carvalho, no ayudaba a alcanzarlo. En este contexto se produce la llegada de las naos *Trinidad* y *Victoria* a Brunei (Borneo), recibidas por una impresionante comitiva mandada por el rey Siripada. Allí permanecieron 21 días, pero tuvieron que salir de forma precipitada por ciertos desencuentros con las autoridades locales. Fue después de Brunei cuando las tripulaciones decidieron destituir a Carvalho, eligiendo en su lugar una especie de triunvirato formado por: Gonzalo Gómez de Espinosa, como nuevo capitán de la *Trinidad*; Juan Sebastián Elcano al frente de la *Victoria*; y el maestre Juan Bautista "de Punzorol". Los nuevos capitanes deciden poner rumbo a las islas Molucas, donde llegarían en noviembre de 1521, estableciéndose en la isla de Tidore para acordar la compra de la especia conocida como clavo.

En este contexto podemos situar la carta del capitán luso Antonio de Brito, que llegaría a las Molucas en mayo del año siguiente. En ella narra la situación desesperada de la expedición castellana, con dos navíos en mal estado, uno (la *Trinidad*) que ha intentado llegar a América por el Pacífico y que finalmente se ha visto obligado a regresar a las Molucas, siendo capturado por el propio Brito; y otro en un estado lamentable (la *Victoria*), cuyos marineros escapan para quedarse en tierra, con pocos bastimentos, y con un capitán al que, según Brito, no todos obedecían. Es tan pesimista en su visión del viaje que ha emprendido la *Victoria* hacia el Oeste que llega a decir que culminar la empresa sería "tamanho milagro" como fue llegar a las Molucas desde Castilla. Lo paradójico de esta carta es que Brito la redacta en 1523, cuando Elcano ya había llegado a Sevilla y su hazaña era conocida en toda Europa.

Reyes Rojas García

Libro nombrado regimiento de la navegación de las Indias Occidentales

Juan Escalante de Mendoza
S. XVI
33 x 24 cm, 349 hojas. Papel, manuscrito
Madrid. Biblioteca Nacional de España, MSS/3104


LIBRO NOMBRADO REGIMIENTO
DE LA NAVEGACION DE LAS
INDIAS OCCIDENTALES
Compuesto Por el capitan Iuan escalante de
Mendoça.
VA DIVIDIDO EN TRES LIBROS EN
DIVERSOS DIALO
GOS.

La peripecia del viaje magallánico y su influencia inmediatamente posterior en el contexto de la carrera de Indias en pleno siglo XVI se refleja en escritos de autores de relieve que singularizaron en sus textos, auténticos compendios del arte de navegar. Sería el marino de origen asturiano y gobernador de Honduras, Juan Escalante de Mendoza, quien elaboraría a mediados del siglo XVI su *Libro nombrado regimiento de la navegación de las Indias Occidentales*, un tratado con aspectos biográficos del propio autor, donde contempla múltiples cuestiones sobre el arte de la navegación y la pericia que han de seguir los marinos en la ruta atlántica hacia América. De la misma manera, observa Escalante de Mendoza fenómenos de naturaleza física, incluyendo las mareas, las corrientes y los vientos, proporcionando también datos relativos a la construcción de barcos, así como recomendaciones sobre el uso de la observación astronómica.

El desarrollo de la obra se estructura en tres libros, organizados en torno a diálogos —a la manera de los filósofos clásicos griegos—, entre un joven con deseos de conocer el arte de la navegación y el piloto mayor de la armada donde está embarcado. Es en el libro segundo donde alude a las distancias entre los puertos de la costa sudamericana hasta el estrecho de Magallanes, mencionando también cómo hacer frente a las corrientes y fenómenos atmosféricos propios de estas latitudes.

El manuscrito de Escalante de Mendoza no llegó a imprimirse en su época, aun pidiendo licencia su autor al Consejo de Indias, debido a las reticencias que suscitaba publicitar su contenido con el riesgo de ser empleado por los enemigos de España entonces (Francia, Gran Bretaña, Países Bajos). Un borrador del manuscrito que incluye correcciones del propio Escalante, se encuentra en la Biblioteca Nacional de España[1].

Otra obra destacable en este sentido fue la *"Instrucción náutica..."* de Diego García de Palacio, impresa en México, primer libro de construcción naval editado en el mundo. Este tratado, dividido en cuatro libros, contiene información muy detallada y precisa sobre los instrumentos de navegación necesarios que han de regir el "arte de marear", influyendo además notablemente en la política naval española, en un momento en el que las acciones piratas de Francis Drake asolaban la empresa naval de la Corona. Al final de la obra, el autor incluye un vocabulario que recoge las voces marineras con las que se identifican las actividades propias de la náutica.

Carmen Lozano Polo

1 Muro Orejón, A. Manuscritos sobre América y Filipinas de la antigua Real Biblioteca. En *Anuario de estudios americanos*, 1983, n. 40, p. 373.

Instrución náuthica para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y y [sic] gouierno conforme a la altura de México

Diego García de Palacio
México: en casa de Pedro Ocharte, 1587
Libro en papel, encuadernado en pergamino. [4], 156 h. : il. ; 4º.
Salamanca. Biblioteca de la Universidad de Salamanca. BG/9442


INSTRVCION
NAVTHICA, PARA EL BVEN
Vso, y regimiento de las Naos, su traça, y
y gouierno conforme à la altura de Mexico.
Cõpuesta por el Doctor Diego garcia de
Palacio, del Cõsejo de su Magestad,
y su Oydor en la Real audiẽ-
cia de la dicha Ciudad.
Dirigido, al Excelẽtissimo Señor Don Alonso Manrrique, de
çuñiga, Marques de Villa manrrique, Virrey, Gouer-
nador, y Capitan general destos Reynos.
Con licencia. En Mexico, En casa de Pedro
Ocharte. Año de 1587.



14

EL LÍMITE

BUENA ESPERANZA Y EL ATLÁNTICO

Tras noventa días navegando por el Índico Sur, el cabo Buena Esperanza aparece en la proa de la nao *Victoria* desatando toda su ira. Durante catorce días ininterrumpidos de temporal, aquel cabo llamado "de las Tormentas" pondrá a prueba la resistencia de unos hombres que ya creían haber superado todos los límites.

Sin embargo, no sería esa su última prueba. Les esperaba el Atlántico, las calmas, el calor del trópico, el hambre y la sed. Tras 156 días de navegación sin escalas, deciden jugárselo todo en Cabo Verde. Ahora sí, habían llegado al límite. Más allá, el Atlántico Norte.

CABO BUENA ESPERANZA – CABO DE SAN VICENTE

8 de mayo de 1522 – 4 de septiembre de 1522

119 días

El límite

Agotamiento y supervivencia

El temporal se mantiene y un día tras otro la mar y el viento golpean la nave sin tregua. Las jarcias estallan, los mástiles quiebran y el casco se abre a la mar a cada bandazo. La bomba de achique es, por encima del hambre y la enfermedad, la única prioridad. Mantener el rumbo, un esfuerzo titánico. Todo es violencia, fatiga y aullido sin descanso. Los hombres, al límite físico y mental, comienzan a perder la fe en su nave y buscan en el cielo el "milagro" de un cambio de tiempo.

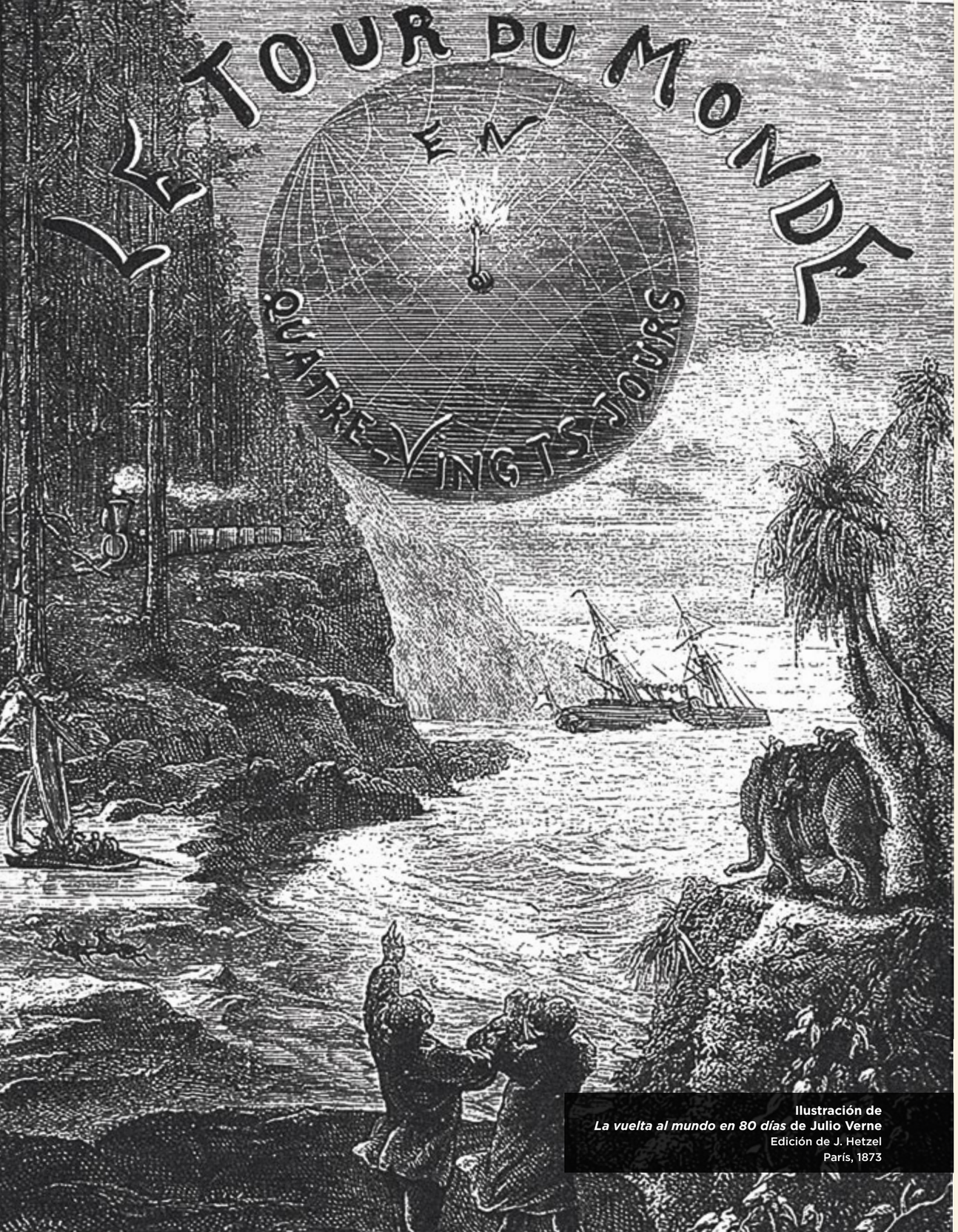


Ilustración de
***La vuelta al mundo en 80 días* de Julio Verne**
Edición de J. Hetzel
París, 1873

EL REGRESO A SEVILLA
La ruta isla de Timor, cabo de Buena Esperanza, Cabo Verde, Sevilla de Juan Sebastián Elcano y la nao *Victoria*

Álex Pella
Navegante oceánico y plusmarquista de la Vuelta al Mundo a Vela

Hoy en día disponemos de ropa técnica de muy buena calidad, resistente y ligera. Ropa interior térmica y trajes de agua transpirables, trajes de supervivencia, sistemas de salvamento, previsiones meteorológicas muy fiables, continua comunicación vía satélite con tierra. Con todos estos avances tecnológicos, buscamos los límites, queremos ir más rápido que nuestros rivales, reales en regatas de flota o virtuales en grandes récords oceánicos.

En ambos casos, navegamos al límite de la resistencia física, utilizando toda la tecnología e información disponible. Pero es abismal la diferencia que suponen estos cinco siglos de progreso. De hecho, fueron aquellos hombres quienes realmente demostraron cuáles eran los límites del planeta.

En los Récords de Vuelta al mundo, navegamos en dirección Este, a favor del viento y las corrientes, pues en el hemisferio sur, estas corren de Oeste a Este. De ahí, ver la sorprendente cohesión que logró Elcano en su tripulación para soportar lo indecible remontando vientos y olas en la dirección opuesta.

En 2018, durante el Récord de la Ruta del Té, entre Hong-Kong y Londres, comprobé a 1.600 millas náuticas al este del cabo de Buena Esperanza, cómo nuestra ruta se cruzaba con la descrita por la nao. A partir de ese punto, Elcano arrumbó hacia el Noroeste para situarse sobre el paralelo 36º Sur, mientras que nosotros nos mantuvimos tres grados más al Sur hasta que a 500 millas del cabo decidimos hacer la aproximación al litoral sudafricano para entrar en el océano Atlántico.

La derrota de Elcano se explica porque él sabía que los buques de la corona portuguesa siempre le daban un amplio margen a la costa sudafricana en cabo Agulhas para evitar corrientes y temporales, una zona donde las fuertes corrientes que proceden de Mozambique cambian con rapidez su dirección a la contraria, de ser Este-Oeste a Oeste-Este. Pero, en sus cálculos de situación arrastraba un error con el dato de la longitud, posicionándolo más al oeste de lo que él creía; en vez de dejar a popa el cabo de Buena Esperanza se encontraría con el litoral africano de Mozambique después de realizar ese movimiento de irse al Sur y después al Noroeste. Error que solucionaron navegando cerca de costa hasta que finalmente entraron en aguas del océano Atlántico el mes de mayo de 1522. Después de 6.800 millas náuticas entre la isla de Timor y el cabo de Buena Esperanza, les quedan todavía seis mil millas hasta España.

Meses de navegación por el Índico y el Atlántico, al límite de sus fuerzas, privados, entre otras cosas, de una alimentación mínimamente saludable. Aquellas condiciones tan duras provocaron un efecto dominó en el número de fallecidos, llegando a las islas de Cabo Verde la mitad de la tripulación que inició el viaje de vuelta desde la isla de Timor.

La muerte no es un tema tabú para nosotros, los marinos. Incluso son situaciones que se entrenan en los cursos de formación de salvamento oceánico. Siempre conoces a alguien que ha pasado por ese trance, que de repente desaparece y es imposible recuperar el cuerpo o a él con vida; pocos han sobrevivido a la furia del gran sur, o en otros mares.



Libro XX de la segunda parte de la General Historia de las Indias
Gonzalo Fernández de Oviedo
En Valladolid: por Francisco Fernández de Córdoba, 1557



Yo tengo un enorme respeto al mar; aun así, en competición el riesgo es inevitable. Yo mismo he estado muy cerca de cruzar esa fina línea imaginaria entre la vida y la muerte. Fue en 2016, durante la regata Transat Québec-Saint-Malo, cruzando el Atlántico Norte desde Canadá hasta Francia. En plena noche, de madrugada, acababa de coger el relevo en la caña del MOD 70 *Oman Sail*, noté que el barco iba muy cargado, pasado de trapo, y cuando estaba anticipando la maniobra de tomar un rizo, el trimarán hizo un extraño clavando las tres proas, provocando un vuelco hacia adelante. Salí volando para caer al agua desde 18 metros de altura y quedarme atrapado bajo la red del barco. Se disparó el chaleco salvavidas que llevaba puesto, al hincharse me empujaba contra la red semihundida del barco. Eché la mano al bolsillo, pero no encontré mi navaja, con la que poder cortar la red. Tragas agua, notas que esta gélida, estamos cerca de los icebergs, intentas zafarte de la situación. Con el traje de agua y las botas y aprisionado por el chaleco salvavidas contra la red, el tiempo se vuelve una eternidad, mentalmente ves que todo se puede acabar. Buceé en busca de una salida, entre cabos, escotas y velas, y no sé cómo, conseguí bucear por debajo de uno de los cascos y salí a flote al límite de mis fuerzas. Afortunadamente los cinco tripulantes sobrevivimos, fue situación crítica, que, tras reflexionarla, te da mucha experiencia ante otra que pudiese suceder.

Hablando de situaciones difíciles, Elcano mantuvo la decisión de evitar la costa africana en el Atlántico, pero la extrema debilidad de la tripulación, la escasez de víveres racionados al mínimo, y las tediosas calmas ecuatoriales bajo un sol abrasante, fueron argumentos suficientes para decidir arribar a las islas de Cabo Verde, que en ese momento eran portuguesas.

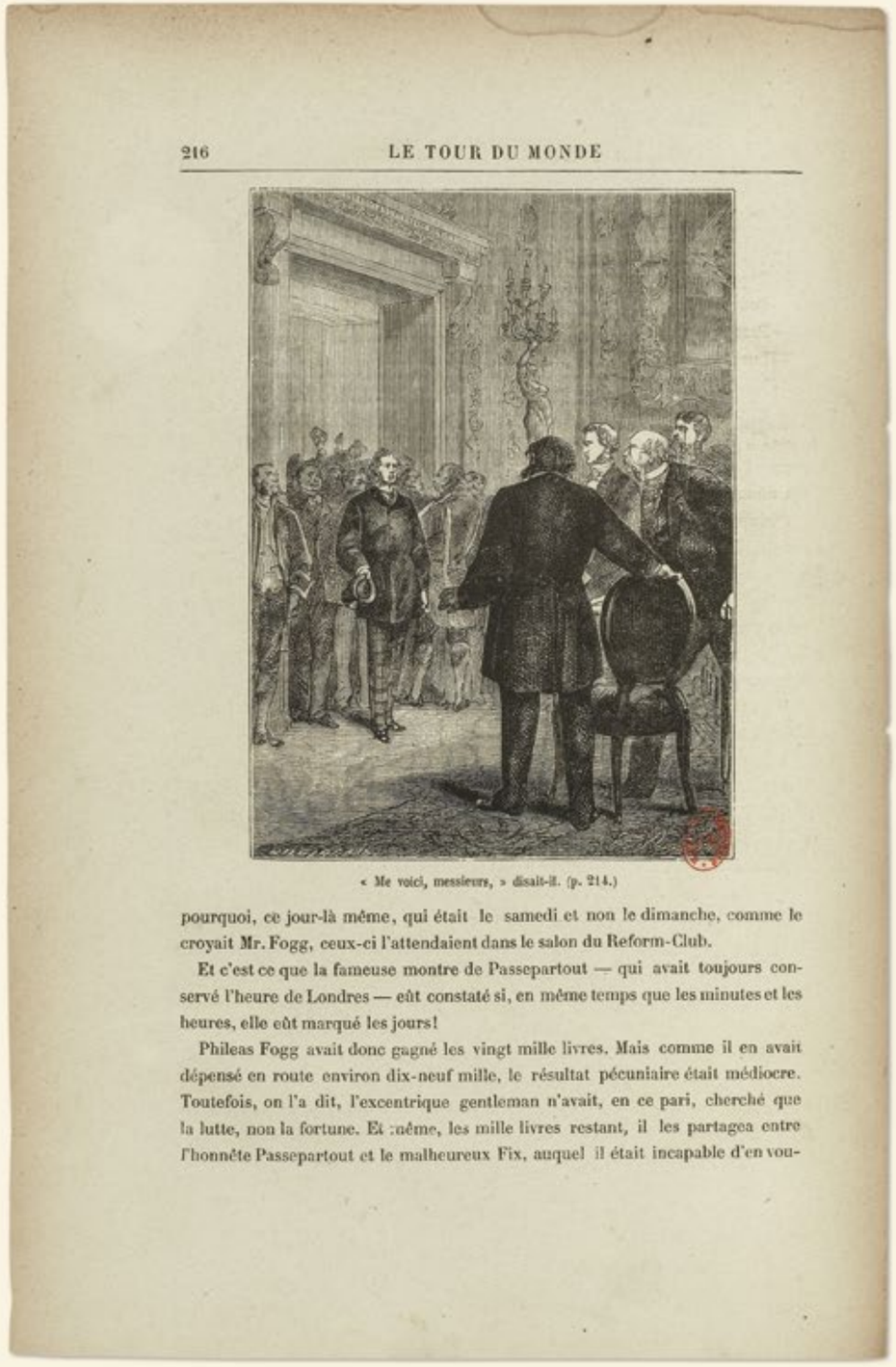
Hay que tener en cuenta que las condiciones meteorológicas en el hemisferio sur atlántico están condicionadas al comportamiento del anticiclón de Santa Elena, una potente alta presión que gira en sentido contrario al de las agujas del reloj, que genera vientos de componente sureste desde el trópico de Capricornio hasta el ecuador a lo largo de la costa africana.

De la misma manera que te vas abrigando a medida que entras en zonas frías y húmedas; cuando navegas hacia el norte paralelo a la costa de África dejando atrás el cabo de Buena Esperanza, poco a poco te vas quitando ropa de abrigo hasta que solo llevas pantalón corto, una camiseta, gafas de sol, un buen gorro y mucha crema protectora para no quemarte por el sol.

Sin olvidarnos el símil del túnel de lavado, para tratar de explicar las condiciones a bordo de la *Victoria*, imaginad el descapotable avanzando hacia la zona de secado. Los ocupantes que vienen tiritando después de la sesión de chorros con agua fría ahora se enfrentan a chorros de aire caliente en la zona de secado, con un sol abrasador contra el que tampoco tienen protección.

Es sorprendente con qué frialdad decidieron engañar a los portugueses de Cabo Verde al decirles que volviendo de América se les rompió el mástil del trinquete. Con la nao fondeada negociaron la compra de víveres, pero al pretender

Ilustración de *La vuelta al mundo en 80 días* de Julio Verne
Edición de J. Hetzel
París, 1873



216 LE TOUR DU MONDE

« Me voici, messieurs, » disait-il. (p. 214.)

pourquoi, ce jour-là même, qui était le samedi et non le dimanche, comme le croyait Mr. Fogg, ceux-ci l'attendaient dans le salon du Reform-Club.

Et c'est ce que la fameuse montre de Passepartout — qui avait toujours conservé l'heure de Londres — eût constaté si, en même temps que les minutes et les heures, elle eût marqué les jours!

Phileas Fogg avait donc gagné les vingt mille livres. Mais comme il en avait dépensé en route environ dix-neuf mille, le résultat pécuniaire était médiocre. Toutefois, on l'a dit, l'excentrique gentleman n'avait, en ce pari, cherché que la lutte, non la fortune. Et :même, les mille livres restant, il les partagea entre l'honnête Passepartout et le malheureux Fix, auquel il était incapable d'en vou-

hacer parte del pago utilizando como moneda de cambio las especies de clavo, los portugueses se dieron cuenta realmente de que procedían de las Islas de las Especias, apresando a trece de los tripulantes que se disponían a embarcar las necesarias provisiones en la nao *Victoria*. Elcano no tuvo más remedio que levar anclas, desplegar velas y navegar lo más rápido posible para poner a salvo a veintidós tripulantes que estaban a bordo y la nao.

De la misma manera que Elcano navegó por las aguas atlánticas de levante, hicimos lo mismo durante el récord Hong-Kong - Londres después de Buena Esperanza. Intentado aprovechar al máximo los vientos favorables del anticiclón de Santa Elena hasta el ecuador, y ya en el hemisferio norte rascando la costa africana, con parones y aceleraciones, hasta las islas Canarias; separándonos del cabo San Vicente, volviendo a costa después de cabo Roca hasta dejar a popa la zona de Finisterre para encarar el último tramo hacia Reino Unido. Cada milla navegada por la nao, prácticamente, la volvimos a navegar con el trimarán *Maserati*.

Elcano no pudo hacer una ruta directa hacia la costa de Cádiz por el hostigamiento portugués, así que decidió no cruzar por las islas Canarias y navegar más hacia el Noroeste en la idea de poder alcanzar vientos favorables del anticiclón de las Azores que le llevasen hacia Sanlúcar de Barrameda. Con más o menos fortuna, y aun describiendo una larga curva, finalmente, el 6 de septiembre de 1522 concluyó tan deseado regreso a casa, al borde de la extenuación. Habían completado la primera vuelta a toda la redondez de la tierra.

Cuanto más pienso y estudio los detalles de aquel viaje, más admiración siento por aquellos marinos. Completaron la primera vuelta al mundo hace ahora quinientos años, lo hicieron navegando contra el viento y las mareas, navegando la mayor parte del tiempo, hacia lo desconocido, apoyados en su intuición marinera y su valentía. Fueron unos marinos extraordinarios, que se enfrentaron a todas las adversidades imaginables.

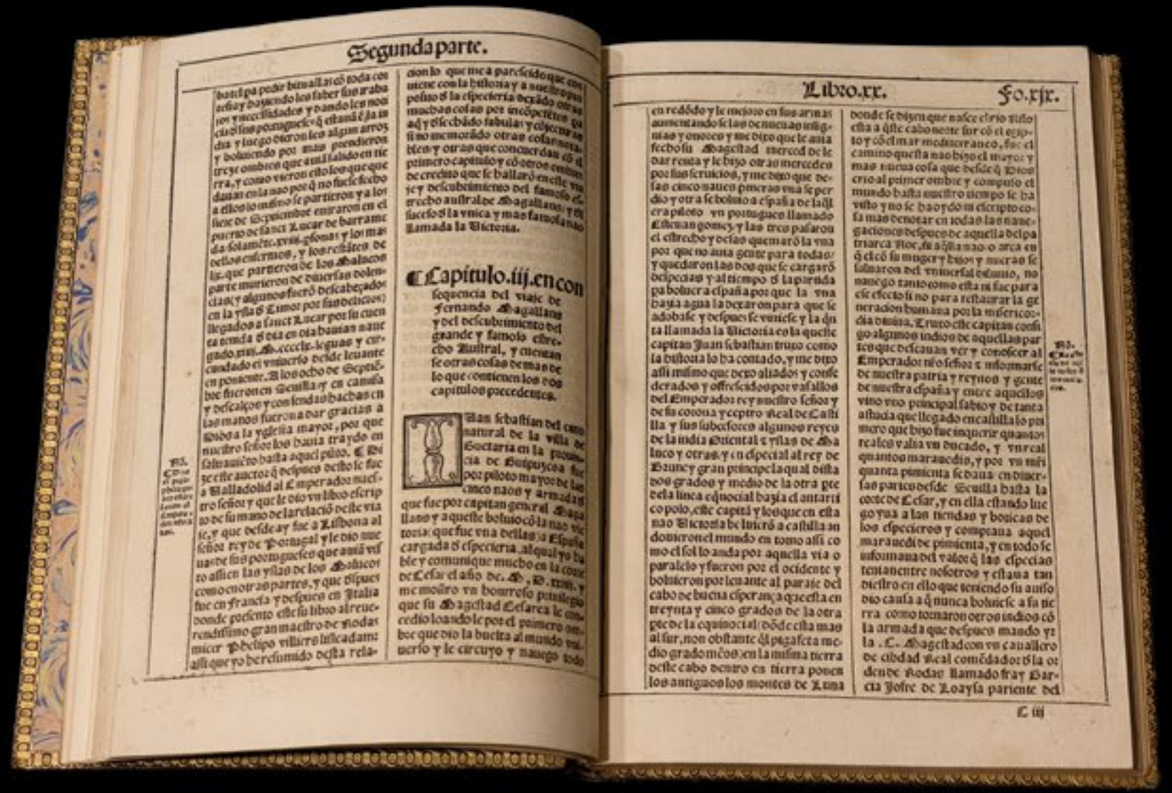
Creo que esta historia debería conocerse mejor en España y en todo el mundo. Espero que el quinto centenario de aquella gesta, la mayor aventura de toda la historia, nos sirva para devolver la mirada al mar, al que tanto le debemos y del que literalmente depende nuestra supervivencia como especie.



Trophée Jules Verne

CATÁLOGO DE PIEZAS
ANÁLISIS Y COMENTARIOS

HISTORIA DE LAS INDIAS



Libro XX de la segunda parte de la *General Historia de las Indias*

Gonzalo Fernández de Oviedo
En Valladolid: por Francisco Fernández de Córdoba, 1557
29,3 × 40 cm, 64 hojas. Libro en papel encuadernado en pergamino
Sevilla. Archivo General de Indias, Biblioteca, L.A. S. XVI-7

La historiografía indiana adquirió un especial auge entre los siglos XVI y XVII, impulsada por la aparición de la imprenta como vehículo transmisor de conocimiento en el contexto humanístico del Renacimiento. Bullía la necesidad de dar a conocer el relato de los nuevos descubrimientos geográficos, la apertura hacia posibilidades económicas de gran alcance junto a la existencia de este nuevo universo de mentalidades reflejado por los nativos de América. Cronistas como el español Gonzalo Fernández de Oviedo (1478-1557), autor considerado polígrafo al cultivar diversos géneros literarios fruto de su dilatada experiencia vital, siguiendo la estela de otros humanistas, sería designado por Carlos V para dar testimonio de su estancia por tierras americanas, donde permaneció por espacio de veintidós años, siendo nombrado cronista de Indias en 1532. Su prolongada estancia en América le permitió reunir un gran caudal de información en primera persona, protagonizando incluso polémicas de alcance contra autores contemporáneos como fray Bartolomé de las Casas.

En este largo espacio de tiempo, Fernández de Oviedo redacta su extensa *Historia de las Indias*, monumental obra compuesta por cincuenta libros donde describe desde los primeros tiempos de la conquista hasta 1549. Un trabajo de gran magnitud[1] que fue publicándose a partir de 1535, fecha de la *editio princeps* realizada en Sevilla por el conocido impresor Juan Cromberger, si bien no se completaría su publicación hasta el siglo XIX (1855). En la crónica indiana de Fernández de Oviedo confluyen dos aspectos interesantes[2]: uno literario, en el que se exponen los hechos según van sucediéndose siguiendo la narración de sus vivencias; y otro de tipo histórico e incluso historiográfico, al buscar su autor la comprensión de los acontecimientos desde la perspectiva del cronista como espectador de los sucesos históricos vividos en primera persona, bajo el patrocinio de la Corona, convirtiendo la obra en un compendio global sobre la geografía, la naturaleza, las costumbres y las riquezas descubiertas.

La edición custodiada en la Biblioteca del Archivo General de Indias se incluye entre los diversos libros y manuscritos cuya entrega prescribía el Consejo de Indias para documentarse sobre todo tipo de cuestiones relacionadas con la gestión y administración de los nuevos territorios descubiertos[3]. *El Libro XX de la segunda parte de la general historia de las Indias* consta de 36 capítulos publicados de forma independiente en Valladolid en los talleres de Francisco Fernández de Córdoba, con texto a dos columnas y letra gótica. El editor advierte al final del texto la interrupción en la impresión de esta obra al fallecer su autor en 1557[4].

En el proemio general del texto se incluye la dedicatoria a Carlos V, mencionando en el título el hallazgo geográfico de Magallanes y su ambicioso viaje hacia las especias. Este hilo argumental le serviría a Fernández de Oviedo para describir, partiendo de la zona más meridional localizada en el estrecho de Magallanes, el cabo de Buena Esperanza y la travesía por el Atlántico hacia el Mar del Sur, no exenta de avatares y peligros. El relato hacia la Especiería se convierte en una detallada descripción de la flora y la fauna, pueblos y costumbres, señalando la bondad de estas tierras conquistadas para la Corona castellana, y la pericia y fortaleza de los hombres que participaron en ella.

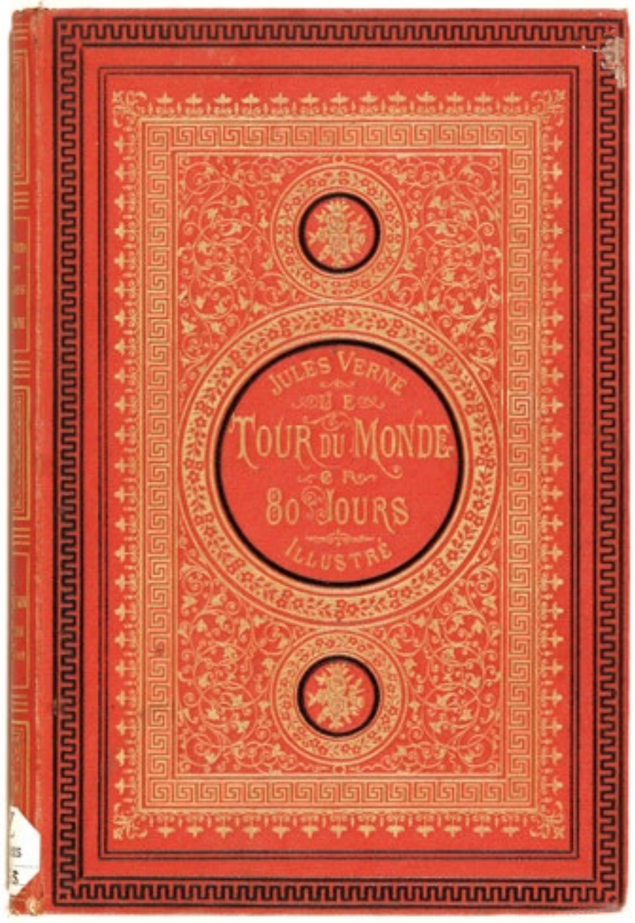
Carmen Lozano Polo

1 Salas, A. M. *Tres cronistas de Indias: Pedro Mártir, Oviedo, Las Casas*. México: Fondo de Cultura Económica, 1959, pp. 79-158.

2 Coello de la Rosa, A. *Héroes y villanos del Nuevo Mundo en la Historia general y natural de las Indias de Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés*. Sevilla: Escuela de Estudios-Hispanoamericanos, 2004. Separata del tomo 61-2 (julio-diciembre) del *Anuario de estudios americano*. pp. 599-601.

3 Muro Orejón, A. Los libros impresos y manuscritos del Consejo de Indias. En *Anuario de estudios americanos*, 1976, n. 33, pp. 713-854.

4 Gonzalo Fernández de Oviedo falleció el 26 de junio de 1557 en Santo Domingo.



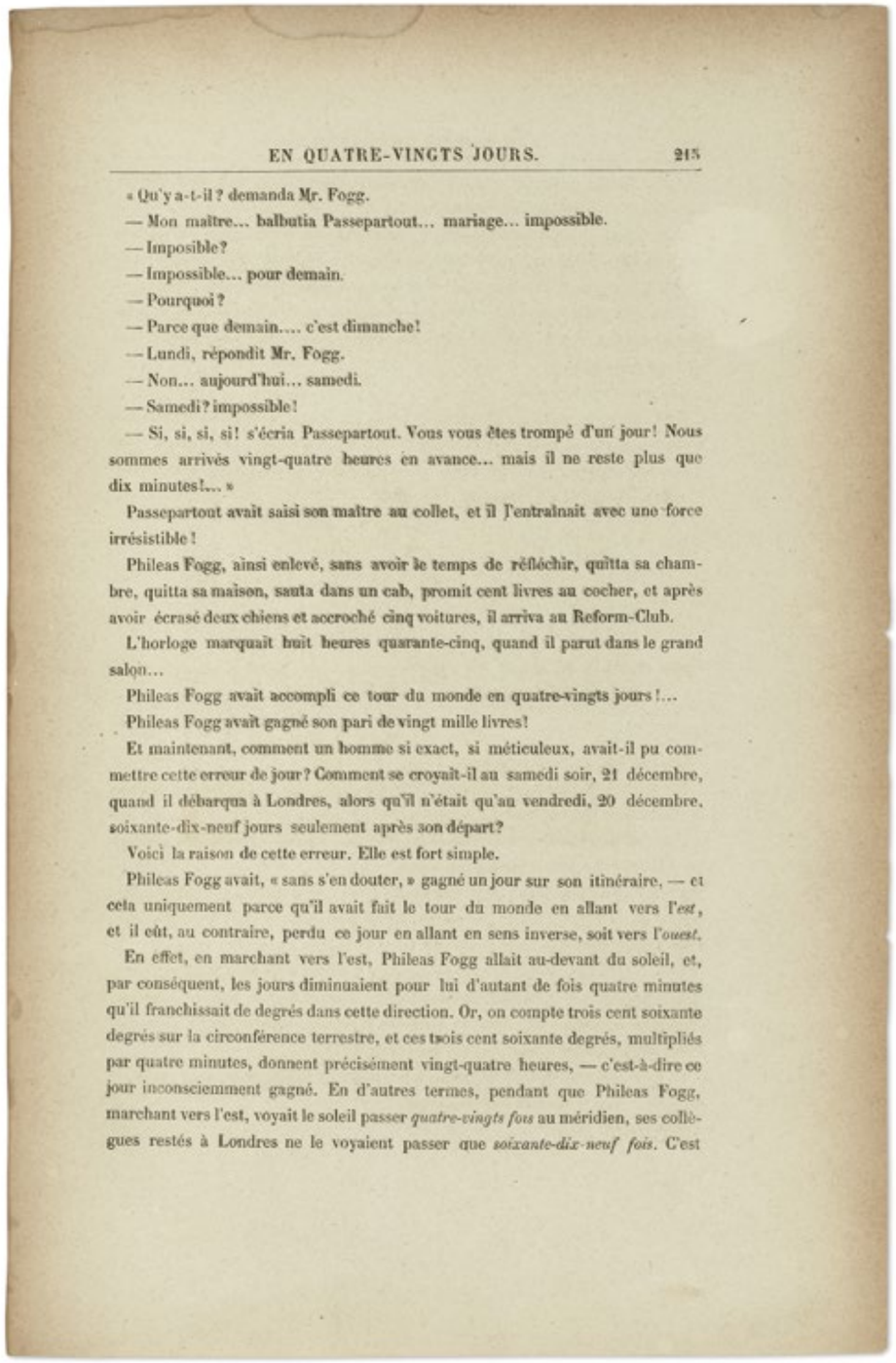
[Le tour du monde en quatre-vingts jours]
La vuelta al mundo en 80 días

Julio Verne
Paris: J. Hetzel, 1873
27,5 × 18,6 cm, 110 hojas
Libro impreso en papel
París. Biblioteca Nacional de Francia, Département Réserve des livres rares, RES M-Y2-771

La epopeya de los grandes descubrimientos geográficos emprendidos desde el siglo XVI cambió la visión y la mentalidad de los europeos con respecto a la ciencia, las artes y el pensamiento filosófico. Desde el primer viaje de circunnavegación a la tierra, iniciado por Magallanes en 1519 y culminado por Elcano en 1522, hasta llegar al industrializado siglo XIX, habían pasado más de trescientos años. El relato de los avances científicos también será reflejado en el universo del imaginario colectivo a través de la literatura, donde ficción y realidad van unidas de la mano de escritores como Julio Verne (1828-1905).

Verne sostenía la siguiente máxima: «Todo lo que una persona puede imaginar, otros pueden hacerlo realidad». Como puede apreciarse en muchas de sus obras, la ciencia era una fuente de inspiración constante para construir sus visionarios relatos. El autor francés, inspirado por la travesía magallánica y la paradoja del circunnavegante recogida en el siglo XVI por la *Relación* de Pigafetta, compuso su novela *La vuelta al mundo en 80 días*, en la que su personaje principal, el flemático inglés Phileas Fogg, y su asistente Passepartout, se enfrentan a la retadora apuesta de dar la vuelta al mundo en un plazo determinado de tiempo, regresando a Londres con un día de antelación sobre lo previsto. El relato nos recuerda a la reflexión de Pigafetta acerca de que, si ponemos rumbo hacia el Oeste, se pierde un día, y si, por el contrario, navegamos rumbo al Este, lo ganamos. Tal y como constató la experiencia de los navegantes del siglo XVI, el fenómeno se debe a la rotación de nuestro planeta: si nos movemos alrededor de la Tierra en el sentido de la rotación se dará una vuelta más, si se realiza al revés, daremos una vuelta menos.

Carmen Lozano Polo



EN QUATRE-VINGTS JOURS. 215

« Qu'y a-t-il ? demanda Mr. Fogg.

— Mon maître... balbutia Passepartout... mariage... impossible.

— Imposible?

— Impossible... pour demain.

— Pourquoi ?

— Parce que demain.... c'est dimanche!

— Lundi, répondit Mr. Fogg.

— Non... aujourd'hui... samedi.

— Samedi? impossible!

— Si, si, si, si! s'écria Passepartout. Vous vous êtes trompé d'un jour! Nous sommes arrivés vingt-quatre heures en avance... mais il ne reste plus que dix minutes!... »

Passepartout avait saisi son maître au collet, et il l'entraînait avec une force irrésistible!

Phileas Fogg, ainsi enlevé, sans avoir le temps de réfléchir, quitta sa chambre, quitta sa maison, sauta dans un cab, promit cent livres au cocher, et après avoir écrasé deux chiens et accroché cinq voitures, il arriva au Reform-Club.

L'horloge marquait huit heures quarante-cinq, quand il parut dans le grand salon...

Phileas Fogg avait accompli ce tour du monde en quatre-vingts jours!...

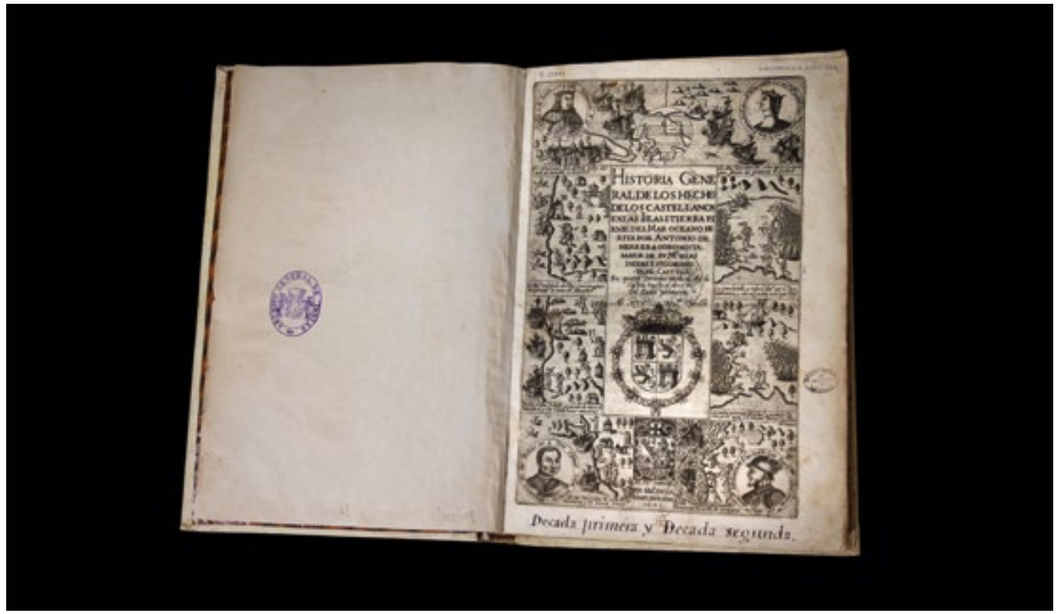
Phileas Fogg avait gagné son pari de vingt mille livres!

Et maintenant, comment un homme si exact, si méticuleux, avait-il pu commettre cette erreur de jour? Comment se croyait-il au samedi soir, 21 décembre, quand il débarqua à Londres, alors qu'il n'était qu'au vendredi, 20 décembre, soixante-dix-neuf jours seulement après son départ?

Voici la raison de cette erreur. Elle est fort simple.

Phileas Fogg avait, « sans s'en douter, » gagné un jour sur son itinéraire, — et cela uniquement parce qu'il avait fait le tour du monde en allant vers l'*est*, et il eût, au contraire, perdu ce jour en allant en sens inverse, soit vers l'*ouest*.

En effet, en marchant vers l'est, Phileas Fogg allait au-devant du soleil, et, par conséquent, les jours diminuaient pour lui d'autant de fois quatre minutes qu'il franchissait de degrés dans cette direction. Or, on compte trois cent soixante degrés sur la circonférence terrestre, et ces trois cent soixante degrés, multipliés par quatre minutes, donnent précisément vingt-quatre heures, — c'est-à-dire ce jour inconsciemment gagné. En d'autres termes, pendant que Phileas Fogg, marchant vers l'est, voyait le soleil passer *quatre-vingts fois* au méridien, ses collègues restés à Londres ne le voyaient passer que *soixante-dix-neuf fois*. C'est



Historia general de los hechos de los castellanos en las islas i tierra firme del mar Océano
Antonio de Herrera
En Madrid: en la Emplenta [sic] Real, por Juan Flamenco, 1601
[8], 371, [20]; [4], 368, [16]; [4], 377, [2] en bl., [16]; [2], 293, [14] p., Fol. Libro en papel, encuadernado en pergamino
Sevilla. Archivo General de Indias, Biblioteca. L.A. S. XVII-21/1 y /2

Entre 1596 y 1615, el segoviano Antonio de Herrera y Tordesillas (1549-1625) emprende el estudio y redacción de una de sus obras más interesantes, la *Historia general de los hechos castellanos en las islas i tierra firme del mar Océano.* Lo hace como cronista mayor de Indias y siguiendo la normativa del Consejo de Indias[1], donde se especifica "que el Cronista mayor escriba la Historia de las Indias [...] que vaya escribiendo la historia natural de ella". Herrera, gran conocedor de toda la documentación existente relativa al tema[2], reunió de forma exhaustiva un buen caudal de información que le permitió cumplir con las obligaciones encomendadas. El cronista redactó su obra con un estilo claro, y mostrando un uso de las fuentes documentales extraídas de los archivos al consultar obras de diversos autores como Acosta, Andagoya, Betanzos, Cabeza de Vaca, Calvete de la Estrella, Cervantes de Salazar, Cieza, el *Diario* de Colón, Díaz del Castillo, Fernández de Enciso, obras cartográficas, etc. Herrera muestra la sucesión de los hechos exentos de juicios de valor, pues su historia protagonizada por los castellanos es fundamentalmente descriptiva, dando prioridad al tiempo: de ahí el sobrenombre de Décadas, que le sirve para dividir la obra en ocho partes, que tratan sobre los primeros tiempos del descubrimiento y la descripción geográfica de los nuevos territorios.

La publicación de esta extensa obra concluyó en 1615. Su redacción se realizó entre los reinados de Felipe II y su hijo Felipe III. Las Décadas de Antonio de Herrera gozaron de éxito y llegaron a sucederse numerosas ediciones desde 1601, fecha de su primera aparición en Madrid por el impresor Juan de la Cuesta, imprimiéndose sucesivamente en las ciudades de Madrid, Ámsterdam, Fráncfort, París, Leyden, Londres y Amberes, en varios idiomas, y hasta bien entrado el siglo XX.

Carmen Lozano Polo

1 *Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias.* Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1973. Ed. Facsímil de la impresa en Madrid por Julián de Paredes, 1681, título 12, leyes I-III.

2 Cuesta Domingo, M. *Antonio de Herrera y su obra.* Segovia: Colegio universitario de Segovia, 1998.





15

LA ARRIBADA

IMPACTO Y BALANCE

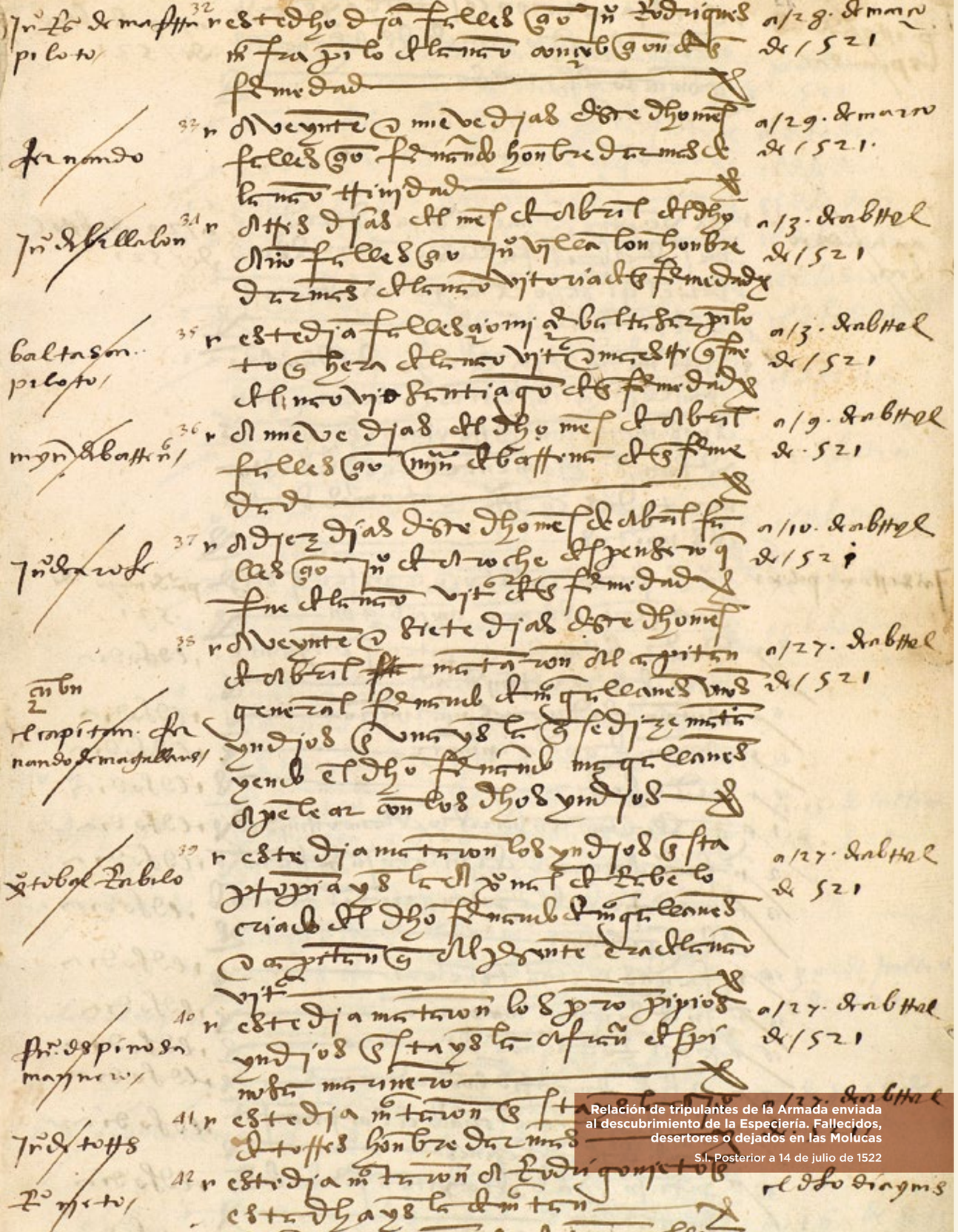
Elcano y sus hombres sufren lo indecible en la última etapa del viaje: enfermos, debilitados, perseguidos y sin descanso en las bombas de achique, dan un largo rodeo por las Azores para evitar los alisios contrarios hasta cerrar el mundo en el río que los vio partir. En septiembre de 1522, Sanlúcar y Sevilla reciben a los 18 supervivientes de la *Victoria*. El largo viaje había concluido.

El impacto en Castilla primero, y en toda Europa después, es enorme. A costa de un tremendo sacrificio humano se ha reconocido empíricamente el verdadero tamaño de la Tierra. Las riquezas acarreadas por la *Victoria* animarán a nuevas expediciones y acelerarán la expansión europea por todo el globo.

CABO VERDE – SEVILLA

15 de julio de 1522 – 8 de septiembre de 1522

55 días



Relación de tripulantes de la Armada enviada al descubrimiento de la Especiería. Fallecidos, desertores o dejados en las Molucas
S.l. Posterior a 14 de julio de 1522

LA LLEGADA A ESPAÑA

Consuelo Varela
Profesora de Investigación
Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC (Sevilla)

El sábado, 6 de septiembre, los tripulantes de la *Victoria* divisaron a lo lejos Sanlúcar de Barrameda. Aún tardarían unas horas en llegar a tierra, el tiempo que empleó el práctico Pedro Sordo en meter la nao por la barra hasta el puerto de Bonanza[1]: el fondeadero del que habían partido hacía tres años menos catorce días. Habían recorrido más de 14.460 leguas[2].

La maltrecha nao llevaba muy pocos hombres a bordo. Y así lo recogió Antonio Pigafetta en su diario: "No éramos ya más que dieciocho, la mayor parte enfermos. El resto de los sesenta que partimos de Maluco, quién murió de hambre, quién evadióse en la isla de Timor, quiénes fueron ejecutados por sus delitos"[3].

Sabemos los nombres de los supervivientes: el capitán, Juan Sebastián de Elcano; tres contramaestres: Francisco Albo, Miguel de Rodas y Juan Acurio; un sobresaliente, Antonio Pigafetta; un barbero, Hernando de Bustamante; un lombardero, Hans de Aquisgrán; tres grumetes: Juan de Arratia, Juan de Santander y Vasco Gomes; un paje, Juan de Zubileta; y siete marineros: Diego Gallego; Martín de Iudicibus, Nicolás de Nápoles, Miguel Sánchez, Antonio Hernández Colmenero, Juan Rodríguez, Francisco Rodrígues y Diego Carmona[4].

Un conjunto de varones de diversas nacionalidades y lenguas. Los grupos más numerosos eran los formados por cuatro individuos, los vascos (Elcano, de Guetaria; Acurio, de Bermeo; Arratia, de Bilbao, y Zubileta, de Baracaldo) y los griegos (Albo, de Quío; Nicolás, de Nápoles de la Romania y dos Migueles, de la isla de Rodas). Mas también había dos italianos (Iudicibus y Antonio Lombardo de Vicenza); dos andaluces de Huelva (Juan Rodríguez y Antonio Fernández Colmenero); dos portugueses (Francisco Rodrigues y Vasco Gomes); un gallego, Diego; un cántabro, Juan de Santander; un alemán, Hans; y un extremeño, Hernando de Bustamante.

Junto a estos llegaron al menos tres indígenas. Un tal Juan Cermeño, que recibió subsidios para "su comer y vestirse"; Francisco, un esclavo al que se pagaron las exequias cuando falleció tras intentar fugarse, y un Manuel, "principal y sabio", a quien no se le permitió regresar al Maluco[5].

Hemos de suponer que, tras la llegada a Sanlúcar de Barrameda, todos los tripulantes se dirigieron a dar las gracias a la Virgen en la iglesia de Santa María de Guía. Por su parte, Elcano se apresuró a enviar dos cartas al Rey, entonces en Valladolid. En la primera, entre otras cosas, le anunciaba lo que consideraba una verdadera hazaña y el éxito de su viaje: "Mas sabrá tu Alta Majestad lo que en más avemos de estimar y temer es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el occidente e veniendo por el oriente". Y, en la segunda, le rogaba que procurase

1 Por cuyo trabajo cobró 525 maravedís (AGI, Contratación, 5090, libro 4, f. 74v).
2 Pigafetta, A. *Primer viaje en torno del globo*. Buenos Aires: Editorial Francisco de Aguirre, 1970, p. 188.
3 *Ibidem.*
4 Para conocer sus filiaciones, *cf.* el segundo volumen de Gil, J. *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*. Sevilla: Fundación Cajasol, 2009, pp. 303 y siguientes.
5 Más información sobre estos malayos en Gil, 2009, pp. 305-306.



la liberación de los trece tripulantes que habían quedado prisioneros de los portugueses en la isla de Santiago (Cabo Verde), al tiempo que solicitaba mercedes para todos ellos. No podía sospechar que a los pocos días llegarían sanos y salvos a Sevilla. Un correo, Luis de Castellanos, galopando a uña de caballo, entregó la correspondencia al monarca en un tiempo récord: de Sanlúcar de Barrameda a Valladolid tan solo tardó tres días menos seis horas[6].

Otro correo llevó la buena nueva a Sevilla. Los oficiales de la Casa de la Contratación se apresuraron a socorrer a los recién llegados. El 7 de septiembre se compró un barco de seis remos cargado de vituallas: doce arrobas de vino, setenta y cinco hogazas y roscas de pan, un cuarto de carne de vaca y melones. En las Horcadas, los quince hombres que componían aquella tripulación hallaron a la *Victoria,* que había empezado a remontar el Guadalquivir, ayudada por un barco de Sanlúcar que puso a su disposición el vecino sanluqueño Pascual Garza. El escribano Juan de Eguívar y Elcano se encargaron de vigilar la carga del clavo. Aquella noche cenaron en Coria[7].

El lunes, 8 de septiembre, la *Victoria* entraba en el puerto sevillano de las Muelas, disparando salvas con su quebrantada artillería: tres piezas gruesas, seis versos y un pasamuro. En el muelle la esperaban las autoridades de la ciudad y los miembros de la Casa de la Contratación junto a un numeroso público, que contemplaba la llegada de la nave. Pigafetta nos relató el desembarco, que no se efectuó hasta la mañana siguiente: "Bajamos todos a tierra en camisa y a pie descalzo, con un cirio en la mano, para visitar la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria y la de Santa María de la Antigua, como lo habíamos prometido hacer en los momentos de angustia"[8].

6 Gil, 2009, p. 343.
7 Gil, 2009, pp. 306 y 344.
8 Pigafetta, 1970, p. 188.

Eran estas dos devociones muy ligadas a los navegantes a las que se habían encomendado antes de iniciar el viaje. La Virgen de la Antigua en la catedral sevillana y Nuestra Señora de la Victoria en el convento de Triana. Como nos indicó Juan Gil, "de la venta del clavo (tres quintales, dos arrobas y veintitrés libras) que la *Victoria* cargó en Tidori como limosna para la comunidad religiosa, los mínimos del convento de la Victoria recibieron 46.620 mrs."[9].

El 10 de septiembre se empezó a descargar la nave y a pesar los 381 costales que contenía. De los 700 quintales y 23 libras de clavo que traía, quedaron netos 480 quintales y 58 libras que, a razón de 42 ducados el quintal, se vendió a Enrique Ehinger por 7.569.130 mrs. La armada había costado 8.344.355 mrs.[10]

El 13 de septiembre Elcano recibió una carta del Emperador, en la que le conminaba a acudir urgentemente a Valladolid,

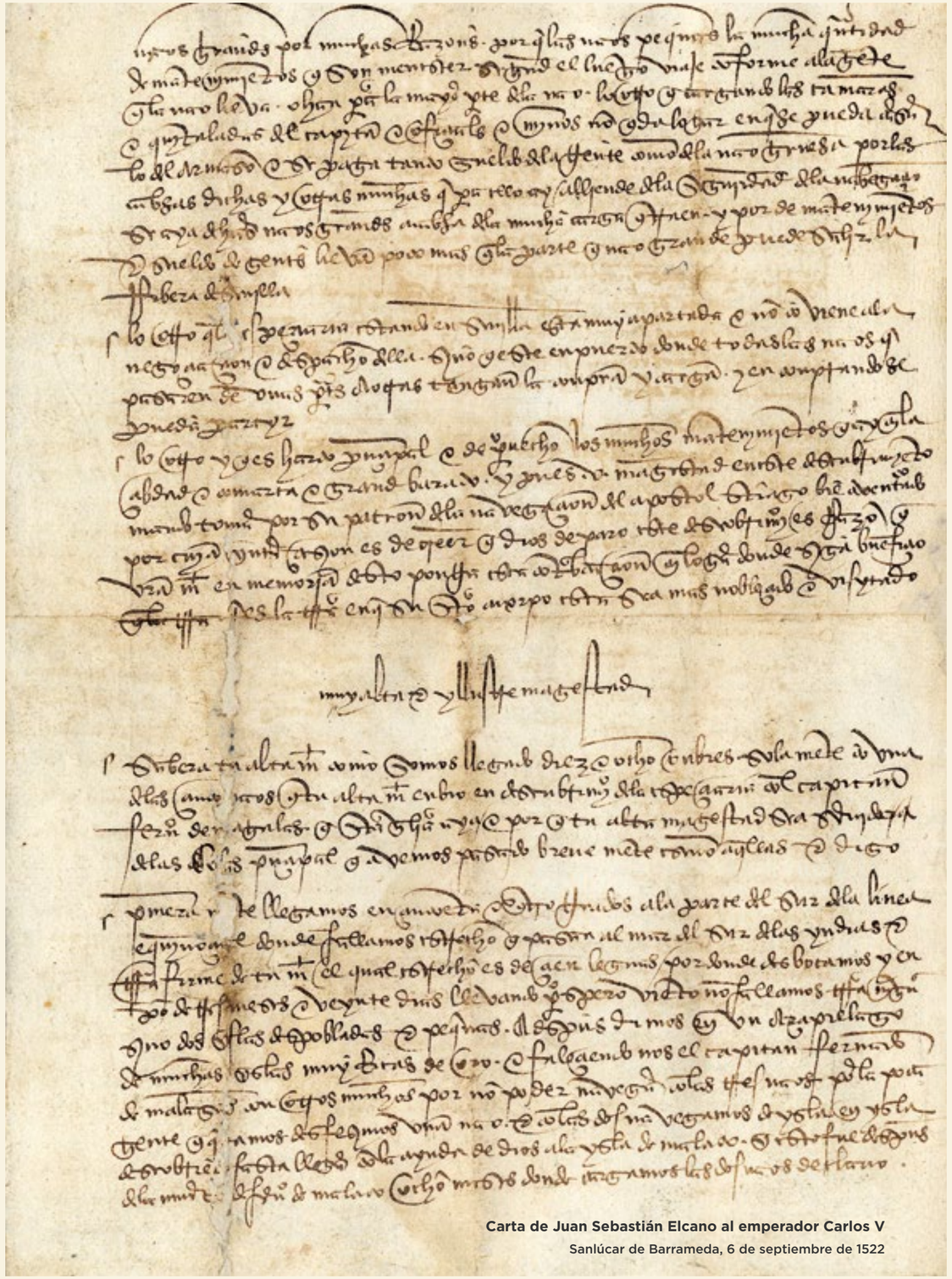
> Luego que esta carta veáis, toméis dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón, y os partáis y vengáis con ellos donde yo estuviere; que con este correo escribo a los oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias que os vistan y provean de todo a vos y á las dichas dos personas. Y cuando viniéredes, traeréis con vos todas las escrituras, relaciones de autos que en el dicho viaje habéis fecho[11].

Juan Sebastián de Elcano, el piloto Francisco Albo, el secretario Hernando de Bustamante y Miguel de Rodas emprendieron tan pronto como les fue posible el viaje a la corte. El 18 de octubre Elcano, Albo y Bustamente declararon ante el juez de casa y corte Santiago Díaz de Leguizamo a un interrogatorio de trece preguntas, en las que, entre otras cosas, se les pidió que diesen cuenta de las diversas actuaciones comprometidas de Magallanes; que informaran de cómo murió y que aclararan por qué razón el clavo que habían entregado en la Casa de la Contratación pesaba menos que la cantidad que figuraba en el registro de entrada[12]. Ese mismo día fueron recibidos por Carlos I. Como recompensa, fueron ennoblecidos, permitiéndoseles que en su escudo de armas apareciese el lema latino *Primus circumdedisti me* ("tú eres el primero que me rodeaste").

Todos ellos, junto con Martín Méndez, que también debió de acudir a la cita, aportaron valiosísimos documentos: Elcano, una relación del viaje; Francisco Albo, el derrotero con las singladuras, que había ido consignando día a día[13]; Martín Méndez, la memoria de los fallecidos en la armada[14] y el libro que, como escribano, había hecho de los tratados firmados con los reyezuelos de las Molucas, de enorme interés diplomático: en caso de que los españoles no pudiesen demostrar que las Molucas se encontraban dentro de la demarcación asignada a España, por lo menos sí podrían probar los lazos de vasallaje que unían a sus dirigentes con la corona de España. Desconocemos qué otros documentos pudieron aportar.

Las informaciones dadas por los supervivientes sirvieron para que dos extranjeros que se encontraban en Valladolid formando parte de la corte difundieran la noticia en Europa: Maximiliano Transilvano y Pedro Mártir de Anglería. Transilvano se apresuró a redactar un amplio resumen de cuanto había escuchado que envió, el 24 de ese mismo mes, a Matías Lang, arzobispo de Salzburgo. Su objetivo era demostrar que los españoles eran los descubridores y los dueños de las islas Molucas que, según señalaba, estaban situadas en el límite asignado a España en el tratado de Tordesillas. La propaganda se expandió rápidamente, como demuestra que se tiraran tres ediciones en 1523. Lo mismo hizo Pedro

9 Gil, 2009, p. 307.
10 *Ibidem* (AGI, Contratación, 5090, libro IV, f. 63r, y Patronato, 34, R.10, f. 10r).
11 *Nueva Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España y de sus Indias.* Madrid: Archivo Histórico Español, 1928-1934, 6 v.
12 La declaración en AGI, Patronato Real, 34, R. 19.
13 En AGI, Patronato Real, 34, R. 5.
14 En AGI, Patronato Real, 24, R. 11.



Carta de Juan Sebastián Elcano al emperador Carlos V
Sanlúcar de Barrameda, 6 de septiembre de 1522

Mártir que, en octubre de 1522, remitió una carta al papa Adriano VI, que fue publicada en la *Década V* de su *Orbe Novo* en 1530. El Rey y sus consejeros supieron utilizar la imprenta para anunciar *urbi et orbi* la primera circunnavegación de la tierra.

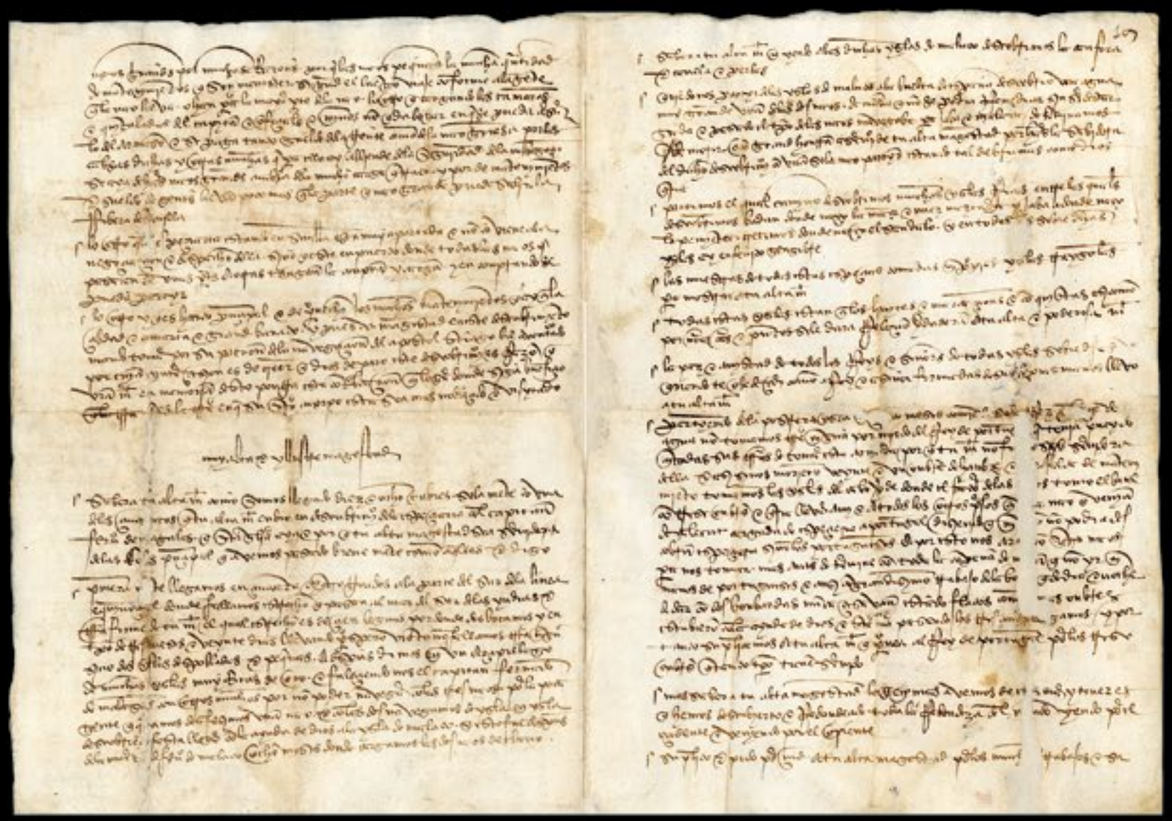
El viaje alarmó sobre manera a los dos reinos. ¿A quién pertenecían las Molucas? Para ello se convocó una junta. Los representantes de ambos países se reunieron del 11 de abril al 31 de mayo de 1524 en Badajoz y Elvas. Por parte española asistieron, entre otros, varios de los supervivientes de la armada: Elcano, Miguel de Rodas, Nicolás de Nápoles, Richard de Normandía, Juan de Acurio, Diego Gallego, Gomes Hernández, Francisco Rodríguez, Juan Martín, Juan de Arratia, Bocacio Alonso, Antonio Hernández Colmenero, Juan Rodríguez, Juan de Zubileta, Pedro de Tolosa y Hernando Bustamante[15]. Pese a todos los esfuerzos, no se llegó a un acuerdo.

Con la esperanza de retomar las deliberaciones, en agosto de 1527 Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y León Pancaldo, tripulantes de la nao *Trinidad,* fueron llamados a Valladolid para que dieran su parecer[16]. No hubo más encuentros ni conversaciones hasta el 2 de abril de 1529, fecha en la que españoles y portugueses llegaron a un acuerdo en el tratado de Zaragoza. Carlos V empeñó las Molucas a su cuñado Juan III de Portugal por un precio de 350.000 ducados. Las Molucas, el riquísimo comercio de las especias, quedaba adjudicado a Portugal.

¿Qué fue de la *Victoria*, también superviviente del viaje? Una vez reparada, el 16 de febrero de 1523 salió a la venta en pública subasta, adjudicándose al comerciante genovés Esteban Centurión por 285 ducados (106.875 maravedíes): un tercio de su valor. En 1525, su hija y heredera, María Centurión, arrendó la nave a unos comerciantes sevillanos, que la enviaron al puerto de Santo Domingo en la isla Española. Desconocemos si llegó a realizar un tercer viaje[17].

15 En AGI, Patronato Real, 48, R. 5.
16 En AGI, Patronato Real, 49, R. 4.
17 Más noticias en Gil, 2009, pp. 308 y ss.

CARTA DE ELCANO A CARLOS V



Carta de Juan Sebastián Elcano al emperador Carlos V

Sanlúcar de Barrameda, 6 de septiembre de 1522
2 hojas, 21 x 29,5 cm. Papel, manuscrito
Copia simple, figurada, asentada en los folios 106v–107v de un pliego, con esa numeración, que también incluye un parecer anónimo y sin fecha, aunque atribuido a Elcano, sobre la fundación de una Casa de la Contratación de la Especiería en la ciudad de La Coruña
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 48, R. 20

En esta carta, redactada a su llegada a Sanlúcar con otros diecisiete supervivientes, Juan Sebastián Elcano narra las penalidades soportadas y los logros obtenidos en la expedición a la Especiería, como es el hallazgo del estrecho de cien leguas que da paso al Mar del Sur, la larga navegación de más de tres meses por las calmas del Pacífico, la muerte de Magallanes en Mactán, en las islas Filipinas, la llegada a las Molucas, la firma de paces con algunos de sus reyes[1], la riqueza en especias de que van cargados, la convicción de que las islas están en zona de expansión castellana y, sobre todo, el logro de la circunnavegación de la tierra volviendo por la ruta de África.

> Más saberá tu alta magestad lo que en más avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el oçidente e veniendo por el oriente.

Es el primer documento oficial que menciona el éxito de la vuelta al mundo, aunque será Maximiliano Transilvano el primero que lo difunda en su obra *De Moluccis insulis* (1523).

Posiblemente coetánea a la carta original, cuyo paradero se desconoce, esta copia podría formar parte de algún cuaderno o registro del propio Consejo de Indias con documentación sobre la fundación de la Casa de la Contratación de La Coruña. Por el momento, parece ser el único ejemplar localizado en archivos españoles, de ahí su gran relevancia. Este documento fue adquirido por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte el día 2 de julio de 2014, siendo incorporado al Archivo General de Indias el 29 de octubre del mismo año.

En Italia se conservan otras copias, facilitadas seguramente por el secretario de Carlos V, Francisco de los Cobos, con el objeto de hacer propaganda de las reivindicaciones castellanas, algo que también veremos en la cartografía: una incluida en el *Códice Magliabechiano*; otra enviada al duque de Ferrara por su embajador en España, Benedetto Fantino, el 27 de octubre de 1522; y otra enviada al dux de Venecia, Antonio Grimani, por su representante en España, Gaspar Contarini de Alviso, junto con su traducción al italiano, el 24 de septiembre de 1522[2]. La versión italiana se publicó en la *Raccolta* en 1892, y sobre ella José Toribio Medina realizó una traducción al castellano en 1920, versión que se ha venido utilizando hasta la fecha entre los estudiosos hispanohablantes[3].

En 2016 el director del Archivo Histórico de Euskadi, Borja Aguinagalde, localizó otra carta de Elcano, esta original, en la que solicita ciertas mercedes, en el palacio de Laurgain de Aia[4].

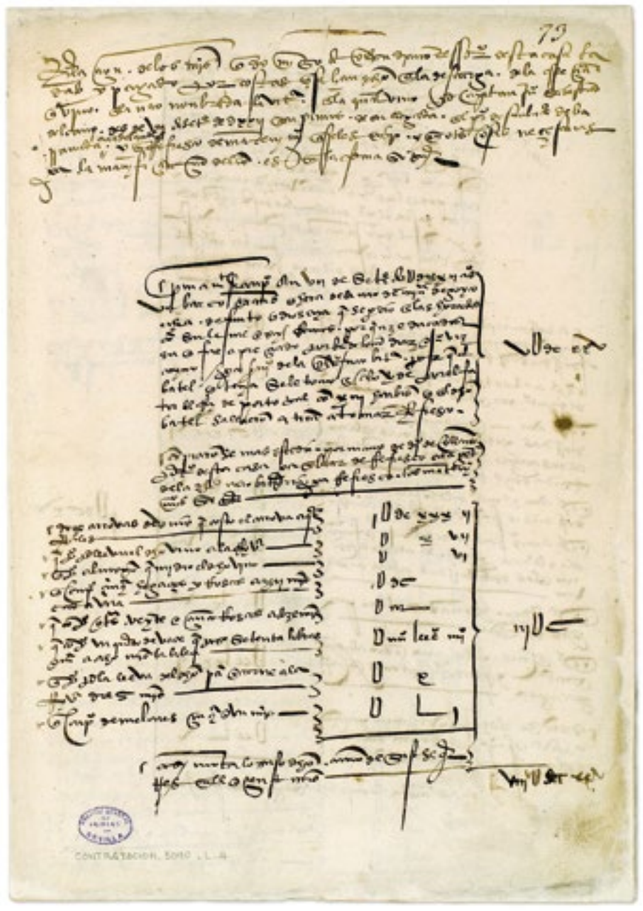
María Antonia Colomar Albajar

1 Véase: AGI, Indiferente General, 1528, N. 1.

2 Conservadas en la Biblioteca Central de Florencia, Archivo de Módena y en el Cod. Marciano, XI, 143, originale, c. 16 del Archivo de Mantua, XI, 142, respectivamente.

3 Elcano, Juan Sebastián. *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Miraguano Ediciones, 2003, p. 10. Medina, J. T. *El descubrimiento del océano Pacífico: Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Documentos (Anexo a la Memoria Universitaria). Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1920, pp. 291-294. *Raccolta di documenti e Studio pubblicati dalla R. Commissione Colombiana pel quarto centenario dalla scoperta dell'America*. Parte III-Volume I. Roma: Ministero Della Pubblica Istruzione, MDCCCXCII (1892), pp. 102-104; *Raccolta...*, parte V, Volume III. Roma: Ministero Della Pubblica Istruzione, MDCCCXCIIII (1894), pp. 23-24.

4 AHE, Archivo de la Torre de Laurgain, Sección Laurgaín, leg. 15, nº 9.



Libro copiador: Armada de Fernando de Magallanes

Costes derivados del regreso de la nao *Victoria*, por Domingo de Ochandiano, tesorero de la Casa de la Contratación
Sevilla, posterior al 15 de noviembre de 1522
31,8 × 22,3 cm, 98 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Contratación, 5090, L. 4, fols. 73-85

El arribo de la nao *Victoria* a Sanlúcar de Barrameda, el 6 de septiembre de 1522, supuso una sensacional noticia, pero también la necesidad de emprender una serie de preparativos con los consecuentes gastos. No solo era necesario disponer la descarga del valioso cargamento de especias que traía la nave, sino que además se comprobó la urgencia de socorrer a la menguada tripulación, que llegaba en condiciones extremas de agotamiento y desnutrición.

La Casa de la Contratación de las Indias tuvo que hacerse cargo, en este primer momento, de los desembolsos imprescindibles, de lo cual tomó cumplido registro Domingo de Ochandiano, su tesorero.

Así, sabemos que cada uno de los marineros que fueron enviados para ayudar a la menguada tripulación de la *Victoria* a emprender la travesía de Sanlúcar a Sevilla cobró 204 maravedís por dos días de trabajo, pero que a un grumete tan solo se le pagaron 68. Igual sueldo cobraron los 8 "hombres de trabajo" reclutados al efecto, mientras que la adquisición de la lancha que los trasportó a todos río abajo supuso un gasto de 15 ducados (o 5.625 maravedís) a las arcas de la Casa.

Dado que este mismo documento nos informa de que una arroba de vino valía 4 reales (136 maravedís), un cuarto de res de 60,5 libras (27,8 kg) costaba 484 maravedís, una hogaza de pan 12, y de que se gastaron 51 maravedís en melones, nos podemos hacer una idea muy clara de la relación entre los precios de los bienes de consumo y los salarios en aquella Sevilla de principios del XVI.

Javier Vélez Escofet



Virgen de la Victoria

Anónimo sevillano
Principios del siglo XVI
147 x 85 cm. Madera tallada y policromada y telas encoladas, escultura de bulto redondo
Sevilla. Real Parroquia de Señora Santa Ana

El 9 de septiembre de 1521, vestidos como romeros, descalzos, con camisas blancas y antorchas en sus manos, los pocos supervivientes de la gesta marítima acudieron a dar gracias a la Virgen de la Victoria y a Nuestra Señora de la Antigua.

El convento de los Mínimos que custodiaba la Virgen de la Victoria que aquí exponemos desapareció durante el proceso desamortizador del XIX, pasando este icono mariano por varios templos, hasta que en la década de 1880 se tiene constancia que se encontraba en la iglesia de Santa Ana en el barrio de Triana, donde se venera en la actualidad en uno de sus retablos.

Sin embargo, hay que hacer notar que, aunque posee grafismos que la acercan a algunos modelos de la plástica escultórica del siglo XVI, la imagen ha sufrido numerosas transformaciones, respondiendo su aspecto a la restauración que, con motivo del cuarto centenario de la Circunnavegación, le añadió a la talla telas encoladas, presentándose sin los añadidos textiles que antaño disimulaban las mutilaciones que presentaba. Hay que referir cómo el 22 de octubre de 1704 un pavoroso incendio asoló la iglesia donde se encontraba entonces, y no sabemos si afectó a la talla total o parcialmente.

Sea como fuere, no podemos asegurar, salvo con el aval de la tradición, que esta imagen de la Virgen de la Victoria sea la misma ante la que se postró Elcano y el resto de sus compañeros tras el periplo alrededor del mundo, aunque sí debemos matizar que pese a la fama mundial que le reportó este hecho, la devoción a esta Virgen de la Victoria no fue especialmente multitudinaria ni congregó especiales fervores, como sí ocurrió con la Virgen de la Antigua, la primera gran devoción globalizada.

Manuel Álvarez Casado



Relación de tripulantes de la Armada enviada al descubrimiento de la Especiería fallecidos, desertores o dejados en las Molucas

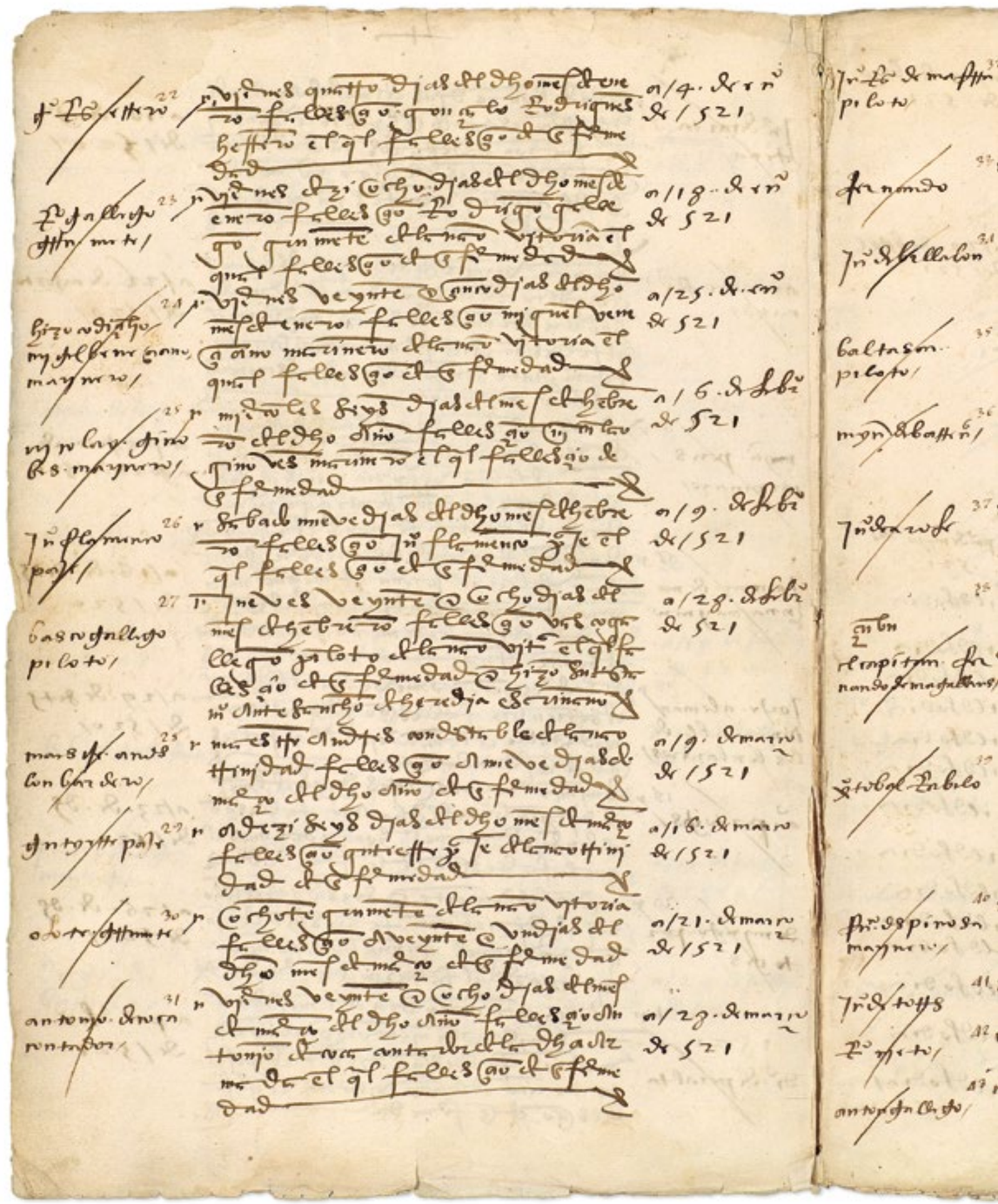
S.l. Posterior a 14 de julio de 1522
31,8 x 22 cm, 6 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 34, R. 11

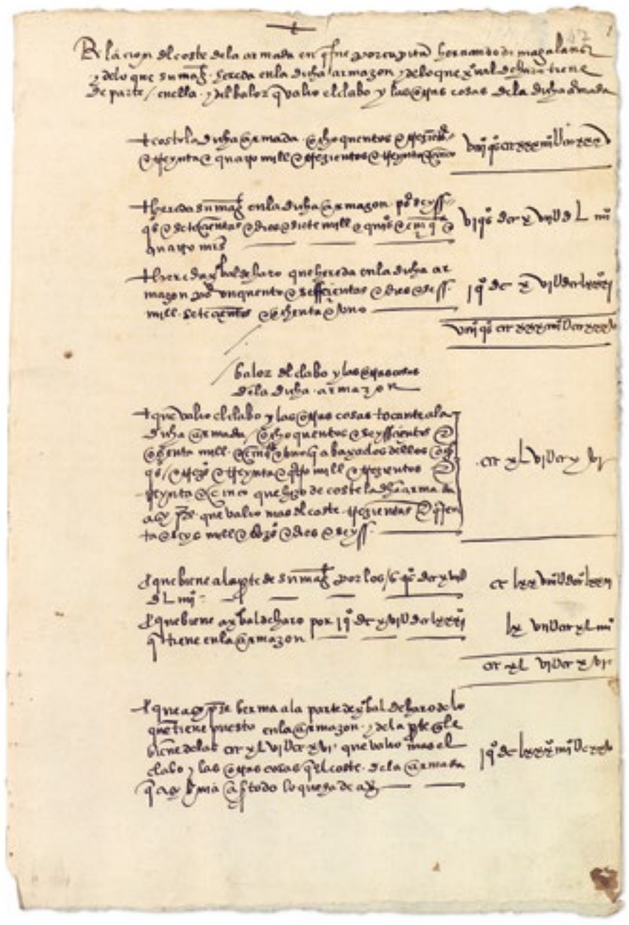
Contrasta la imagen de las cinco naves partiendo con la ilusionante idea de descubrir la Especiería con la que se produjo tres años después, con la llegada de una nao *Victoria* en cuyos escasos tripulantes estaban marcadas las penalidades sufridas a lo largo de la travesía.

A pesar de que, aun perdiendo las otras cuatro naves, no dejara de ser rentable el viaje desde el punto de visto económico, sorprende el alto coste que a nivel humano tuvo la primera Circunnavegación. En esta relación manuscrita aparecen reflejados cronológicamente ciento tres individuos que, o bien perecieron de muerte violenta o natural, o bien desertaron, o no volvieron por otros motivos. Comienza el listado con el ajusticiamiento de Antón Salamón, maestre de la *Victoria*, el 20 de diciembre de 1519, hasta la muerte del grumete Andrés Blanco y el marinero Esteban Bretón el 14 de julio de 1522. Entre ellos, por supuesto, figura el nombre de uno de los principales protagonistas de esta historia, Fernando de Magallanes.

Pese al escalofriante relato de los acontecimientos de la primera vuelta al mundo, algunos de los que burlaron a la Parca como Elcano, el lombardero Hans, Hernando de Bustamante o Juan de Arratia, no solamente se sobrepusieron, sino que pocos años después volverían al Maluco en la armada de Loaysa, cuya nao capitana sería nombrada, en homenaje a la gloriosa nave, *Santa María de la Victoria*. El marino de Guetaria acabaría en el Pacífico también sus días, como tantos otros compañeros suyos lo hicieron en el primer viaje, comenzando su periplo por la ruta de la historia.

Manuel Álvarez Casado





Autos de Cristóbal de Haro sobre la devolución de las cantidades que adelantó para las dos Armadas del Maluco
1538
32 x 23 cm, 162 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias,
Patronato Real, 35, R. 9, fol. 47r

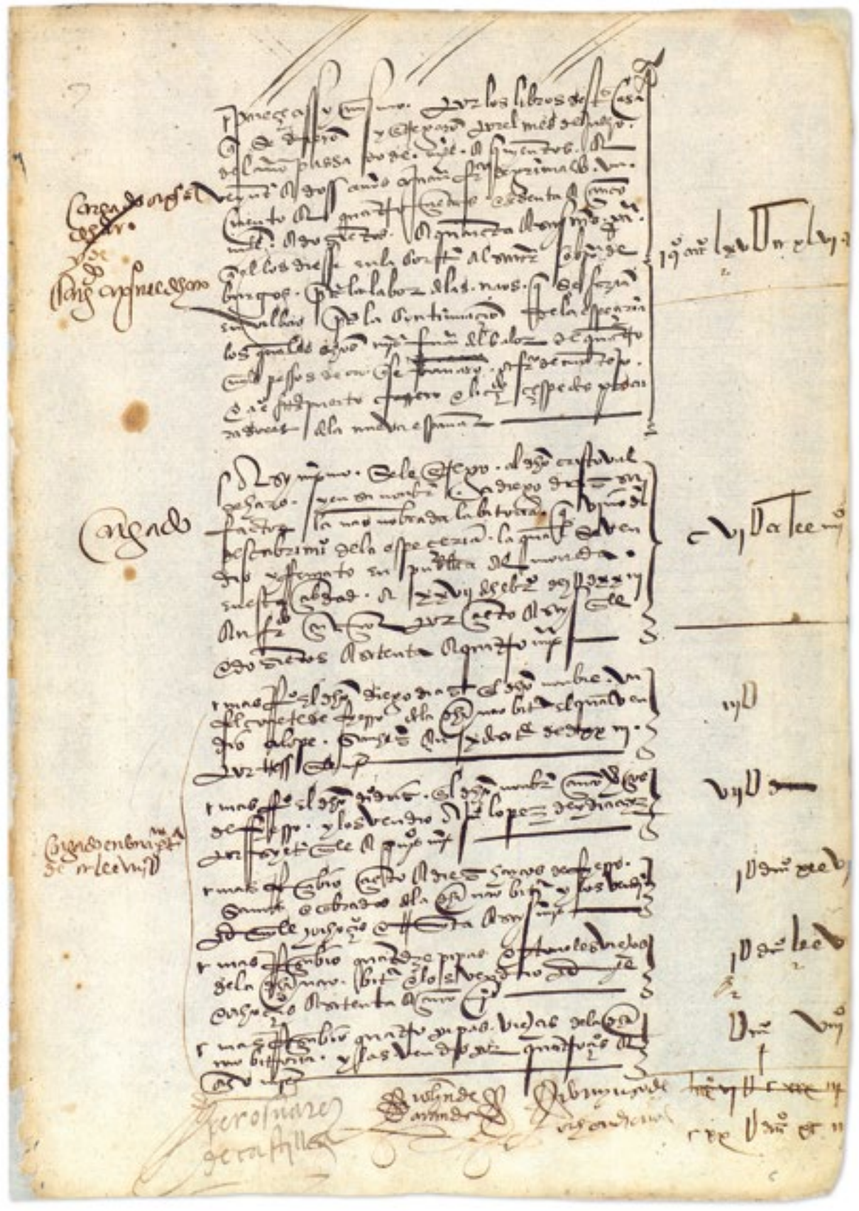
Cristóbal de Haro había invertido en la Armada de Magallanes no solo animado por sus potenciales réditos, sino, sobre todo —según él—, por las condiciones ventajosas de que disfrutaría en el futuro para comerciar con la Especiería.

Cuando en 1529, por virtud del tratado de Zaragoza, Carlos V recibió de Juan III 350.000 ducados por no disputar más los derechos sobre el Maluco, se frustraron las ambiciones de Haro, quien reclamó, por vía judicial, el perjuicio derivado de tal cambio geopolítico. En este proceso, aparece incluido el sumario del coste de la Armada de Magallanes y sus réditos.

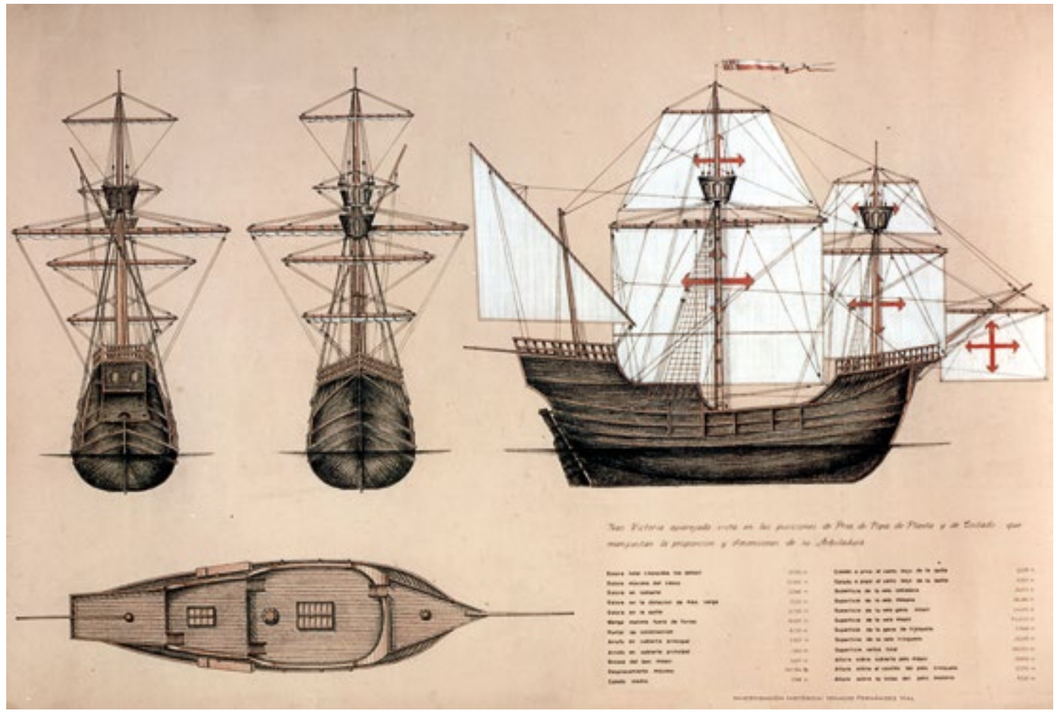
Se infiere que, de los 8.334.335 maravedís invertidos, se obtuvieron, mediante la venta del clavo y otras menudencias 8.680.551 maravedís (aunque en el propio documento, por obvio error del amanuense, se lee 8.680.051), lo que se traduce en un beneficio neto de 346.216 maravedís, que supone una ganancia de un 4,15% en tres años. El éxito económico inmediato fue, por lo tanto, muy moderado.

Sin embargo, bien mirado, el balance podía resultar esperanzador. La *Victoria* representa solo 85 toneles de los 520 que suponían las cinco naos de la armada (un 16,3% de su capacidad total), con lo que, extrapolando directamente y en el mejor de los casos posibles, se podría pensar en haber obtenido clavo por valor de unos 50 millones de maravedís, con una rentabilidad próxima al 500%. Aunque, obviamente, el precio se habría disparado en Asia y despeñado en Europa, suponiendo, a la larga, una importante merma de la plusvalía.

Guillermo Morán Dauchez



Caudal de Cristóbal de Haro
Caudal entregado en la Casa de la Contratación de Sevilla por Cristóbal de Haro, factor de la negociación del Maluco, con los demás documentos de ella, desde que se hizo a la vela la primera Armada al cargo de Hernando Magallanes en 19 de agosto de 1519
1519-1536
32 x 21,5 cm. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Contaduría, 2, N. 1



Nao *Victoria*. 1992

Réplica construida fabricado en madera según los estudios de Ignacio Fernández Vial y Francisco Monsalvete
104 x 46 x 87 cm
Sevilla. Se expone modelo a escala. Colección particular

La nao *Victoria*, de 85 toneles de porte y 26 metros de eslora, fue el primer barco de la historia en completar una vuelta al mundo. Fue adquirida para la expedición en Cádiz, por el factor de la Casa de la Contratación, Juan de Aranda. Ya en Sevilla, durante los preparativos del viaje, recibe el nombre de *Victoria*. Se paga por ella 300.000 maravedíes, siendo la más cara de la flota en proporción a su tonelaje. Su valor queda justificado al soportar los tres años de duro viaje de circunnavegación. Tras su regreso a Sevilla en 1522, la nave es vendida en almoneda pública al genovés Cristóbal Centurión por 285 ducados, cruza el Atlántico en ida y vuelta y se le pierde la pista dos años después, cuando al morir Centurión, su hija María la alquila para otro viaje a Santo Domingo.

Con motivo de la Exposición Universal de Sevilla de 1992, Ignacio Fernández Vial y Francisco Monsalvete diseñan y construyen para la Sociedad Estatal Quinto Centenario una réplica de la nao *Victoria* en los astilleros de Isla Cristina (Huelva). Para trazar sus formas y definir sus características se analizaron 164 documentos del Archivo General de Indias, 6 crónicas escritas por los tripulantes de la armada, 22 fuentes notariales, 18 tratados de navegación españoles y portugueses, 3 pecios y dos exvotos. La maqueta expuesta es un modelo a escala de este diseño.

Diez años más tarde, Ignacio Fernández Vial reconstruye y prepara la réplica para la navegación. Entre 2004 y 2006 la nao *Victoria* da la vuelta al mundo a vela tripulada por 22 jóvenes andaluces.

Antonio Fernández Torres





16

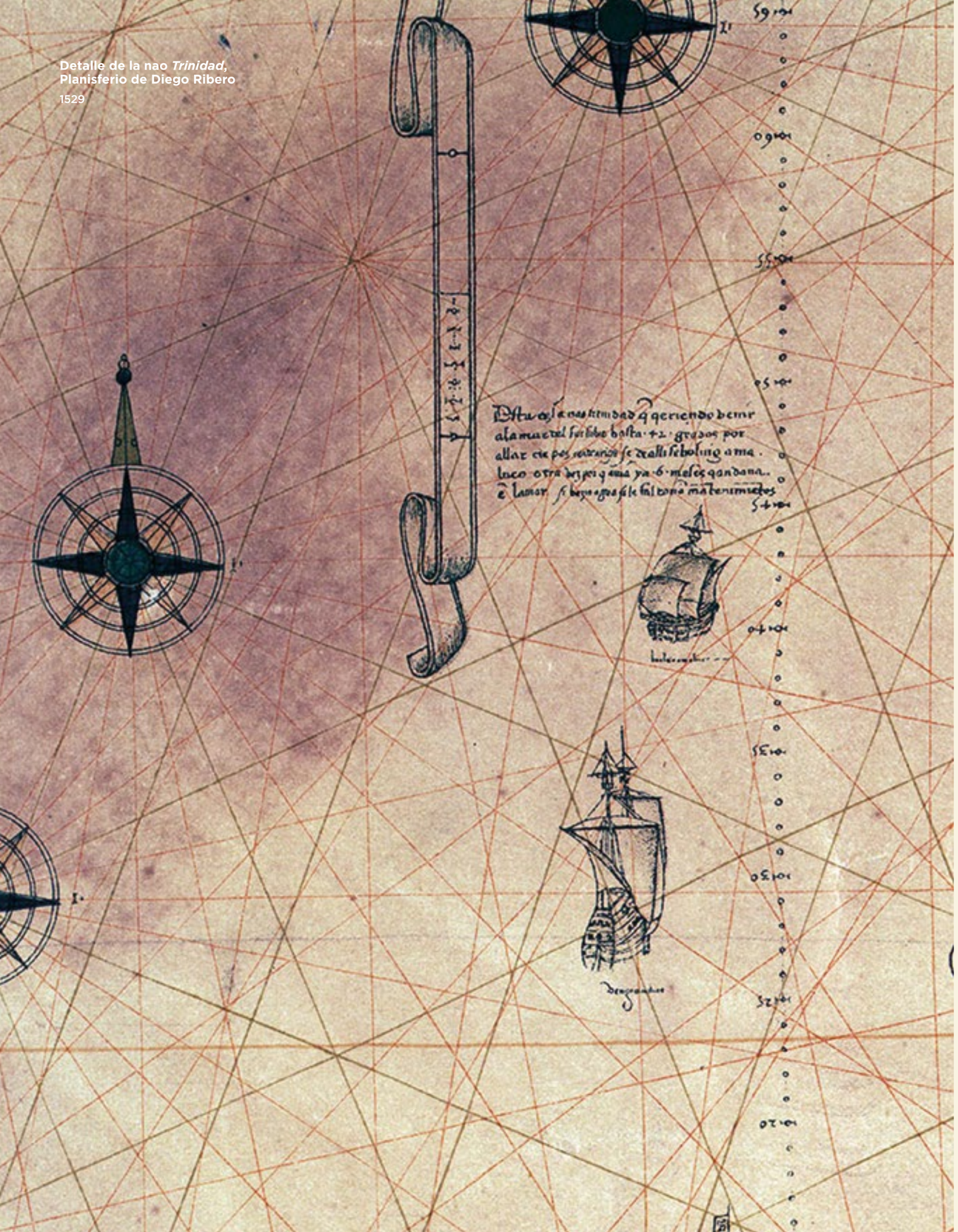
LA TRINIDAD

La *Trinidad*, incapaz de navegar, es carenada durante meses con la ayuda de operarios del rey de Tidore. Zarpa el 6 de abril de 1522 con la pretensión de alcanzar Panamá surcando el Pacífico Norte. Sus hombres, dirigidos por el capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, el maestre Juan Bautista y el piloto León Pancado, sin dejar de luchar contra los vientos contrarios, descubren islas nunca antes halladas por europeos, como las Palaos, y alcanzan el paralelo 42° N, a la altura de la isla de Hokkaidō. A punto están de descubrir el "tornaviaje" de Asia a América, pero, agotados por las interminables tormentas, el frío y las enfermedades, deciden regresar a las Molucas, adonde llegan a fines de octubre de 1522. Allí la otra vuelta al mundo está a punto de comenzar...

OCÉANO PACÍFICO

6 de abril - fines de octubre de 1522

aprox. 190 días



Detalle de la nao *Trinidad*, Planisferio de Diego Ribero
1529

LA NAO *TRINIDAD*: la otra vuelta al mundo

Braulio Vázquez Campos
Comisario de la exposición "El viaje más largo"
Archivo General de Indias

El 21 de diciembre de 1521 los marinos de las naos *Trinidad* y *Victoria* se separaron llorando en el puerto de Tidore, en las islas Molucas, entre descargas de artillería a modo de despedida[1]. Ambas tripulaciones estaban destinadas a aventuras muy diferentes: los de la *Victoria*, a dar la primera vuelta al mundo buscando el Oeste; los de la *Trinidad*, a esperar no se sabía cuánto para afrontar la vuelta a casa en dirección opuesta a la de sus compañeros.

Tres días antes, las perspectivas eran muy otras. Ambos barcos portaban clavo hasta el límite de su carga, y afrontaban el viaje de regreso juntos. Pero nada más soltar amarras, la *Trinidad* se mostró torpe para seguir el ritmo de su compañera. La *Victoria* viró al ver que su capitana se quedaba rezagada: el motivo no era otro que el agua que penetraba sin cesar por su quilla. Para buscar el orificio de entrada, se aligeró la carga del maltrecho barco, se acostó de babor y se trabajó con las bombas de achique de continuo… En vano. Los buceadores que proporcionó presto el rey Almanzor de Tidore no dieron tampoco con la causa. Según el maestre de la *Trinidad*, Juan Bautista de Punzorol (¿o Ponzorone?)[2], la avería consistía en una vía de agua de cuatro palmos que no se podía arreglar ni por dentro ni por fuera[3]: se vio enseguida que sería necesario sanear el casco durante meses para volver a ponerlo a flote[4].

El contratiempo daba al traste con los planes de aprovechar los vientos de Levante para iniciar el regreso por el Índico[5] antes de que aparecieran en el horizonte los temidos navíos portugueses, cuya próxima venida algunos avisaban[6]. Todos los testimonios (Pigafetta, el *Roteiro* de un piloto genovés, Transilvano, el maestre Juan Bautista Punzorol) coinciden en que los expedicionarios convinieron en que lo mejor que podían hacer era separar los destinos de las dos naos, para garantizar el éxito del viaje: la que estaba en condiciones de navegar seguiría la ruta del Índico en pos del cabo de Buena Esperanza, pero alejándose de la frecuentada por los portugueses para llegar a la India; la que se quedaba en el dique seco regresaría, una vez reparada, por el Pacífico, con destino a la costa centroamericana[7].

Mientras las reparaciones avanzaban lentamente con la ayuda de los aliados moluqueños, Gómez de Espinosa y sus hombres siguieron cultivando sus contactos políticos y comerciales, preparando el terreno para las futuras expediciones que confiaban se enviarían desde Castilla[8]. Así, recibieron la visita del rey de la isla de *Gilolo* (actual Halmahera), la mayor del archipiélago. Estaba interesado en las técnicas de lucha de los castellanos, que le hicieron una demostración, tras lo cual renovó su vasallaje hacia Carlos I, a la par que pedía a Gómez de Espinosa ayuda militar. Respecto al comercio, el rey de

1 Pigafetta, A. *Primer viaje en torno del globo*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 303. ISBN: 978-84-7813-389-5.

2 Adopto la forma "Punçorol" de la relación de sueldos de los tripulantes (AGI, Contratación, 5090, L. 4, fol. 42r). La forma "Ponzorone" la propuso Pessagno, G. Reseña de Noberasco, F. *Un compagno di Magellano: Leon Pancaldo Savonese* (Savona: Tip. Savonese, 1929). En *Giornale storico e letterario della Liguria*. Nuova Serie, Anno VII. Genova: 1950, p. 78.

3 Carta a destinatario anónimo (Tidore, 21 de diciembre de 1521. En Medina, T. *El descubrimiento del océano Pacífico*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria, 1920, pp. 93-94).

4 Pigafetta, 2012, p. 302.

5 Pifagetta registra que la *Victoria* "no tardaría en partir aprovechando los vientos de Levante" (*ibidem*).

6 Mafra, G. de. *Relación*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 182. *Cfr*. Lopes de Castanheda, F. *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*. Libro VI. Coímbra: 1554, pp. 22-23; Barros, J. *Da Asia*, Década Terceira, parte primeira, libro V, cap. X. Lisboa: 1628, fol. 146.

7 Pigafetta, 2012, p. 302; Piloto genovés anónimo, *Roteiro*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 135; Transilvano, M. *Carta escrita por Maximiliano Transilvano de cómo y por qué y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas…* Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 64; carta de Juan Bautista de Punzorol a destinatario anónimo (en Medina, 1920, p. 94).

8 Declaraciones de Gonzalo Gómez de Espinosa, León Pancado y Ginés de Mafra (Valladolid, 2 de agosto de 1527. AGI, Patronato Real, 34, R. 27).

Tidore ya había mandado construir, antes de la partida de la *Victoria*, un almacén donde guardar las mercancías que llevaban las naos castellanas[9]; el capitán decidió convertirlo en una factoría defendida por artillería. Estaría servida por cinco hombres con la misión no sólo de seguir comerciando en los precios concertados con los nativos[10], sino de aprender el dialecto malayo local, y de informarse de las posibilidades económicas que ofrecía la región[11].

El maestre Punzorol había estimado que tendría la nao lista en cincuenta días[12]; fueron necesarios más de cien. La *Trinidad* y su aproximadamente medio centenar[13] de hombres no partieron de Tidore hasta el 6 de abril de 1522 hacia "Tierra Firme"[14]. Cargaron menos clavo que antes de la avería, entre 800 y 1000 quintales (36.806 / 46.000 kg)[15].

Sobre los pormenores del viaje que se emprendió entonces no tengo más que secundar a otros estudiosos anteriores, y en especial lo escrito en este mismo catálogo por Tomás Mazón Serrano, así como en su web sobre la primera vuelta al mundo[16]. Desde la magna obra de Martín Fernández Navarrete[17], el periplo de la *Trinidad* ha sido tratado con cierto detenimiento en contadas ocasiones (Toribio Medina[18], Fernández Vial / Fernández Morente[19], el propio Mazón Serrano). El ilustre marino e historiador se basó para este asunto sobre todo en algunos de los documentos del Archivo General de Indias y del de la Torre do Tombo en Lisboa que citamos en estas páginas, así como en el cronista Antonio de Herrera[20] (y, en menor medida, en Fernández de Oviedo[21]); pero no tuvo en sus manos otros testimonios de los supervivientes de la *Trinidad*: ni el *Roteiro* del piloto genovés, ni la *Relación* de Ginés de Mafra, ni la carta que Gonzalo Gómez de Espinosa escribió desde la India[22]. Y, naturalmente, no tenía a su disposición los conocimientos geográficos y técnicos de hoy día. Por consiguiente, me remito, entre todos los autores citados, y sin despreciar sus aportaciones, a la hipótesis de Mazón en cuanto a los detalles del itinerario, a mi juicio la mejor fundamentada, y me limito a resumir aquella odisea.

Los mandos de la *Trinidad* eran conscientes de que en aquella estación del año el régimen de vientos era adverso para seguir los pasos de la nao *Victoria*[23]. Creían, por otra parte, estar a 2.000 leguas[24] de América, y tener ante sí un viaje factible si el tiempo les ayudaba[25]; pero, aunque sus cálculos hubieran estado acertados siguiendo la línea recta, los caminos de la mar, dependientes de corrientes y vientos, son más sinuosos, y por ende más largos. Tras cargar bastimentos en el puerto de *Quimor*, en la isla de Halmahera, partieron a mar abierto el 20 de abril[26].

9 Pigafetta, 2012, p. 288; Albo, F. *Derrotero del viaje de Magallanes.* Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 85; declaración de Pancado de 1º de julio de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 17v); y declaración del marinero Juan Rodríguez (ibídem, fol. 23R).

10 Interrogatorio a Gómez de Espinosa de 15 de mayo de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 12v).

11 Declaración de Espinosa de 2 de agosto de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 3 recto); declaración de Pancado de 1º de julio de 1527 (ibídem, fol. 18r); *cfr*. Mafra, 2012, p. 182.

12 Carta de Juan Bautista de Punzorol en Medina, 1920, p. 94.

13 La cifra aproximada se la debemos a León Pancado y a Ginés de Mafra, supervivientes de la *Trinidad* (declaraciones tomadas por el obispo de Ciudad Rodrigo. Valladolid, 2 de agosto de 1527. AGI, Patronato Real, 34, R. 27, folios 4v y 6v). Medina argumenta que fueron 54, de los que da los nombres (Medina, 1920, pp. CCCXXX-CCCXXXI).

14 Carta de Gonzalo Gómez de Espinosa a Carlos I (12 de enero de 1525. Cochín, India. AGI, Indiferente General, 1528, N.2, folio 1r); declaración de León Pancado (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, folio 4v); Piloto genovés, 2012, p. 135. Mafra habla de abril en su *Relación*, sin especificar día; no así en su declaración, donde menciona el día 6 de aquel mes (Mafra, 2012, p. 182; *cf.* AGI, Patronato Real, 34, R. 27, folio 6v). Herrera, no sabemos basándose en qué fuente, es el único cronista que afirma que no decidieron el destino hasta hallarse en alta mar (Herrera, A. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del Mar Océano*, Década III, libro IV, cap. II. Madrid: Imprenta Real, 1601, p. 141).

15 AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fols. 4v y 6v (declaraciones de Pancado y Mafra de 2 de agosto de 1527); fols. 12v, 15r, 18r y 23v (declaraciones de Gómez de Espinosa y Mafra del 15 de mayo de 1527; de Pancado el 1º de julio del mismo año; y de Juan Rodríguez, sin fecha).

16 Mazón Serrano, T. *La primera vuelta al mundo*. 2019. [Consulta: 31/01/2019]. Disponible en: https://www.rutaelcano.com/derrotero-trinidad

17 Fernández de Navarrete, M. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, tomo IV ("Expediciones al Maluco-Viage de Magallanes y de Elcano"), pp. 98-103.

18 Medina, 1920, pp. CCCXXIX-CCCXXXVIII, y los distintos perfiles biográficos de su capítulo XVI.

19 Fernández Vial, I., y Fernández Morente, G. *La primera vuelta al mundo. La nao «Victoria»*. Sevilla: Muñoz Moya, 2001, pp. 235-245. ISBN: 84-8010-069-9.

20 Herrera, 1601, pp. 140-143.

21 Fernández de Oviedo y Valdés, G. *General historia de las Indias*. Segunda parte, libro XX. Valladolid: 1557.

22 AGI, Indiferente General, 1528, N.2.

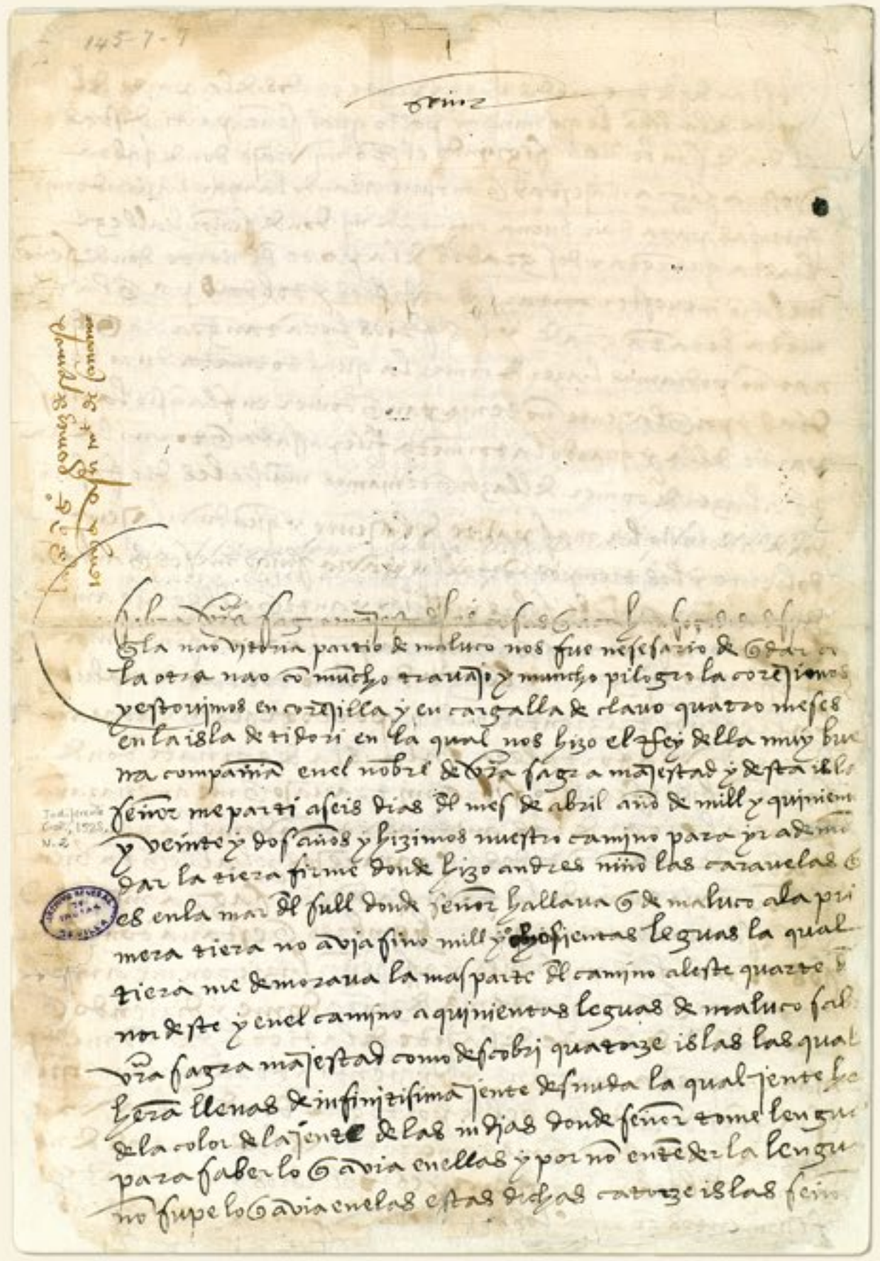
23 Mafra, 2012, p. 182.

24 Piloto genovés, 2012, p. 135; carta de Juan Bautista de Punzorol y León Pancado (25 de octubre de 1520, ANTT, PT/TT/GAV/15/10/34). El capitán Gómez de Espinosa creía que eran menos leguas: 1.800 (AGI, Indiferente General, 1528, N. 2, folio 1r).

25 Herrera, 1601, p. 141.

26 Piloto genovés, 2012, p. 136. *Cfr*. Herrera, 1601, p. 141; y Fernández de Navarrete, 1837, p. 99, nota 2.

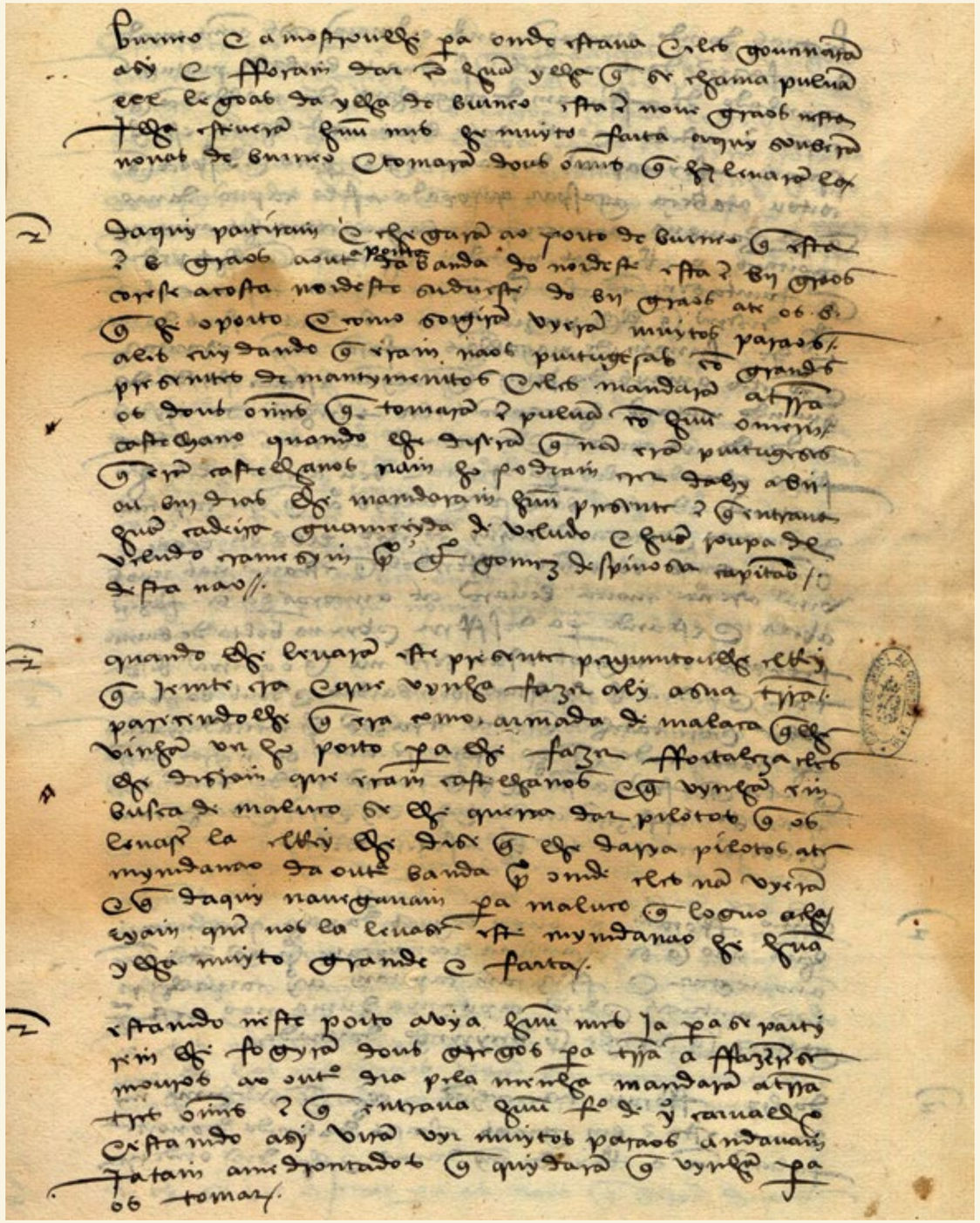
Los meses que siguieron fueron un suplicio, vivamente narrado por el propio capitán Gómez de Espinosa en la carta que más tarde mandaría escribir para Carlos I: luchando contra los alisios de componente Este, navegando de bolina hacia latitudes cada vez más septentrionales y frías, sin el alivio de encontrar provisiones suficientes en las pequeñas islas y atolones que se iban encontrando… Les dio el golpe de gracia un temporal de doce días que quebrantó el barco y la salud de los



Carta de Gómez de Espinosa narrando el periplo de la nao *Trinidad*, y su cautiverio en prisiones portuguesas
Cochín
(Kochi, Kerala, India)
12 de enero de 1525

Carta del capitán Antonio de Brito a Juan III de Portugal, informando sobre el paso de las naos que quedaban de la expedición de Magallanes

San Juan de Ternate, 6 de mayo de 1523



hombres. De nada les valió alcanzar la latitud de los 42º o 43º Norte[27]: el éxito del *tornaviaje* estaba reservado por el destino a Andrés de Urdaneta, que en 1565 logró establecer la ruta que seguiría el célebre "Galeón de Manila" de Filipinas a Nueva España. En elocuentes palabras de Gómez de Espinosa, la *Trinidad* anduvo durante cuatro meses "arando la mar"[28]: imposible expresar con mayor concisión lo improductivo de aquella sufrida labor.

Así pues, hambrientos, agotados y enfermos, desistieron de su intención y pusieron rumbo Sur-Suroeste, de vuelta a las Molucas[29]. Se sucedieron sin cesar las muertes por hemorragias internas masivas[30]: 31 fallecidos hasta el 31 de octubre de 1522, cuando probablemente ya habían avistado Halmahera. Por el camino también habían desertado tres hombres, en las islas Maug[31]. Fondearon finalmente junto a la isla de Doi[32], con "hasta catorce hombres y los más dolientes", dice Mafra[33]; si la relación de fallecidos en la *Trinidad* en 1522 es exacta[34], y la comparamos con otros testimonios[35], los que regresaron con vida serían más bien diecisiete.

Lo que sucedió en los años que siguieron lo conocemos, esencialmente, por esos "otros testimonios", los que depusieron Gómez de Espinosa, Pancado[36], Mafra y Juan Rodríguez ante las autoridades castellanas, la carta que desde el cautiverio en Mozambique escribieron Juan Bautista de Punzorol y León Pancado[37], y también por una carta del gobernador luso de Ternate, Antonio Brito[38].

Supieron de boca de los nativos de la isla más cercana que los portugueses se habían establecido ya en las Molucas, en la isla de Ternate, y que construían un fuerte. Pero los castellanos estaban tan débiles que apenas podían maniobrar la nave. Gómez de Espinosa no tuvo más remedio que solicitar el auxilio del enemigo por medio de una carta, pidiendo marinos para poder conducir su barco a Tidore[39]. El socorro no acababa de llegar, y ante el temor de que el barco encallase, los marinos de la *Trinidad* hicieron un último esfuerzo por llevarla al puerto de *Venaconora*, de ubicación incierta. A esas alturas no tenían fuerzas ni para echar al mar los cadáveres de los últimos compañeros caídos[40]. Se presentaron finalmente los portugueses con tres navíos y una cortés epístola de Antonio Brito ofreciendo su ayuda[41]... E inmediatamente se incautaron de toda la documentación e instrumental náutico de la *Trinidad*, y en particular de los derroteros escritos en italiano por León Pancado[42].

27 42º N dice la carta de Espinosa de 1525 (AGI, Indiferente General, 1528, N. 2, fol. 1v); 42º 30' la carta de Punzorol y Pancado del mismo año (ANTT, PT/TT/GAV/15/10/34); 43º N las declaraciones del propio Espinosa y de León Pancado de 2 de agosto de 1527 como probanza para demostrar la pertenencia de las Molucas a Castilla (AGI, Patronato Real, 49, R. 4, fols. 5v y 14r).

28 AGI, Indiferente General, 1528, N. 2, folio 1v.

29 Piloto genovés, 2012, p. 136.

30 Mafra, 2012, p. 182.

31 Lista de fallecidos y desertores de la nao *Trinidad* en 1522 (AGI, Patronato Real, 34, R. 20, folio 1). Parece evidente que la isla de "Mao" de la que habla este documento corresponde, por similitud fonética y por la hipótesis de itinerario postulada por Mazón, con las islas Maug.

32 AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 2r; *cfr*. Fernández de Navarrete, 1837, p. 379.

33 Mafra, 2012, p. 182.

34 AGI, Patronato Real, 34, R. 20, folio 1 vuelto.

35 Interrogatorio a Gómez de Espinosa, Pancado y Mafra de 2 de agosto de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, folios 1-8r); de la misma fecha, otro interrogatorio a los mismos, dirigido a probar la pertenencia de las Molucas a Castilla (AGI, Patronato Real, 49, R. 4); más otro de diecinueve preguntas, realizado en fechas anteriores, a los tres anteriores más Juan Rodríguez Sordo (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, folios 11r-24v).

36 En la bibliografía aparece habitualmente como "León Pancaldo", pero aquí optamos por llamarlo tal y como él firmaba: "León Pancado" (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fols. 6v y 19r).

37 ANTT, PT/TT/GAV/15/10/34.

38 Carta de Antonio Brito a Juan III de Portugal. Ternate, 6 de mayo de 1523. ANTT, PT/TT/GAV/18/2/25. Traducida y publicada parcialmente en Medina, 1920, pp. 99-104; transcripción libre de Juan Bautista Muñoz en Fernández de Navarrete, 1837, pp. 305-311.

39 Piloto genovés, 2012, p. 137; Mafra, 2012, p. 182; declaraciones de Mafra de 2 de agosto de 1527 (AGI, Patronato Real, 43, R. 4. fol. 25v); interrogatorio a Gómez de Espinosa de 2 de agosto de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 2r); Herrera, 1601, p. 141. *Cfr*. Lopes de Castanheda, 1551, pp. 23 y 28.

40 Mafra, 2012, p. 183. También da cuenta del desgraciado estado de los tripulantes Barros, 1628, fol. 146v.

41 Ternate, 20 de octubre de 1522 (Fernández de Navarrete, 1837, p. 295, núm. XXVI).

42 Interrogatorio a Pancado de 2 de agosto de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 4v); carta de Espinosa de 1525 (AGI, Indiferente General, 1528, N. 2, fol. 1v). Lopes de Castanheda destaca en cambio los libros y papeles escritos por Andrés de San Martín, el astrónomo de la expedición (Lopes de Castanheda, 1554, p. 96; le sigue Barros, 1628, fol. 146v). Otros documentos relevantes de la expedición, como las instrucciones dadas a Juan de Cartagena, que hoy se conservan en el Arquivo Nacional da Torre do Tombo (*vid*. p. 130 de este mismo catálogo), fueron tomados presumiblemente de la *Trinidad* por aquel entonces.

Los marinos portugueses se encargaron de conducir la *Trinidad* al "puerto de Talangomi" entre Tidore y Ternate, desde donde los prisioneros sanos fueron trasladados a la fortaleza en construcción de esta última isla, mientras que los enfermos eran alojados en un hospital[43]. Por su parte, sus captores se dedicaban a saquear carga, aparejos y pertrechos del navío, así como la bandera real, entre burlas y desprecios a los castellanos[44]. En vano protestó Gómez de Espinosa, que fue amenazado con la horca si no callaba. La nave permaneció allí una semana, hasta que un golpe de mal tiempo la quebró. Sus restos se aprovecharon para seguir construyendo el fuerte portugués, y sus aparejos para otros barcos[45]. Tal fue el triste fin de la nao capitana de Magallanes.

Al llegar a la fortaleza, se encontraron con grilletes a tres de los cinco compañeros que habían dejado a cargo de la factoría castellana en Tidore, que había sido despojada y destruida; el artillero había muerto camino a Malaca; y el quinto andaba huido, aunque sería apresado más tarde[46]. Brito interrogó por separado al capitán y al maestre de la *Trinidad* sobre el viaje[47]. Después de eso, los mantuvo presos cuatro o cinco meses, trabajando con sus captores en la construcción de la fortaleza —salvo Gómez de Espinosa, que se negó—[48], para luego enviar a diecisiete de ellos a la isla de Banda (a unos 650 km al sur-sureste de Ternate). El portugués retuvo, en cambio, a cuatro: el maestre Juan Bautista; un piloto reconvertido en escribano (Bartolomé Sánchez); el contramaestre «Antón de Baçaça» (Basazábal[49]); y a un carpintero que necesitaba para trabajar (maestre Antonio)[50]. Con inmisericorde frialdad burocrática, Brito informaría a su rey que había escrito a su "capitán mayor" que "sería más servicio de Vuestra Alteza mandarles cortar las cabezas" al maestre, y al escribano y piloto; y que si no lo había hecho era porque ignoraba si sería del gusto del monarca. Aun así, los había retenido en el Maluco para ver si morían por lo insalubre de aquella tierra; y pedía a Jorge de Albuquerque que hiciera lo mismo en Malaca, que tampoco era tierra muy sana[51]. Sin embargo, por Pancado sabemos que el destino de estos dos presos fue "llevar un navío cargado de clavo a Malaca por el camino de Burneo que los castellanos descubrieron", así que esquivaron momentáneamente a la Parca[52]. Con quien Brito no tuvo ningún miramiento fue con su compatriota Pedro Alfonso de Lourosa, que fue ajusticiado por haber abandonado Ternate en diciembre de 1521 para unirse a los castellanos y regresar a Europa[53].

Comenzó para los veintiún extripulantes de la ya inexistente *Trinidad* un largo y penoso camino entre presidios portugueses, despojados de todo salvo lo puesto[54]: de Ternate (cuatro o cinco meses) a Banda (otro tanto), de Banda a Java (aquí ocho días), de Java a Malaca (otros cinco meses[55]), de Malaca a Cochín[56], pasando por Ceilán[57]… En cada una de esas etapas el número de cautivos disminuía: porque iban falleciendo "por falta de comer", o "por irlo a buscar íbanse con los juncos y navíos de la tierra"[58]; porque desaparecían en el mar en esos juncos[59]; por emplearse en barcos portugueses[60]; o incluso, en el caso del grumete Antón «Moreno» («de color negro», dice en el rol de la nao), porque fue hecho esclavo por la hermana del gobernador de Malaca[61].

43 Interrogatorio a Pancado de 2 de agosto de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 5r).

44 AGI, Indiferente General, 1528, N. 2, fol. 2r; AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 13r.

45 ANTT, PT/TT/GAV/18/2/25, fol. 4r; Medina, 1920, pp. CCCXXXVII y 101; Piloto genovés, 2012, p. 137; Barros, 1628, fol. 146v.

46 Declaraciones de Espinosa, Pancado y Mafra de 2 de agosto de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fols. 2v, 3r, 5r y 7r).

47 ANTT, PT/TT/GAV/18/2/25, fols. 4v-7r; Medina, 1920, pp. 101-104.

48 Declaración de Gómez de Espinosa de 15 de mayo de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 13v).

49 Relación de fallecidos y supervivientes de la nao *Trinidad* (AGI, Patronato Real, 34, R. 20, fol. 1v); *cfr*. rol de tripulantes de la nao *Concepción* (AGI, Patronato Real, 34, R. 6).

50 ANTT, PT/TT/GAV/18/2/25, fols. 9r-9v; Fernández de Navarrete, 1837, p. 311. *Cfr.* rol de tripulantes (AGI, Patronato Real, 34, R. 6), e interrogatorio a Espinosa, Mafra y Pancado de 2 de agosto de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fols. 3r, 5v y 7v).

51 ANTT, PT/TT/GAV/18/2/25, fol. 10 r; *cfr*. extracto de Muñoz en Fernández de Navarrete, 1837, p. 311. *Cfr*. Lopes de Castanheda, 1551, p. 88, que dice que Brito mandó cuidar y agasajar a los prisioneros como si fueran portugueses (lo copia Barros, 1628, fol. 146v).

52 Declaración de Pancado de 1º de julio de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 19r).

53 Mafra, 2012, p. 183. *Vid*. Pigafetta, 2012, p. 298. *Cfr.* Lopes de Castanheda, 1551, p. 88.

54 Declaración de León Pancado de 1º de julio de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 18r).

55 Declaraciones de Espinosa de 15 de mayo de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 13r).

56 Hoy Kochi (Kerala, India), en la costa sudoccidental del subcontinente indio.

57 Herrera, 1601, p. 142.

58 Carta de Espinosa de 1525 (AGI, Indiferente General, 1528, N. 2, fol. 1v).

59 Interrogatorio a Gómez de Espinosa de 2 de agosto de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 3r); interrogatorio a Pancado (ibídem, fol. 6r).

60 Interrogatorio a Gómez de Espinosa de 2 de agosto de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 3v).

61 Rol original de la *Trinidad* (AGI, Patronato Real, 34, R. 6). *Cfr*. lista de fallecidos de la misma nao (AGI, Patronato Real, 34, R. 20, fol. 1v).

Y así, hacia febrero de 1524, llegaron a Cochín, el gran emporio del comercio de las especias en Asia, solo unos pocos presos: siete que sepamos, muriendo allí otros dos[62]. No es de extrañar que continuaran las bajas: en su desesperada carta pidiendo auxilio al Emperador el 12 de enero de 1525, Gómez de Espinosa afirmaba que «el comer que no tenemos nos es mayor pena que la prisión», y que «eran peor tratados que si estuviésemos en la Berbería»[63].

Los requerimientos de Espinosa para que fueran liberados eran ignorados sistemáticamente por el gobernador Enrique de Meneses, así que algunos de sus compañeros decidieron buscar la forma de llegar a casa por sí mismos. El marinero Juan Rodríguez Sordo fue el primero que logró salir de Cochín, llegando a Lisboa en 1525 en una nao portuguesa[64]. A principios de ese mismo año, el maestre Juan Bautista y el piloto León Pancado, este con ayuda de dos marineros genoveses como ellos, se escondieron sin saber el uno del otro en un barco que los sacó de la India para dejarlos en Mozambique, donde los apresaron nuevamente. Juan Bautista murió allí, después de octubre de 1525[65]; Pancado logró introducirse una vez más como polizón, haciendo uso del soborno, en otra nao que iba con destino a Lisboa. Aunque fue descubierto a los tres días, le permitieron continuar viaje[66]. Tras una última estancia en prisión, fue soltado.

Mientras tanto, la citada carta de Espinosa llegó a la corte castellana gracias a un tal Taimón, criado de la reina portuguesa viuda doña Leonor[67]. Llegaba en el momento más propicio: había nacido un nuevo clima de entendimiento, alianzas matrimoniales incluidas, entre los monarcas ibéricos[68]. El gobernador Meneses consintió entonces en que Gómez de Espinosa, Mafra y el maestre Hans Vargue se embarcaran con destino a Lisboa en naos cargadas, cómo no, de especias[69]. Tuvieron que ganarse el poco pan que les dieron en el viaje trabajando a bordo.

A Lisboa llegaron los tres a finales de julio de 1526, siendo recluidos en la cárcel del *Limoeiro* («Limonero»)[70]. Allí, a orillas de su libertad, expiró Hans. Sus compañeros resistieron, pero tuvieron que esperar aún casi siete meses para regresar a Castilla[71]. A Mafra lo retuvieron veintisiete días más que a Espinosa, porque lo tomaron por piloto al descubrirle (¡a esas alturas!) unos libros de derrota en un arca, que habían sido de Andrés de San Martín, el piloto principal de Magallanes[72]. Por fin, tras varias cartas de Carlos V a su cuñado el rey de Portugal[73] —¿y quizás algún pago?—, a principios de 1527 capitán y marinero fueron liberados.

Por entonces hacía más de cuatro años desde su captura en las Molucas; cinco años desde que se separaran de sus compañeros de la nao *Victoria*; siete años y algunos meses desde que junto a otros 243 tripulantes salieran de Sanlúcar de Barrameda a las órdenes de Fernando de Magallanes. El capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, el piloto León Pancado y los marineros Ginés de Mafra y Juan Rodríguez Sordo habían sobrevivido a los temporales, al hambre y a la enfermedad, a la prisión y a los trabajos forzados, a la pena por los amigos muertos. Habían logrado dar, al fin y al cabo, la otra vuelta al mundo.

62 AGI, Indiferente, 1528, N. 2, fol. 1v; *cfr*. AGI, Patronato Real, 34, R. 20, fol. 2r.

63 AGI, Indiferente General, 1528, N. 2, fol. 2r. De estos maltratos y privaciones también hablan Punzorol y Pancado en su carta de 1525 (ANTT, PT/TT/GAV/15/10/34).

64 Según propia declaración (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 24v).

65 Recuérdese que el 25 de octubre de 1525 todavía vivía, pues firmaba junto a Pancado la carta ya citada (ANTT, PT/TT/GAV/15/10/34).

66 Declaraciones de Pancado (AGI, Patronato Real, 34, R. 27).

67 Hay dos reinas viudas de Portugal llamadas "Leonor" en aquellos años: Leonor de Viseu, viuda de Juan II de Portugal, que moriría a finales de 1525: y Leonor de Austria, viuda de Manuel I el Afortunado, que tras la muerte de su marido a finales de 1521 había regresado a Castilla. Parece más razonable pensar que Taimón era criado de la primera. Este personaje es probablemente el mismo Taimón para el que se registran dos pagos a cargo de lo debido al maestre Juan Bautista, en las informaciones sobre sueldos de la armada (AGI, Contaduría, 425, N.1, R. 1, fol. 63r).

68 Jordan, A. Biografía de Catalina de Austria. En web *Diccionario Biográfico Español de la Real Academia de la Historia*. ©2019. [Consulta: 31/01/2019]. Disponible en: http://dbe.rah.es/biografias/11817/catalina-de-austria.

69 Declaración del portugués Juan Quemado (Granada, 9 de agosto de 1526. AGI, Patronato Real, 34, R. 24).

70 AGI, Patronato Real, 34, R. 24.

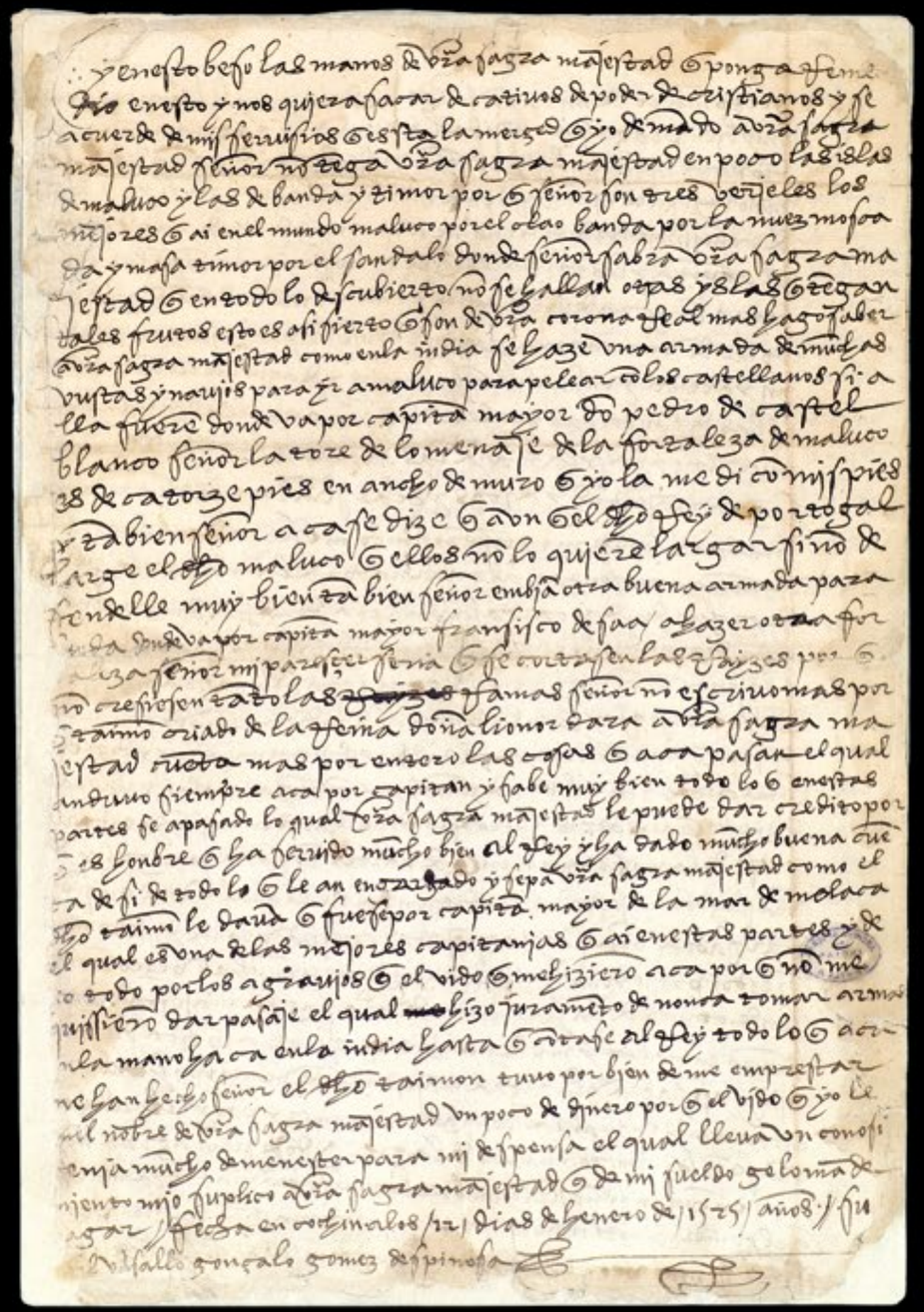
71 Declaración de Espinosa de 15 de mayo de 1527 (AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 13r).

72 AGI, Patronato Real, 34, R. 27, fol. 7v.

73 Medina, 1920, p. CCCXXXVIII, nota 84.

CATÁLOGO DE PIEZAS
ANÁLISIS Y COMENTARIOS

CARTA DE GÓMEZ DE ESPINOSA



Carta de Gómez de Espinosa narrando el periplo de la nao *Trinidad*, y su cautiverio en prisiones portuguesas

Cochín (Kochi, Kerala, India), 12 de enero de 1525
Original
31 × 21 cm, 2 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Indiferente General, 1528, N. 2

El autor de esta carta, Gonzalo Gómez de Espinosa, fue desde el principio uno de los hombres de confianza de Magallanes. Participó en el reclutamiento de la tripulación en los meses anteriores a la partida. En la "Armada de la Especiería", a bordo de la nao capitana, la *Trinidad*, comenzó ejerciendo el oficio de alguacil mayor, esto es, el encargado de ejecutar la justicia a bordo. Desempeñó esta misión con plena lealtad a Magallanes, en especial durante el motín que contra el Capitán General se desarrolló en la bahía de San Julián (costa de Patagonia): allí dio muerte a puñaladas a Luis Mendoza, el capitán rebelde de la *Victoria*.

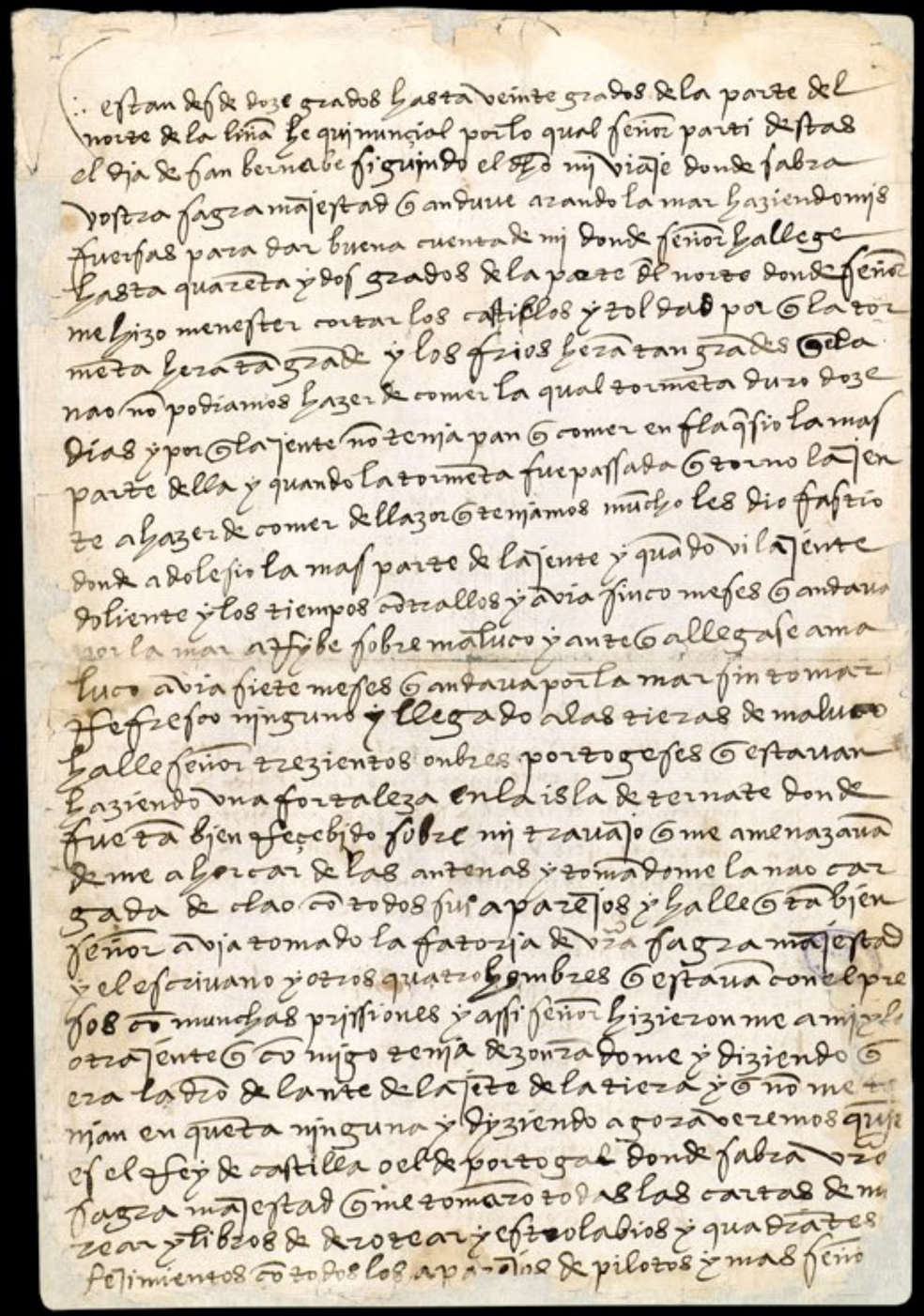
Después de la muerte de Magallanes en las Filipinas, ascendió a capitán de la nao *Victoria*, el 1º de mayo de 1521, para pasar a comandar la nao capitana, la *Trinidad*, a finales de septiembre del mismo año. Junto a Juan Sebastián Elcano, nombrado también entonces capitán de la *Victoria*, llegó a Tidore, en las Molucas, para cargar de clavo sus barcos. Pero a la hora de la partida, la *Trinidad* hizo agua; viendo que era necesario detenerse a reparar la nave durante semanas, se decidió que la *Victoria* no perdiera más tiempo y se dirigiera a dar la vuelta al mundo. Son los acontecimientos relativos a los que permanecieron en las Molucas los que narra esta carta.

Gómez de Espinosa, con elocuencia concisa, desgrana los grandes sufrimientos de sus hombres en su intento de llegar a Panamá por el Pacífico Norte. Fueron cinco meses en los que anduvo, dice, «arando la mar»: luchando contra los vientos desfavorables, las tempestades, el hambre y la enfermedad. Aunque llegó a los 42º o 43º Norte, le fue vedado encontrar la corriente de Kuro Shio y los vientos del Oeste que lo hubieran llevado a América. Regresaron a las Molucas, solo para comprobar que hacía meses que los portugueses se habían establecido en una de sus islas, la de Ternate, y estaban construyendo una fortaleza. El gobernador luso, Antonio Brito, los hizo prisioneros y los sometió a trabajos forzados; luego fueron trasladados de presidio en presidio portugués, hasta que solo seis supervivientes recalaron en Cochín (India). Desde allí mandó escribir nuestro capitán esta carta a un escribano luso (los portuguesismos del documento lo delatan), pidiendo ayuda a Carlos I. Aun así, en medio de su sufrimiento, Gómez de Espinosa no se olvida de ponderar al Emperador las islas Molucas, así como las de Banda y Timor, insistiendo en que correspondían a la soberanía castellana, conforme fue establecida en el Tratado de Tordesillas.

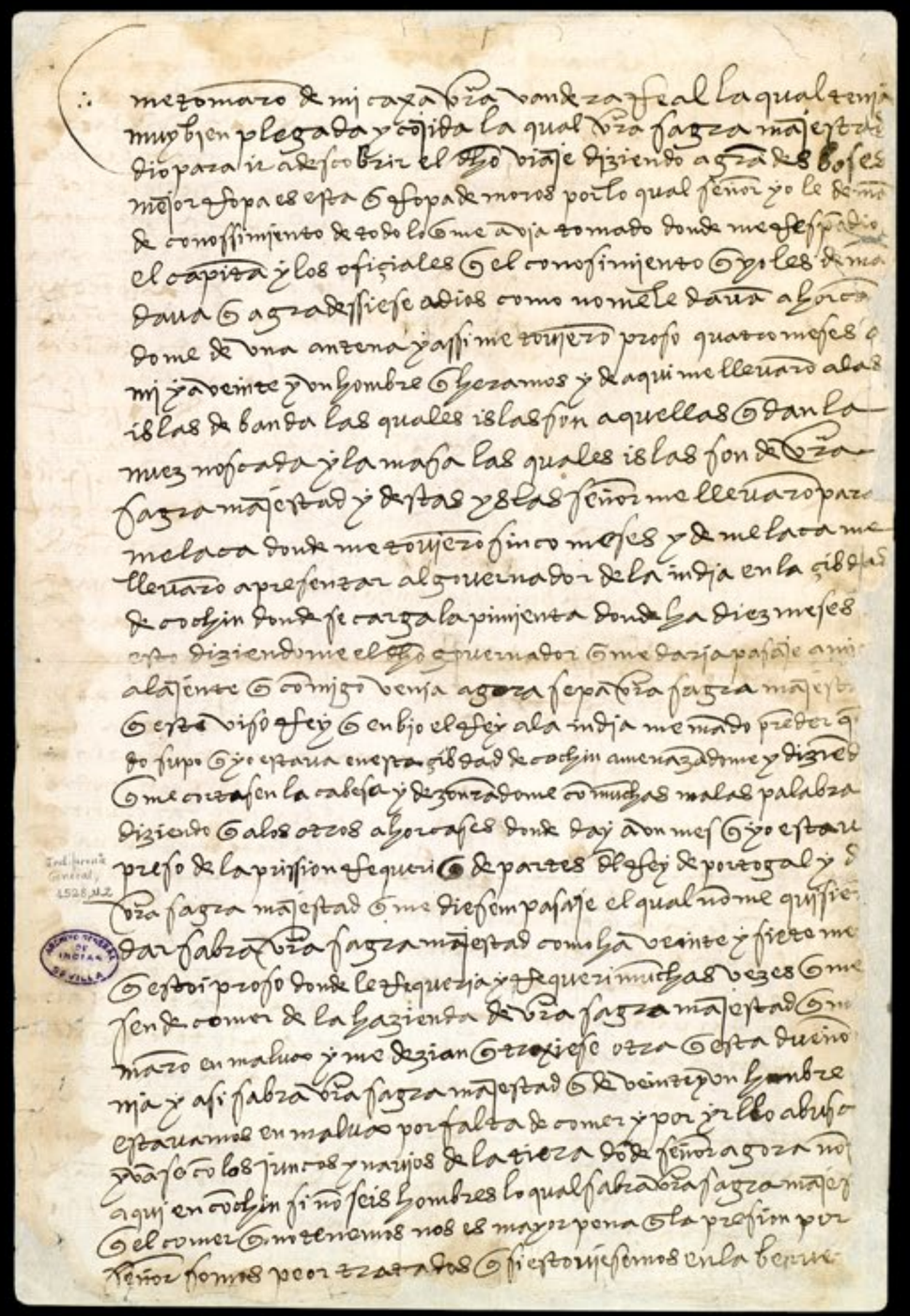
La carta acabó milagrosamente en España, gracias a los buenos oficios de un tal Taimón, criado de doña Leonor de Viseu, viuda de Juan II de Portugal conocida como «la Reina Vieja». Gracias a esta carta, el rey Carlos fue conocedor de la situación de Gómez de Espinosa y sus compañeros, por los que intercedió ante su cuñado, el rey Juan III de Portugal. Gómez de Espinosa, ya en Lisboa, sería liberado a finales de 1526.

Braulio Vázquez Campos

Carta de Gómez de Espinosa

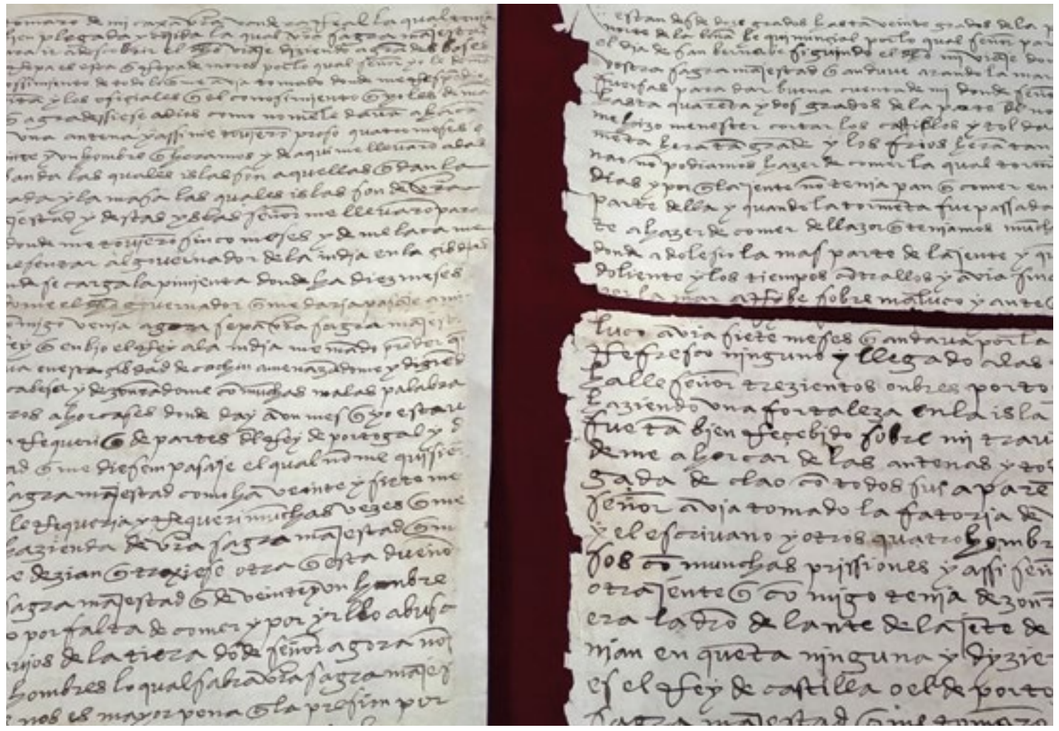


∴ estan desde doze grados hasta veinte grados de la parte del
norte de la liña equinoçial porlo qual señor partí destas
el dia de san bernabe siguiendo el derecho mj viaje donde sabra
vosteza fagra majestad ganduue arando la mar haziendomjs
fuerças para dar buena cuenta de mj donde señor hallege
hasta quareta y dos grados de la parte del norte donde señor
me hizo menester cortar los cabtillos y toldos por glas tor
meta hezata grade y los frios heza tan grades gella
nao no podiamos hazer de comer la qual tormeta duzo doze
dias y por glas jente no tenja pan gcomer en flassio la mas
parte della y quando la tormeta fue passada gtorno la jen
te a hazer de comer dellazer gtenjamos mucho les dio flastio
donde adolesio la mas parte de la jente y quado vi la jente
doliente y los tiempos odtrallos y avia sinco meses gandaua
por la mar atfibe sobre maluco y ante gallegase ama
luco avia siete meses gandaua por la mar sin tomar
refresco ninguno y llegado alas tierras de maluco
halle señor trezientos onbres portogeses gestauan
haziendo vna fortaleza enla isla de ternate donde
fuemos bien frecebido sobre mj travajo gme amenazaua
de me ahorcar de las antenas y tomadome la nao car
gada de clao gtodos sus aparejos y halle gtabien
señor avja tomado la fatorja de vra fagra majestad
y el escriuano y otros quatro hombres gestaua conel pre
sidio muchas prisiones y assi señor hizieron me a mj pri
mera jente gconmigo temja dezonzadome y diziendo g
era ladro delante de la jente de la tierra y gno me to
mjan en cuenta ninguna y diziendo a gozavezemos que
es el dey de castilla o el de portogal donde sabra vra
fagra majestad gme tomaron todas las cartas de mj
rezcar y libros de derrotar y estrolabios y quadrantes
y instrimientos gtodos los aparejos de pilotos y mas seño



∴ me tomaron de mj caxa vra vnde fagra real la qual tenja
muy bien plegada y escripta la qual vra fagra majestad
dio para ir adescobrir el dicho viaje diziendo a gran dos bose
mejor dopa es esta gropa de moros porlo qual señor yo le dixe
de conoscimiento de todo lo me avja tomado donde me fue despedio
el capitan y los oficiales gel conoscimiento gyo les de
mandé gagradesciese adios como no me le daua ahorca
do me de vna antena y assi me touieron preso quatro meses q
mj y veinte y vn hombre ghezamos y daqui me llevaron alas
islas de banda las quales islas son aquellas gdan la
nuez mosqada y la maça las quales islas son de vra
fagra majestad y destas y destas señor me llevaron para
melaca donde me touieron sinco meses y de melaca me
llevaron apresentar al governador de la india en la cibdad
de cochin donde se carga la pimjenta donde ha diez meses
este diziendome el dicho governador gme dava pasaje amj
alabence gconmigo venja agora se para vra fagra majestad
gesta visto afey gen bjo el dicho afey ala india me mando prender q
yo supo gyo estaua en cochin amenazadome y diziendo
gme cortaran la cabeça y dezonzadome con muchas malas palabra
diziendo galos otros ahorcadas donde dayan mes gyo estau
preso de la prision afequi gde partes del dicho afey de portogal y d
vra fagra majestad gme diesen pasaje el qual no me quisie
dar sabra vra fagra majestad como ha veinte y siete me
ses gestoi preso donde le afequezia y afequezi muchas vezes gme
diesen de comer de la hazienda de vra fagra majestad gno
marco en maluco y me dezian gtrezientos otros gesta dueño
mja y assi sabra vra fagra majestad gde veinte y vn hombre
estauamos en maluco por falta de comer y por ser ello abuso
vrasso con los junctos y marjos de la tierra dode señor agora no
aqui en cochin sino seis hombres lo qual sabra vra fagra majes
gel comer gmetenamos nos es mayor pena gla prision por
señor somos peor tratados gsi estouiesemos en la berue

Indiferente General, 1528, N.2
REGISTRO GENERAL DE INDIAS DE VILLA R.



PROCESO DE RESTAURACIÓN

de la carta de Gonzalo Gómez de Espinosa (AGI, Indiferente General, 1528, N. 2)

Para realizar una restauración adecuada de un documento en papel es imprescindible conocer los elementos que integran el manuscrito, su naturaleza y, si es posible, las circunstancias ambientales que lo han rodeado durante sus años de existencia. Solo así se podrán realizar los procesos más pertinentes para restaurarlo.

Ahora bien, "restaurar" no significa "dejar la obra como nueva": supone, más bien, identificar su proceso de envejecimiento y crear unas condiciones para que en adelante el deterioro sea el menor posible. Para ello se aplicará una serie de intervenciones que inciden más directamente sobre su apariencia física: limpieza (mecánica o acuosa), unión de grietas y desgarros, reintegración del soporte... Su correcta ejecución no servirá de nada si no se tiene un adecuado protocolo de conservación a largo plazo.

En el documento que nos ocupa, tras estudiar el soporte y las tintas, se eliminaron los dobleces, y se procedió a una limpieza mecánica y por medio acuoso. En las partes más debilitadas se ha consolidado el papel. También se han unido rotos y desgarros, y se han reintegrado zonas perdidas mediante injertos manuales, realizados con papel japonés y un adhesivo reversible.

Daniel Cano Arroyo
Carmen Molina Pérez
Rosario Villegas Ortiz



1 Limpieza mecánica. Eliminación del polvo y suciedad superficial mediante el empleo de una brocha.



2 Limpieza mecánica. Eliminación de suciedad con la aplicación de goma de borrar en polvo.



3 Medición de la acidez del documento y de las tintas con tiras indicadoras de pH.



4 Prueba de solubilidad de las tintas.



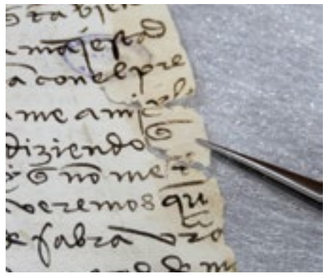
5 Fijación de las tintas solubles.



6 Lavado del documento.



7 Consolidación del documento mediante su reaprestado.



8 Reintegración de los fragmentos desprendidos del documento.



9 Consolidación de desgarros y roturas del papel.



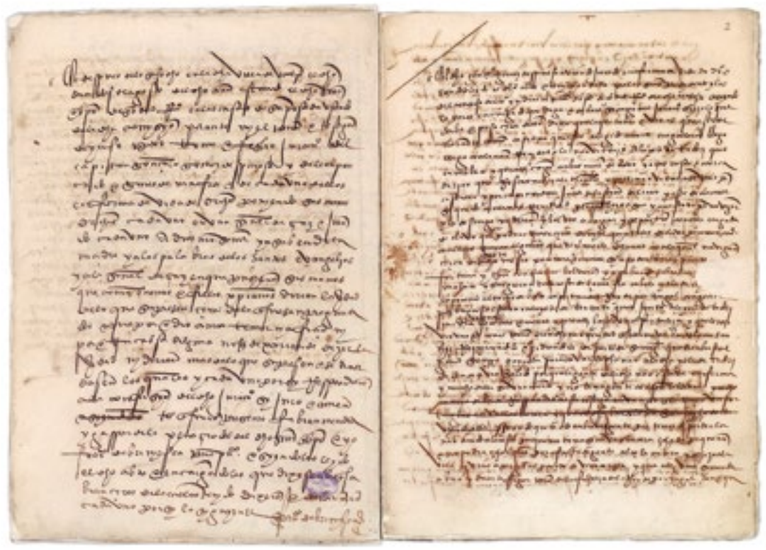
10 Reintegración de las partes faltantes de papel original con papel japonés.



11 Detalle del documento una vez reintegradas las lagunas de papel.



12 Documento restaurado.



Interrogatorios a los tripulantes supervivientes de la nao *Trinidad*, capitana de la armada de Magallanes, sobre lo acontecido en su retorno de las Molucas

Valladolid, 15 de mayo de 1527 / Valladolid, 2 de agosto de 1527
31,5 × 22 cm, 20 hojas + 4 en blanco. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato, 34, R. 27

La nao *Trinidad* no pudo regresar con la nao *Victoria*, debido a que se le abrió una vía de agua el mismo día en que ambas se disponían a partir de Tidore, el 18 de diciembre de 1521. Se decidió que la *Victoria* regresara cuanto antes. El capitán de la *Trinidad*, Gonzalo Gómez de Espinosa, y sus hombres tuvieron que aguardar más de tres meses en el dique seco a que el barco fuera reparado.

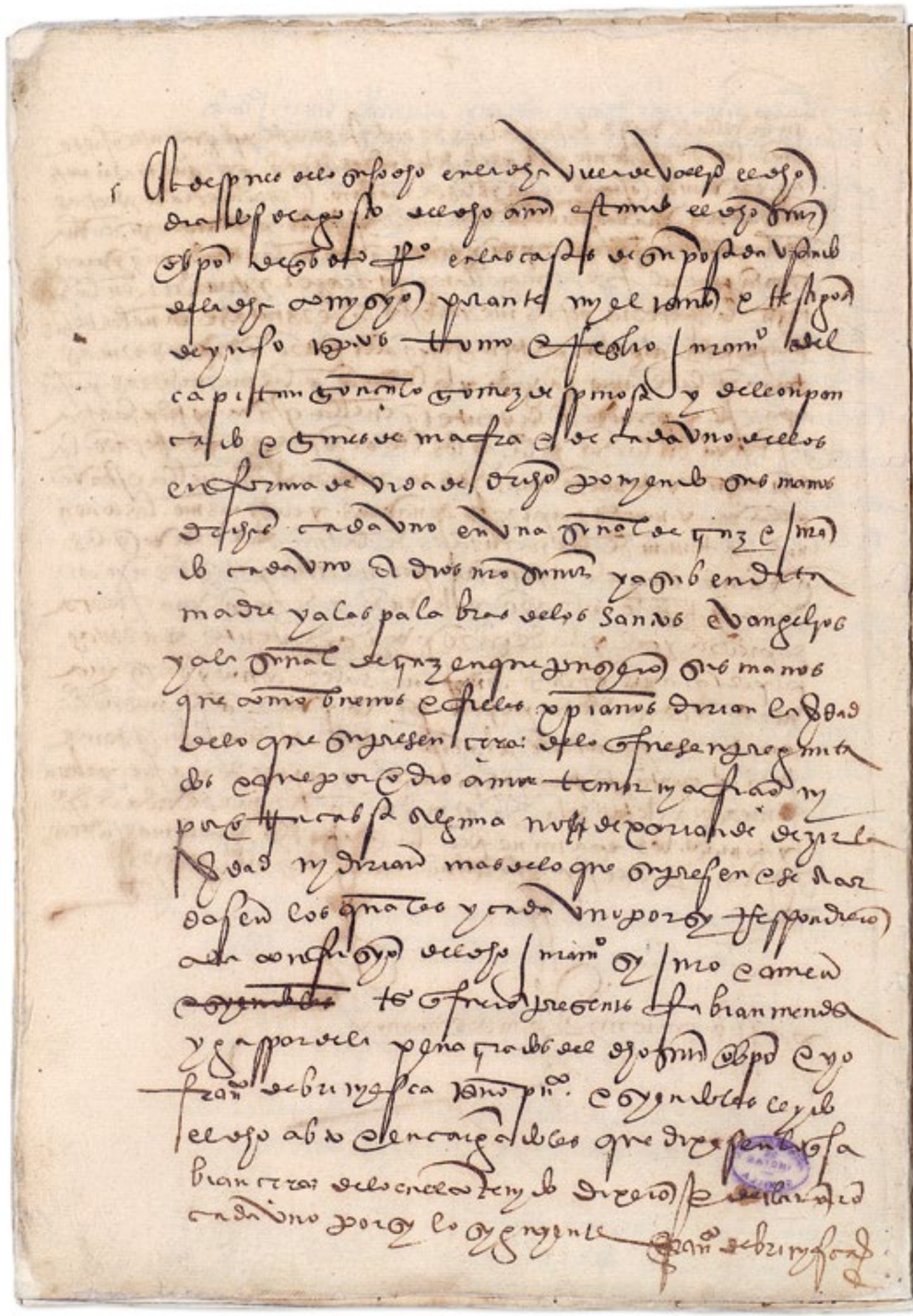
Por fin, el 6 de abril de 1522, la *Trinidad* emprende el regreso con unos cincuenta tripulantes y cargada de clavo. Sin embargo, los vientos dominantes les hacen optar por intentar el regreso a España por el Pacífico Norte, vía Panamá. Habiendo llegado hasta el paralelo 42° Norte, tras cuatro meses en el mar, un temporal deja la nao muy maltrecha; además, se confabulan contra ellos el frío, la escasez de alimentos y la enfermedad. Deciden entonces regresar Tidore. Desconocen que mientras tanto sus enemigos, los portugueses, han llegado a la vecina isla de Ternate, donde han levantado una fortaleza.

En el puerto de *Benaconora*, la nao es abordada por los portugueses y son capturados los veintiún supervivientes, a los que esperará un largo cautiverio. Solo cinco conseguirán volver a Europa: el capitán Gómez de Espinosa (1526), el piloto León Pancado (1526), los marineros Ginés de Mafra (1526) y Juan Rodríguez Sordo (1525), y el maestre lombardero Hans Vargue, que morirá en la cárcel real de Lisboa (1526).

A su llegada a España, las autoridades les toman declaración para averiguar todos los pormenores de su aventura. Existen varios interrogatorios, entre ellos los que aquí comentamos.

En primer lugar, tenemos las declaraciones tomadas por el obispo de Ciudad Rodrigo a Gonzalo Gómez de Espinosa, a León Pancado (también conocido como "Pancaldo") y a Ginés de Mafra, sobre la incautación de la nao *Trinidad* y su cargamento por los portugueses en las islas Molucas (Valladolid, 2 de agosto de 1527). En segundo lugar, encontramos las respuestas a diecinueve preguntas de Gonzalo Gómez de Espinosa y Ginés de Mafra (Valladolid, 15 de mayo de 1527), León Pancado (Valladolid, 1º de julio de 1527) y Juan Rodríguez (sin fecha), testigos presentados por Cristóbal de Haro (financiero de la expedición), sobre lo ocurrido a la nao *Trinidad* y a ellos mismos durante su cautiverio en dominios portugueses.

Falia González Díaz



TRANSFORMACIÓN

“El viaje oceánico ofreció al proceso intelectual renacentista la experiencia imprescindible para construir las bases del mundo moderno”

ISABEL SOLER



17

UN MUNDO NUEVO

REPERCUSIÓN

Elcano, Albo y el barbero Bustamante viajan a Valladolid reclamados por el ya emperador Carlos V. El cronista Pigafetta lo hace por su cuenta. Llevan a la corte muestras de especias, nativos de tierras lejanas y otras curiosidades, pero sobre todo llevan, en sus bitácoras y crónicas, los detalles del viaje más largo realizado hasta la fecha; y en sus derroteros, las medidas de un nuevo mundo abarcable. Desde Valladolid, la noticia se difunde rápidamente alcanzando cada rincón de Europa. El mundo ya no volvería a ser el mismo.

SEVILLA – VALLADOLID – EUROPA

Septiembre de 1522 – diciembre de 1523



El nombre de América en el planisferio de Martín de Waldseemüller
1507

LA VUELTA AL MUNDO Y LA CONQUISTA DE MÉXICO: la plena dimensión continental de América (1519-1522)

Ramón María Serrera
Catedrático de Historia de América. Universidad de Sevilla

Dos empresas simultaneas en el tiempo, la capitaneada por Magallanes-Elcano (la Vuelta al Mundo, 1519-1522) y la comandada por Hernán Cortés (la Conquista de México, 1529-1521), iban a protagonizar por los mismos años dos de los más importantes acontecimientos en la Historia de los Descubrimientos Geográficos, poniendo de relieve ante los atónitos ojos de los cartógrafos y centros académicos europeos diversas realidades hasta entonces inéditas:

1º.- La verificación empírica de la esfericidad del planeta Tierra, tal como ya habían demostrado astronómicamente los grandes geógrafos griegos de la Antigüedad Clásica (Eudoxo de Gnido, Erastóstenes, etc.) en los siglos IV y III a. C.

2º.- La comprobación de la auténtica dimensión continental del hasta entonces no conocido *Mundus Novus*, una inmensa y dilatada masa territorial que hoy sabemos que se extiende de norte a sur desde 71° 23' de latitud norte en la punta Barrow (Alaska) hasta los 55° 58' de latitud sur en el cabo de Hornos, sin incluir las tierras extremas insulares. Se trataba de América, el segundo continente más grande después de Asia, y que ocupa gran parte del hemisferio occidental de nuestro planeta, extendiéndose desde el océano Glacial Ártico por el norte hasta la confluencia de los océanos Atlántico y Pacífico por el sur. Con una superficie de más de 43.316.000 km², cubre el 30,2 % de la tierra emergida de nuestro planeta.

3º.- El hallazgo del anhelado paso que pusiera en comunicación el hasta entonces bien conocido océano Atlántico con el océano Pacífico con objeto de poder enviar flotas hasta la Especiería en busca de las codiciadas especias sin tener que navegar por aguas jurisdiccionales portuguesas según lo establecido en el Tratado de Tordesillas de 1494. Colón, por sus errores metrológicos al calcular la dimensión de la Tierra, ignoraba la existencia del Pacífico, pero lo presintió cuando en su tercer viaje descubrió que las tierras venezolanas no eran de Asia, sino de un Mundo Nuevo, razón por la cual en su cuarta singladura busca el paso o estrecho que separara ambos continentes. Murió sin haberlo logrado. Habría que esperar a 1513 para que el extremeño Vasco Núñez de Balboa lo descubriera en expedición terrestre cruzando el istmo de Panamá. Mientras tanto, por el litoral oriental suramericano habría sucesivas tentativas para encontrar este estrecho de comunicación: Vespucio en 1501-1502, Juan Díaz de Solís en 1515 y, finalmente, la expedición de Magallanes en 1520, que lograría por fin el viejo sueño de cruzar el estrecho que desde entonces llevaría su nombre y que le permitió navegar desde el Atlántico hasta el Pacífico: el *Mare Magellanicvm sive Pacificvm*.

4º.- Mientras tanto, desde 1521 los miembros de la hueste de Cortés pudieron también descubrir el Pacífico cruzando el territorio mexicano desde Veracruz hasta la costa occidental y, remontando el litoral, descubrir la península de California. El Pacífico ya estaba definitivamente descubierto por los protagonistas de ambas empresas. Hoy los Estados Unidos de México se extienden a lo largo de una dilatada franja continental cuyas coordenadas extremas son los 32° 43′ 06″ de latitud norte, en la frontera con los Estados Unidos de América, y los 14° 32′ 27″ latitud norte en la frontera de Guatemala en la desembocadura del río Suchiate. En cifras redondas, el México actual tiene una superficie de *ca*. 2.000.000 km², es decir, como cuatro veces la superficie de España. Sin embargo, es difícil calibrar la superficie de lo que desde el punto de vista cultural y antropológico denominamos Mesoamérica en el periodo indígena previo a la

conquista y, en concreto, los territorios teóricamente ya conquistados o sometidos a la Confederación Azteca. Porque, a su vez, cuando se produce la caída de Tenochtitlan en agosto de 1521, la ciudad de México se convierte en foco de proyección de nuevos vectores descubridores y conquistadores en todas las direcciones, desde California y el actual norte de México hasta Centroamérica, y desde el golfo de México hasta el Pacífico. Y a lo dicho se suma no solo la inmensa superficie territorial que acababa de ser incorporada a la Corona de Castilla, sino también su gran densidad poblacional y el alto nivel cultural de las civilizaciones que encontraron, parangonables a las más desarrolladas de la vieja Europa.

5º.- Por todo ello podemos decir que, aparte de la Vuelta al Mundo, de la plena verificación de la auténtica dimensión del continente americano (el *Mundus Novus*) en el hemisferio austral y en Mesoamérica, del descubrimiento del ansiado Paso (presentido por Colón y todos los exploradores del momento), tal vez el quinto gran aporte de la singladura de Elcano es la comprobación de la inmensa superficie que sobre el globo terráqueo ocupaba el Mar del Sur. Porque el Pacífico, en efecto, es el mayor océano de la Tierra, que ocupa la tercera parte de la superficie de nuestro planeta y que se extiende en su longitud de norte a sur unos 15.000 kilómetros desde el mar de Bering hasta el mar de Ross, ya en su límite con el continente antártico. Y en cuanto a su anchura, que puede graduarse en torno a los 19.800 kilómetros desde Indonesia hasta la costa de Colombia, se trata de un desafío a la inmensidad oceánica solo interrumpido por los archipiélagos e islas que salpican su superficie.

El siempre genial Pablo Neruda, en esa pequeña y preciosa joya literaria que es su librito titulado *Una casa en la arena (1956-1966)*, describe la inmensidad del Pacífico con estas bellísimas palabras: “El océano Pacífico se salía del mapa. No había dónde ponerlo. Era tan grande, desordenado y azul que no cabía en ninguna parte. Por eso lo dejaron frente a mi ventana… El hombre en el océano se disuelve como un ramo de sal. Y el agua no lo sabe”.



Planisferio de Martín de Waldseemüller
1507

Solo a partir del momento en que se descubre y verifica la autentica dimensión continental de las tierras recién descubiertas durante los años que estudiamos (1519-1522) se pudieron ir ampliando y dilatando los vectores descubridores y conquistadores con respecto a las etapas anteriores. Hoy sigue aún asombrando el fenómeno de la Conquista en su dimensión espacial y territorial. Se trata de un caso único en la Historia Universal, de más alcance por su carácter intercontinental, extensión y consecuencias históricas que la invasión mongola de China en el siglo XIII, tal vez el precedente más inmediato en dimensiones y difusión cultural.

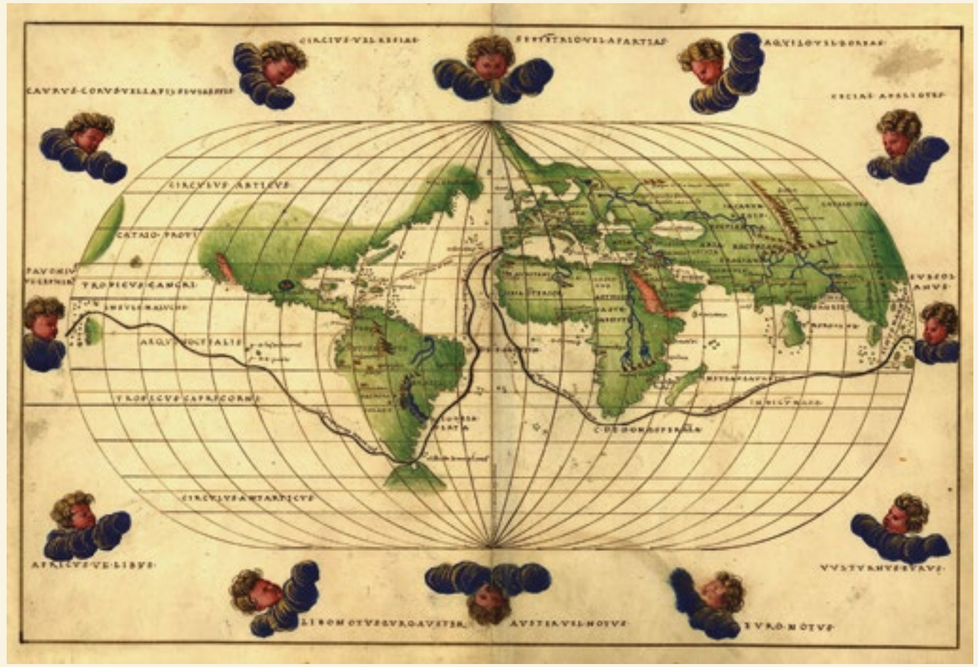
El ritmo de incorporación a la Corona de Castilla de los territorios indianos resulta hoy conocido en cifras aproximadas. Según el gran investigador francés Pierre Chaunu, un referente siempre en este tipo de estudios durante el periodo comprendido entre los siglos XIII y XVI, frente a los 4.000 km² de expansión española en Ultramar entre 1400 y 1490, se pasa a 50.000 km² de 1493 a 1500, y a 250.000 entre 1502 y 1515, etapas ambas de ocupación del espacio antillano. Un periodo de interrupción abrió en 1519-21 la gran expansión ya por el marco continental: 2.000.000 km² de 1520 a 1540 (consecuencia de las dos empresas que ahora estudiamos: la Vuelta al Mundo y la conquista de México) y algo menos de 500.000 km² en las seis décadas comprendidas entre esta última fecha y el final de la centuria.

Si se plasman en un mapa las sucesivas etapas de formación de los imperios ultramarinos de las naciones europeas, cabe apreciar que los veinte años transcurridos entre 1520 y 1540 —los de máxima expansión castellana— superan en anexión territorial la suma de lo incorporado por los pueblos de la Cristiandad durante los siglos XIII, XIV, XV, las restantes décadas del XVI y todo el siglo XVII. Durante la Centuria Ilustrada apenas se lograría incrementar en la América española dicha cifra de control teórico, aunque sí —y es importante destacarlo— su ocupación poblacional efectiva.

Una visión panorámica de la empresa conquistadora permitiría distribuir el proceso de ocupación del espacio americano durante el siglo XVI en tres grandes etapas cronológicas, correspondientes a otros tantos escenarios geográficos, cada una con unos rasgos singulares con respecto a las demás. La primera tuvo como marco el ámbito antillano, ocupado por los castellanos entre 1492, año del primer desembarco de Colón en la isla Española, y el trienio 1519-1522, en el que se realiza la primera vuelta al mundo y se logra la conquista de México. En esta primera etapa caribeña cabría distinguir, a su vez, entre el período de exclusiva colombina (1492-1500) y los años en los que la responsabilidad de las Antillas estuvo a cargo de autoridades unipersonales o colegiadas, en un primer intento de fraguar un modelo de organización para estas incipientes Indias españolas: el mandato del gobernador Nicolás de Ovando (1502-1508); el virreinato de Diego Colón (1509-1515); y el gobierno de los frailes jerónimos (1516-1518). El momento viene marcado en la metrópoli por la fundación de la Casa de la Contratación de Sevilla (1503), que significaba la definitiva asunción por parte de la Corona de la empresa indiana, y en las Antillas por la actividad descubridora, conquistadora y colonizadora.

Primero se logra la ocupación efectiva entre 1502 y 1508 de la isla Española, que sirvió de plataforma inicial a la ulterior irradiación antillana. Más tarde, de 1508 a 1513, se organiza desde Santo Domingo la anexión militar de las grandes islas inmediatas: Juan Ponce de León conquista Borinquen (Puerto Rico) en 1508-1511, y un año más tarde descubre la península de Florida; Juan de Esquivel hace lo propio con Jamaica en 1509; y Diego Velázquez de Cuéllar incorpora la isla de Cuba en 1511. Mientras tanto, en 1509, se apresta la primera doble expedición formal a Tierra Firme, encomendada a Diego Nicuesa y Alonso de Ojeda. En 1513, Vasco Núñez de Balboa descubre desde el istmo panameño el océano Pacífico o Mar del Sur, confirmándose con ello la plena continentalidad de las recién descubiertas tierras americanas.

La fundación de Panamá (la “Puerta del Pacífico”) en 1519 por Pedrarias Dávila marca el final de este período y el comienzo de la siguiente etapa, porque, en efecto, coincide en el tiempo con la fecha en que se inicia el viaje de la



Primera representación cartográfica de la Primera Vuelta al Mundo
publicada en Venecia en 1544 por Battista Agnese

Vuelta al Mundo y el comienzo de la conquista de México. Es una pura coincidencia cronológica, pero muy significativa porque dicha fundación va a marcar definitivamente la vinculación que tuvo el Istmo con el litoral occidental de la gran masa continental de América del Sur.

Es cierto que el descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa en 1513 demostró de una vez por todas que el océano Pacífico, soñado y presentido desde Colón, existía como una realidad geográfica que revolucionaría desde entonces la visión del mundo de la época. Pero en el Istmo panameño no se encontró el estrecho. Balboa lo atravesó en expedición terrestre. Había, pues, que seguir buscando el codiciado paso entre los dos mares oceánicos hacia las islas de la Especiería. Pero no desde Panamá, sino desde la costa oriental del continente suramericano. Primero fue Colón el que lo había presentido e intentado descubrir desde el Istmo panameño, y más tarde Solís y Vespucio navegando en dirección Noreste-Suroeste por el litoral atlántico hacia el Austro hasta latitudes muy meridionales, que algunos autores identifican con la costa patagónica a la altura del los 46º de latitud sur. Con este viaje Américo Vespucio se ganó el honroso mérito de que el nuevo continente llevara su propio nombre: América.

Los tres buscaron sin éxito el deseado Paso, que sería descubierto finalmente en el mes transcurrido entre fines de octubre y fines de noviembre de 1520 gracias a la expedición de Magallanes-Elcano. Grandes dificultades tuvieron que sortear durante treinta y siete días (del 21 de octubre al 28 de noviembre de 1520) los miembros de la expedición para lograr atravesar el estrecho interoceánico. Como ha expresado el profesor Comellas,

> El estrecho de Magallanes es lo más opuesto a lo que vulgarmente se entiende por un estrecho […]; es un dédalo de islas e islotes muy cerca de la punta del cono sur suramericano, que obliga a vueltas y revueltas, pasos difíciles, que tiene cientos de salidas válidas o falsas, que marcha en direcciones opuestas, y en el cual es facilísimo perderse incluso en tiempos modernos si no se dispone de detalladas cartas náuticas. Es un verdadero laberinto interminable, puesto que se extiende a lo largo de 565 kilómetros. Y es un verdadero milagro que Magallanes supiera encontrar la salida hacia el otro mar que ansiosamente buscaba"[1].

Pero lograron su objetivo. Habían encontrado el Paso siempre soñado y anhelado. Pigafetta anota en su diario que "el miércoles 28 de noviembre de 1520 desembocamos del estrecho para entrar en el gran mar, al que en seguida llamamos mar Pacífico, en el cual navegamos durante tres meses y veinte días sin probar ningún alimento fresco"[2]. Una vez descubierto el Estrecho, las islas productoras de las cotizadas especias estaban en distancia—espacio y en distancia—tiempo mucho más lejanas de lo que por entonces los geógrafos y cartógrafos de la época podían calcular e imaginar.

La Vuelta al Mundo y la conquista de México. Estas son las dos grandes empresas cuyo inicio en este año 1519 todos debemos conmemorar (un verbo que significa recordar colectivamente), aunque para algunos estos acontecimientos no deben ser rememorados como una celebración. El debate es muy antiguo y de nuevo ha rebrotado en los últimos años.



Fernando de Magallanes (grabado anónimo del siglo XVI)

1 Comellas, J. L. *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Ediciones Rialp, 2012, p. 87. ISBN:978-84-321-4168-3.
2 Pigafetta, A. *Primer viaje en torno del globo*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 221. ISBN: 978-84-7813-389-5.



Planisferio Castiglioni de Diego Ribero (1525)
Detalle de la representación de un astrolabio

Planisferio Castiglioni
Carta náutica de Diego Ribero
1525

UN MUNDO NUEVO:
La revolución en la geografía y la historia natural

María M. Portuondo, PhD
The Johns Hopkins University

I- La primera globalización y la ciencia

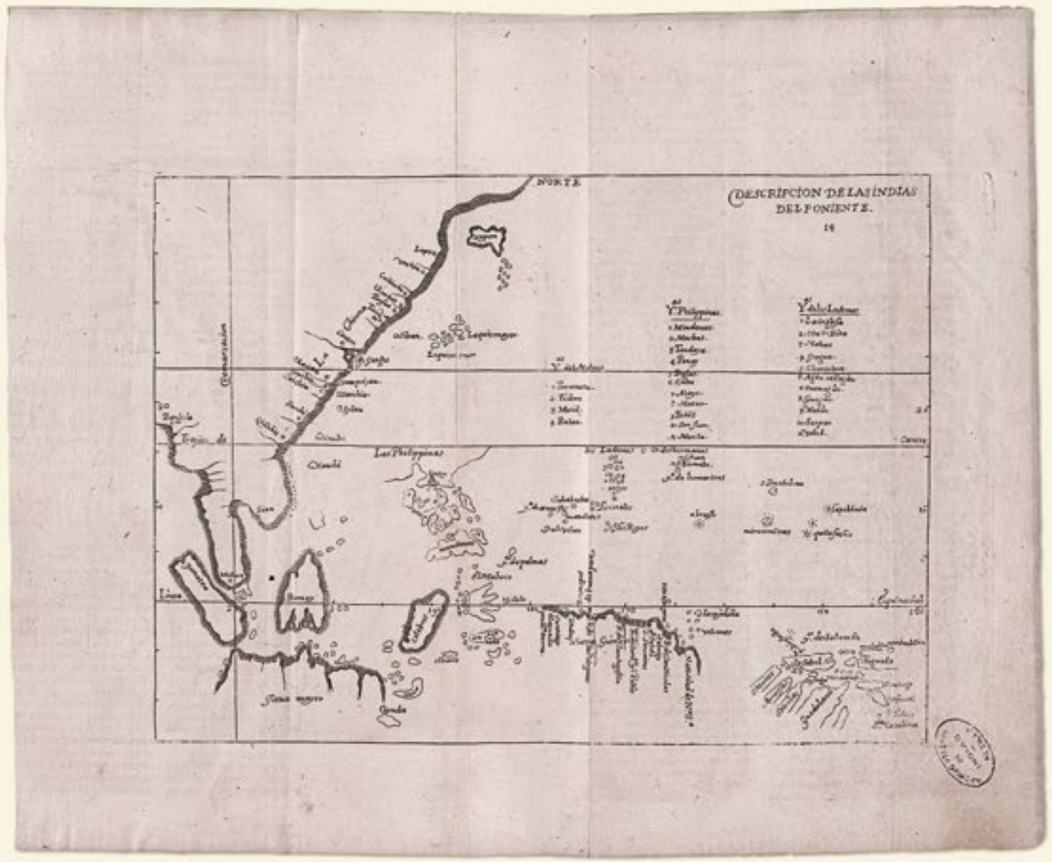
La expedición de circunnavegación Magallanes-Elcano inició la era de la primera globalización y consolidó los cambios en conocimientos geográficos, etnográficos y sobre la historia natural que habían comenzado las exploraciones portuguesas de finales del siglo XIV y los viajes de Colón. Los esquemas geográficos clásicos plasmados por Aristóteles y Ptolomeo se derrumbaron definitivamente con el retorno de la nao *Victoria*. A menos de un año de su llegada a Sanlúcar de Barrameda, el sabio italiano Pietro Pomponazzi se refirió a la expedición durante una clase sobre los *Meteoros* de Aristóteles. Basándose en el testimonio de Antonio Pigafetta y otros que participaron en la expedición, Pomponazzi cuestionó la validez de los pronunciamientos apodícticos de Aristóteles y Averroes sobre la habitabilidad de la Zona Tórrida[1]. Las crónicas que emanaron de la aventura magallánica describieron gentes nuevas, quizás con perfiles tan fantásticos como los que habían descrito Gayo Plinio Segundo —allí están los gigantes patagónicos— pero ahora respaldados por testimonios oculares. A bordo de aquella cansada nave llegó un nuevo mundo de especies, plantas y animales que maravilló a los naturalistas europeos que ansiaban superar los escritos de Dioscórides o Teofrasto. Lo que por siglos se creyó sabido, dejó de serlo.

Los humanistas de la primera mitad del siglo XVI procuraron integrar los nuevos conocimientos en los modelos científicos heredados de la Antigüedad. Aunque algo alterados durante el Renacimiento, estos modelos continuaban siendo los esquemas de los saberes utilizados por toda Europa. Pero los viejos arquetipos comenzaron a socavarse frente a la avalancha de informaciones venidas de las Indias y del Oriente. Los nuevos conocimientos, como las olas, rompen en la primera orilla donde se topan. Así fue que en España comenzaron a construirse nuevas formas de plasmar estos territorios en un mapa, nuevas maneras de describir culturas desconocidas y formas novedosas de conceptualizar los productos de la naturaleza. Todo ello fue resultado de verdaderos experimentos de conocimiento llevados a cabo en el contexto de los viajes de exploración, muchos de los cuales sirvieron como fundamento para la ciencia moderna.

La historiografía de la era de los descubrimientos dio cuenta, a grandes rasgos, del significado de las exploraciones del siglo XVI para el conocimiento científico. Sin embargo, la historiografía de la ciencia tardó en reconocer el impacto de la primera globalización en la ciencia[2]. Esto se debió al enfoque de la historiografía de la ciencia en las transformaciones que surgieron durante la llamada Revolución Científica de los siglos XVI y XVII y que protagonizaron Copérnico, Galileo y Newton. Aunque también influyó el hecho de que las disciplinas afines a la historia natural, grandes protagonistas del conocimiento producido en las exploraciones, como la botánica y la geografía, no tuvieron contornos enteramente modernos hasta el siglo XVIII. La ciencia durante la Edad Moderna temprana —siglos XVI y XVII— suponía estudios de filosofía natural, y para los interesados, saberes de medicina. Los currículos universi-

1 Nardi, B. *Studi su Pietro Pomponazzi.* Forencia: F. Le Monnier, 1965, pp. 377-78.
2 Cañizares Esguerra, J. Renaissance Iberian Science: Ignored How Much Longer? En: *Perspectives on Science.* 12. 1 (2004), pp. 86-125.

tarios renacentistas trataban algo de historia natural y cosmología ptolemaica, pero la geografía y lo que llamaríamos hoy etnografía eran estudios especializados dentro de la historia natural a los cuales unos pocos accedían. Médicos y boticarios eran los principales interesados en la botánica. Fueron precisamente estas disciplinas ancilares las que más cambiaron debido a los descubrimientos. A su vez, las preguntas que surgieron en estas disciplinas y que inquietaron a los pensadores hispanos tuvieron lugar en un contexto social distinto al del resto de Europa, un ambiente dominado por las cuestiones derivadas de los descubrimientos territoriales. El imperativo para la ciencia de España fue el conocer estas vastas tierras para poder gobernarlas eficientemente, explotarlas exhaustivamente y convertir a sus gentes a la fe católica. Los mejores intelectuales de la Península Ibérica se avocaron a la faena de interpretar este Nuevo Mundo antes que a cuestiones de índole cosmológica o teorética, aunque no faltaron quienes incursionaron en estos campos como el astrónomo valenciano Jerónimo Muñoz.

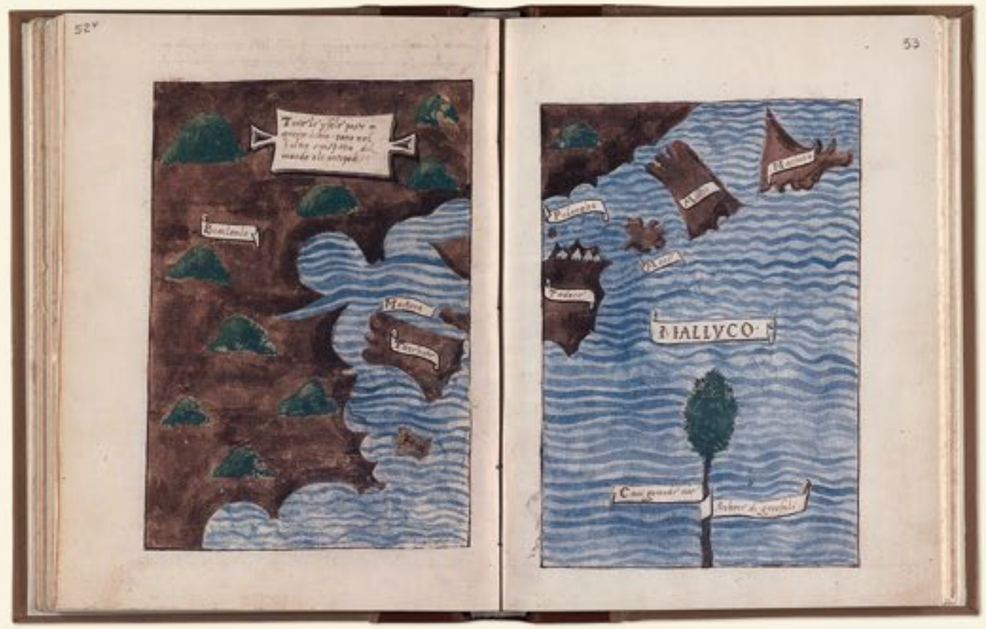


Las islas Molucas, Filipinas e Indonesia en la *Descripción de las Indias Occidentales*
Antonio de Herrera (1601)

II- Modelos interpretativos

Es posible ver estas inquietudes, llamémoslas científicas, por conocer e interpretar la naturaleza plasmadas en los documentos que nos han llegado de la expedición Magallanes-Elcano. Podemos identificar al menos tres modelos que responden a distintos criterios epistémicos tendentes a proveer una imagen de un mundo desconocido para los europeos. Todos estos, a su vez, ensayaron nuevas técnicas y modelos conceptuales.

El primer modelo es el náutico. Puede ser visto en los derroteros de Francisco Albo y en los de Andrés de San Martín que luego recogió Antonio de Herrera. En estos documentos, los pilotos hicieron un minucioso registro de latitudes, rumbos y cálculos matemáticos necesarios para trasladar observaciones astronómicas en situaciones geográficas, al igual que anotaron características geográficas de todos los lugares principales (bajíos, ríos, islas, montañas y misteriosos fuegos). Estos parcos documentos de trabajo recogieron los datos necesarios para recrear, con base empírica, un nuevo mapamundi. Desde antes de su partida, la expedición Magallanes-Elcano estuvo dotada con todos los instrumentos necesarios tanto para no perder el rumbo cuanto para recolectar esta información geográfica. Sabemos que la expedición contó con los siguientes instrumentos: 23 cartas náuticas en pergamino elaboradas por Nuño García, 6 pares de compases, 21 cuadrantes de madera —algunos hechos por Ruy Falero—, 6 astrolabios de metal y uno de madera, 35 agujas de marear, 4 cajas grandes para cuatro de ellas y 18 relojes de arena[3]. Una preocupación central de la expedición fue el dar fe de que se había trazado su trayecto correctamente y que se había utilizado todo lo que la ciencia náutica de aquellos días podía ofrecer. Tanto fue así que Pigafetta —que no era marino— incluyó un tratado de navegación en su crónica del viaje en el que recogió las técnicas utilizadas para calcular la latitud y longitud en la mar.



Mapa de las islas Molucas en *Notizie del Mondo Nuovo, con le figure de paesi scoperti...*, de A. Pigafetta
Ejemplar facsímil del Archivo General de Indias, del original de la Biblioteca Ambrosiana de Milán

3 Cada astrolabio de metal había costado 750 maravedís; en comparación se pagaron 558 por cada ballesta que llevó la expedición. Fernández de Navarrete, M. *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV.* Tomo IV. Madrid: 1837, pp. 169, 179-80.

El segundo modelo, que podemos llamar naturalista, lo vemos plasmado en la crónica de Antonio Pigafetta. En su famoso escrito, este miembro de la expedición siguió el arquetipo clásico del periplo y en sus descripciones de la naturaleza el autor adoptó el estilo pliniano típico de la literatura naturalista cortesana del Renacimiento[4]. En largos apartados Pigafetta describió con detenimiento la situación geográfica, los frutos naturales y las costumbres de los nativos. En la dedicatoria el autor nos informa sobre su preparación para el viaje mediante la lectura de libros y el aprendizaje de diversos saberes, como era de esperar de alguien educado en la cultura libresca de la época. Además de los clásicos, debió de haber leído detenidamente las cartas del Gran Navegante y de Américo Vespucio. Por otra parte, Pigafetta no se presenta a sí mismo como el héroe de la expedición, lugar reservado para Magallanes. Su rol, antes bien, fue dar testimonio verídico de toda una naturaleza nueva o poco conocida y transmitir esa nueva realidad a las cortes europeas. Esta era una realidad empírica pero también llena de maravillas, siguiendo las convenciones demandadas por la tradición pliniana. El desmadejar lo verídico de la ficción en cuanto a productos naturales será la labor de los naturalistas sevillanos como Nicolás Monardes y Simón de Tovar. Mientras que varias generaciones de cronistas de Indias como Gonzalo Fernández de Oviedo y Francisco López de Gómara se encargarán de situar los hechos de los europeos dentro del entorno natural.

El género geográfico de los islarios se nos presenta como una de las influencias de Pigafetta. Siguiendo la tradición de los islarios, el texto del autor fue acompañado por 23 mapas esquemáticos (carecen de grados de latitud y longitud) de los archipiélagos que conocieron en el océano Pacífico, y con un mapa extraordinario del estrecho que luego llevaría el nombre de Magallanes —quizás el primero de esta región que circuló abiertamente—. En España esta tradición geográfica culminó con el *Islario General* del cosmógrafo sevillano Alonso de Santa Cruz, el cual nunca llegó a publicarse debido a los imperativos políticos de la época de Felipe II. No faltó que las descripciones etnográficas de Pigafetta resonaran dentro del imaginario europeo; por eso oímos en *La Tempestad* de William Shakespeare al humanoide Calibán de aquella isla maldita clamar a su dios "¡Setebos!", al igual que lo había hecho aquel Patagón que conoció Pigafetta[5].

El tercer modelo llamémosle botánico/comercial nos lo aporta la carta de Maximiliano Transilvano (1523). En este caso, el texto presenta descripciones detalladas de plantas que producen frutos comerciales. El mercado europeo reclamaba especias y estas, por el momento, solo se encontraban en Asia. Conocer las características botánicas de productos como la canela y el clavo era imprescindible para poder obtener el mejor precio en el mercado. Si bien Transilvano no participó de la expedición, presurosamente se entrevistó con los sobrevivientes para recopilar testimonios de primera mano sobre estas plantas. El autor prestó especial atención a la información que facilitaba la identificación botánica y describía cómo se cultivaban estas preciadas especies. Así escribe en su famosa carta:

> Críanse estos árboles de los clavos entre los peñascos y tierra fragosa, y hay tanta espesura dellos que hacen grandes selvas y montañas. E es el árbol de los clavos muy semejante al laurel ansí en las hojas como en sus ramos, gordor y anchura. Los clavos nascen en las puntas y cogollos de todos los ramos en esta manera [6].

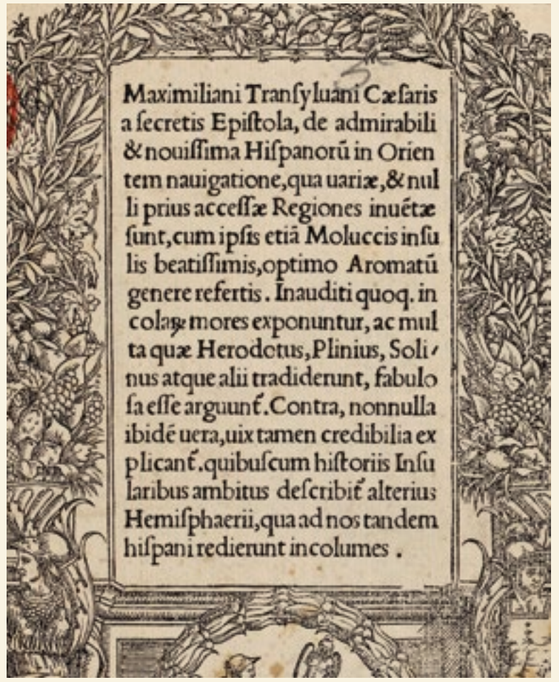
Una botánica renovada y que rompiera con los cánones clásicos serviría para facilitar grandes oportunidades comerciales. Transilvano supo cuán deseados eran esto productos y otras rarezas en toda Europa. Así, junto a su carta, el autor envió al Cardenal de Salzburgo un espécimen del pájaro *manucodiata* "que tienen por cosa celestial" y "alguna cosa de la canela y nueces moscadas, macías y clavos para que conozca que nuestra especiería, no solamente no es peor que la que los venecianos y portugueses traen de Calicut, mas muy mejor sin comparación, y esto es por ser más fresca que la dellos"[7].

4 Pigafetta, A. *The First Voyage Around the World (1519-1522): an Account of Magellan's Expedition.* Traducción e introducción de T. J. Cachey. New York: Marsilio Publishers, 1995, pp. xi-xxxvii.

5 Shakespeare debe de haber recogido el nombre de la traducción de Pigafetta hecha por Richard Eden en 1555.

6 Fernández de Navarrete, pp. 280-81.

7 Fernández de Navarrete, p. 282.


Maximiliani Tranſyluani Cæſaris
a ſecretis Epiſtola, de admirabili
& nouiſſima Hiſpanorũ in Orien
tem nauigatione, qua uariæ, & nul
li prius acceſſæ Regiones inuẽtæ
ſunt, cum ipſis etiã Moluccis inſu
lis beatiſſimis, optimo Aromatũ
genere refertis. Inauditi quoq. in
colarũ mores exponuntur, ac mul
ta quæ Herodotus, Plinius, Soli
nus atque alii tradiderunt, fabulo
ſa eſſe arguunt. Contra, nonnulla
ibidẽ uera, uix tamen credibilia ex
plicant. quibuſcum hiſtoriis Inſu
laribus ambitus deſcribit alterius
Hemiſphaerii, qua ad nos tandem
hiſpani redierunt incolumes.

Portada de la
Carta de Maximiliano Transilvano
Roma: Minutius Calvus, 1524 (2ª impresión)

III – Transformaciones en las ciencias

A inicios del siglo XVI, los primeros experimentos destinados a obtener nuevos conocimientos surgieron en los campos de la geografía y la cartografía. En 1407, con la traducción al latín de la obra *Geographia* de Ptolomeo (c. 150 AD), Europa tuvo acceso a nuevas proyecciones geométricas con las cuales plasmar la esfericidad del mundo en una carta plana utilizando la red de paralelos y meridianos. Hasta ese entonces los cartógrafos renacentistas habían considerado únicamente necesario dibujar la parte del mundo que los antiguos creyeron habitable, la ecúmene. Los descubrimientos transoceánicos impusieron un nuevo desafío a los cartógrafos: ¿Cómo plasmar la totalidad de la esfera terrestre de una forma que reflejara estos hallazgos? Desafío y esfuerzo humano mayor aún fue recolectar la información geográfica —distancias, latitudes, longitudes— para situar acertadamente en un mapamundi los nuevos territorios que se iban develando ante los ojos de los exploradores. Esta información llegaba a la Casa de la Contratación de Sevilla a través de los rudos derroteros de los pilotos, en las cartas náuticas manchadas por la sal del mar, punzadas cientos de veces por compases y otros instrumentos durante largos viajes. Las informaciones también circulaban de manera oral, a través de las conversaciones y cuentos de los marinos y, en alguna que otra memoria escrita. ¿Cómo transformar toda esta información —tan desigual, tan desorganizada— en un único mapa como la *Carta Universal* de Diego Ribero (1529)?

Tal fue el reto científico que asumieron los cosmógrafos que trabajaron en la Casa de la Contratación, el Consejo de Indias y los cartógrafos que ejercían su arte en los puertos ibéricos. Estos oficiales debatieron sobre cuáles eran las mejores técnicas para determinar la longitud y experimentaron con nuevos instrumentos de varia invención. El Padrón Real llevado por la Casa se constituyó en repositorio en el que se iban acumulando las coordenadas que daban nuevos perfiles a islas y continentes. Tan importante fue el Padrón en cuanto fuente de datos geográficos certeros que se res-

guardó celosamente por parte de las autoridades[8]. Este esfuerzo para recabar conocimientos geográficos demandó educar gentes diestras en las nuevas técnicas a través de clases dirigidas por el cosmógrafo de la Casa de la Contratación.

Al ir mejorando los instrumentos y técnicas de navegación transoceánicas, los modelos cartográficos típicos de la navegación del Mediterráneo, las cartas náuticas arrumbadas o portulanos, dieron paso a las cartas con escala de latitud y más tarde con proyecciones ortogonales de latitud y longitud[9]. Eventualmente, la proyección de Gregorio Mercator se constituyó como la preferida para los bellos mapamundis, un género de mapas, por cierto, poco útil para los navegantes.

Todos estos cambios desvanecieron la cosmografía libresca del Renacimiento. Los cuestionarios del Consejo de Indias y sus proyectos para determinar la longitud utilizando observaciones de eclipses lunares de finales del XVI establecieron los fundamentos de una geografía empírica[10]. Tan exitosos y productivos fueron estos cambios en la manera de entender y organizar la naturaleza, que Felipe II estableció en Madrid una Academia Real de Matemáticas. Fundada a propuesta de Juan de Herrera, la nueva Academia tuvo como propósito el educar cortesanos en las artes útiles para el imperio.

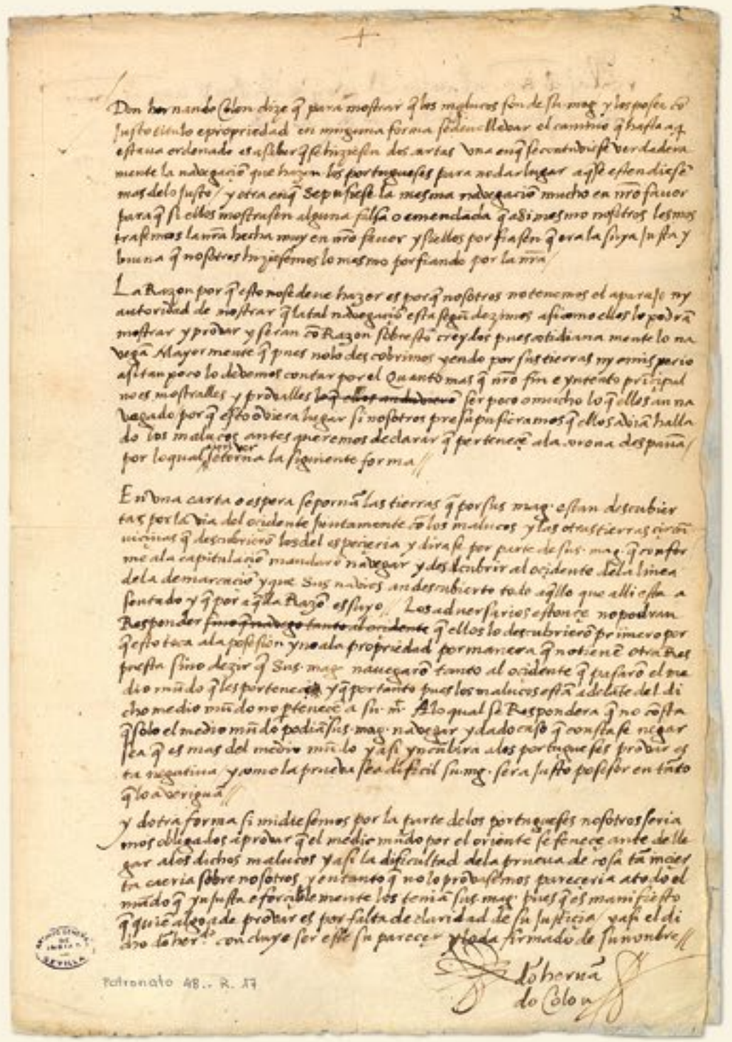


Planisferio de Diego Ribero (1529)
Facsímil realizado en Londres por W. Griggs (ca. 1887), del original en el Museo de la Propaganda en el Vaticano

La historia natural también sufrió importantes transformaciones. Por ejemplo, la descripción de plantas dejó paulatinamente de basarse en los cánones de Dioscórides. Ahora, en cambio, los nuevos fundamentos para la descripción fueron provistos por botánicos con conocimiento inmediato de los especímenes. En su huerto sevillano Nicolás Monardes criaba preciadas plantas venidas de América y de Asia, intercambiándolas con sus pares en el norte de Europa. Su *Historia Medicinal* (1565) fue traducida al latín y al inglés. Así llegó noticia de los nuevos descubrimientos botánicos al resto de Europa. Al otro lado del Atlántico, la labor heroica de Francisco Hernández en México puso de relieve lo obsoleto e inadecuado de los sistemas taxonómicos antiguos[11].

8 Sánchez, A. *La espada, la cruz y el Padrón: soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica*, 1503-1598. Madrid: Editorial CSIC, 2013.
9 Cerezo Martínez, R. *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Editorial CSIC, 1994, pp. 53-60.
10 Portuondo, M. M. *Ciencia secreta. La cosmografía española y el Nuevo Mundo.* Madrid: Iberoamericana Vervuert, 2013.
11 Pardo Tomás, J. *Oviedo, Monardes, Hernández: el tesoro natural de América, colonialismo y ciencia en el siglo XVI*. Madrid: Nivola, 2002.

Los experimentos que tuvieron lugar en España a raíz de la primera globalización no pasaron desapercibidos para el resto de Europa. Los modelos ensayados en España respecto a cómo interpretar la naturaleza y los naturales de tierras lejanas fueron adoptados por otras potencias europeas para competir con los reinos ibéricos por el dominio de ultramar. Franceses e ingleses aprendieron las técnicas de navegación astronómica gracias a los manuales de Martín Cortés y Pedro de Medina. Sir Francis Bacon se informó bien sobre los proyectos de la Casa de la Contratación. En su *Instauratio Magna* (1620) articuló un plan maestro para la renovación de la ciencia, cuyo paso inicial era recolectar conocimientos de la naturaleza utilizando testimonios oculares y observaciones empíricas venidos de todas partes del mundo. No en vano fue que Bacon hizo hablar castellano a los habitantes de su utopía *La Nueva Atlántida* (1627).



Parecer de Hernando Colón acerca de cómo argumentar los derechos de la Corona de Castilla sobre las Molucas
(16 de abril de 1524)
Archivo General de Indias, Patronato Real, 48, R. 17

CATÁLOGO DE PIEZAS

ANÁLISIS Y COMENTARIOS

MAXIMILIANO TRANSILVANO



Carta de Maximiliano Transilvano

Roma, 1524
20 × 14,1 cm, 19 hojas. Papel, impreso
París. Bibliothèque Nationale de France, RES -X-856

Maximiliaen Sevenbrogen o Maximilianus Transylvanus, residente en Flandes y de probable —y discutido— origen húngaro, fue, desde al menos 1519, secretario del emperador Carlos V.

Contrajo matrimonio con una sobrina de Cristóbal de Haro, financiero y factor de la Armada de Magallanes. Al regreso de la *Victoria*, Transilvano entrevistó en Valladolid a Elcano y sus compañeros, para elaborar un relato del viaje que envió como carta a su protector, Matthäus Lang von Wellenburg, el Cardenal-Arzobispo de Salzburgo.

Conrado Vergerius, funcionario en la corte imperial, escribió desde Valladolid, en 1522, a su amigo Francisco Cranevelt, en Borgoña, lo siguiente:

> [...] Cada día, Juan Sebastián, el comandante de los marineros, visitaba a Maximiliano Transilvano y a su tío por alianza[1], ambos íntimos amigos míos. Les contaba [...] con todo detalle la expedición [...]. Maximiliano envió rápidamente su carta, en forma de volumen, al cardenal de Salzburgo, en Alemania [...]. Nadie, de hecho, habría podido contar aquello con más elegancia ni más cuidado que Transilvano[2].

La carta de Transilvano, fechada el 24 de octubre de 1522, apenas mes y medio después del regreso de la nao *Victoria*, acabaría rápidamente en la imprenta. En Colonia, Eucharius Cervicornus lo publicó en enero de 1523. En París, Pierre Viart, en julio de 1523; y en Roma Minutius Calvus en noviembre de tal año y en febrero del siguiente. Gozó, por lo tanto, de un éxito editorial extraordinario por aquel entonces.

Tiene esta carta un decidido tono laudatorio y propagandístico, directamente encaminado a favorecer la imagen del joven Emperador como patrocinador de logros inéditos y de significado universal. Ciertamente cabe pensar que este aspecto no es un absoluto ajeno a la rápida y abundante difusión de la obra, en un momento en que la imprenta, que existe desde hace solo unos 70 años, comienza a demostrar su aptitud para la difusión de ideas y conocimiento y, por lo tanto, comienza a ser controlada y utilizada por los poderes políticos como instrumento de su actividad. El propio Lang ya había patrocinado publicaciones a instancias de Transilvano, tales como el discurso del humanista veneciano Girolamo Balbi acerca de la amenaza otomana[3].

Así, dio *La Carta* a conocer la epopeya a toda Europa, bastante antes que la obra de Antonio Pigafetta, más exitosa a la larga y de narrativa más exuberante, pero ciertamente más superficial.

Este opúsculo no solo tiene el mérito de la primera difusión del periplo de la Armada de la Especiería, sino que supone una temprana y certerísima toma de conciencia del significado y trascendencia de los hechos narrados, contextualizándolos en un sintético y completo esbozo de sus precedentes; y anunciando la definitiva superación de la sabiduría clásica en materia geográfica, en base a la constatación directa de una realidad nueva para Europa.

Esta nueva visión del mundo, progresivamente desnuda de mitos, no resulta sin embargo menos fascinante que la anterior narración ptolemaica. Abundan así las descripciones de lugares, sociedades y especies hasta entonces ignoradas de los occidentales, ofreciendo un relato que no pudo dejar de cautivar la atención de sus lectores contemporáneos.

Guillermo Morán Dauchez

1 Cristóbal de Haro.

2 Citado en Roersch, A. Nouvelles indications concernant Maximilien Transsylvanus. En *Revue belge de philologie et d'histoire*, tome 7, fasc. 3, 1928, pp. 871-879.

3 Tournoy, G. Il primo viaggio intorno al mondo di magellano nella relazione di Massimiliano Transilvano. En *Camoenae Hungaricae*, 2, 2005, p. 84.



Descripción de las Indias ocidentales [sic]

Antonio de Herrera
En Madrid: en la Oficina Real de Nicolás Rodríguez Franco, 1730
[40], 78 p., [14] h. de map. pleg.; Fol. Libro en papel, encuadernado en piel
Sevilla. Archivo General de Indias, Biblioteca, L.A. S. XVIII-60/1

El éxito de las *Décadas* de Antonio de Herrera influyó en las sucesivas ediciones e impresiones de esta obra, conocida también con el sobrenombre de *Décadas*. En la edición impresa en Madrid por Nicolás Rodríguez Franco en 1730 se incluye, como aspecto relevante, el mapa incluido capítulo XXVI, "De las llamadas Indias de Poniente, que son las islas de la Especiería, Filipinas, Costa de China, Japón y los Lequios". Herrera describe detalladamente todos aquellos territorios de Tierra Firme e insulares que se engloban dentro de la demarcación reservada por el Papado a la Corona de Castilla, localizada en la parte más occidental en Malaca. A partir de dicha división, hacia Oriente y en dirección a Nueva España, sitúa un gran archipiélago, que actualmente se correspondería con la zona de Indonesia, compuesto por islas pequeñas, otras de tamaño superior y territorios situados en tierra firme, identificados por el autor como Islas de las Especias o de los Malucos, islas Filipinas, costa de China, isla de Lequio, Japón, la costa de Nueva Guinea, las islas Salomón y las islas de los Ladrones. Herrera refiere en esta parte de la obra peculiaridades de los pueblos que habitan estas tierras, así como el clima templado y húmedo de las regiones aludidas que propician el cultivo de las ansiadas especias, citando la pimienta, el clavo, la canela, la nuez moscada y el jengibre, entre otras.

Antonio de Herrera resalta los hitos más destacados que tuvieron lugar en las Molucas: la muerte de Magallanes en Mactán, la toma de posesión de Filipinas por Álvaro de Saavedra en 1527, y en general, la riqueza natural que caracterizaba a aquellas tierras.

Carmen Lozano Polo





Juan Sebastián Elcano

Anónimo (copia de la escultura de Alfonso Giraldo Bergaz)
Principios del siglo XIX
51 x 17 cm. Yeso, escultura en bulto redondo
Sevilla. Archivo General de Indias, nº de inventario 242

Aunque el más famoso es el protagonizado por la célebre escultura de Ricardo Bellver, este no fue sin embargo el primer monumento dedicado a Elcano en su localidad natal de Guetaria.

Destruido durante las guerras carlistas, en 1836, esta obra del murciano Alfonso Giraldo Bergaz (1744-1812), se mandó erigir por el Consejo de Castilla en 1783, y se eligió al referido escultor a instancias del arquitecto Juan de Villanueva. Realizada en piedra, fue reproducida en un grabado realizado por Fernando Selma un año después de su destrozo, así como en el Semanario Pintoresco Español del 10 de mayo de 1846.

La pequeña escultura en yeso que se conserva en el Archivo General de Indias ha pasado habitualmente desapercibida, pero constituye probablemente el único ejemplo contemporáneo que reproduce la desaparecida escultura de Bergaz, siendo, junto con el retrato de Colón donado por el duque de Veragua tras la Guerra de la Independencia y el retrato de Cortés ejecutado por el pintor sevillano Joaquín Cortés, los primeros testimonios plásticos de descubridores en las colecciones del Archivo. La pequeña imagen muestra a un gallardo Elcano de pie, tocado con un sombrero con plumas y apoyado sobre un ancla, junto al globo del mundo que recuerda su gesta.

En Guetaria se conservan otros monumentos dedicados a honrar la memoria de Elcano, como son la referida escultura de Bellver, o las de Antonio Palao o el proyectado por Victorio Macho. En Sevilla, Elcano tiene dedicado desde 1973 un conjunto conmemorativo en bronce y piedra caliza, obra de Antonio Cano Correa, emplazado junto al río que le vio partir en 1519.

Manuel Álvarez Casado



Planisferio Castiglioni

Carta náutica de Diego Ribero
1525
80,5 x 207 cm. Papel artesanal imitando pergamino, manuscrito, colores
En: Carta del navegare universalísima et diligentísima: Planisferio Castiglioni
Edición facsímil. Módena: Il Bulino Edizioni d´Arte, etc., 11 de agosto de 2000
Reproducción facsímil del original de Diego Ribero que se conserva en la Biblioteca Estense de Módena
Archivo General de Indias. Biblioteca, GR-126

Esta carta universal, así como la de Nuño García de Toreno de la misma fecha y la de Juan Vespucio de 1526, representan, en mayor o menor medida, la postura defendida por España en las juntas de Elvas-Badajoz, en la que castellanos y portugueses se dieron cita en 1524 para dilucidar la pertenencia y posesión de las islas del Maluco, a raíz de la expedición de Magallanes y Elcano.

Esta carta procede del padrón real de la Casa de la Contratación, al que se han incorporado las novedades geográficas resultantes del viaje de Magallanes-Elcano, pero antes de la rectificación oficial ordenada a Hernando Colón[1] en 1526.

Atribuida a Diego Ribero, la fecha de realización, 1525, figura en el anillo del astrolabio del margen inferior izquierdo de la carta, en la leyenda existente a la altura del estuario del río San Lorenzo en la costa norte americana y en el reverso de la carta.

La *Carta del navegare universalissima et diligentísima* de Diego Ribero, conocida también con el nombre de «planisferio de Castiglioni», y la *Carta universal de Salviati*, de Nuño García de Toreno, fueron sendos regalos de Carlos V a dos embajadores pontificios con motivo de su boda en Sevilla, en 1526. Según Luisa Martín Merás, parece fueron realizadas para justificar ante otras cortes europeas las reclamaciones españolas sobre las islas Molucas. La reafirmación territorial, que se repite luego en otros ejemplares del padrón, se refleja en la carta de Ribero con la línea de demarcación atlántica, y al situar dichas islas tanto a la izquierda del mapa en zona española como en la zona portuguesa pero acompañada del estandarte de la Corona de Castilla y León[2].

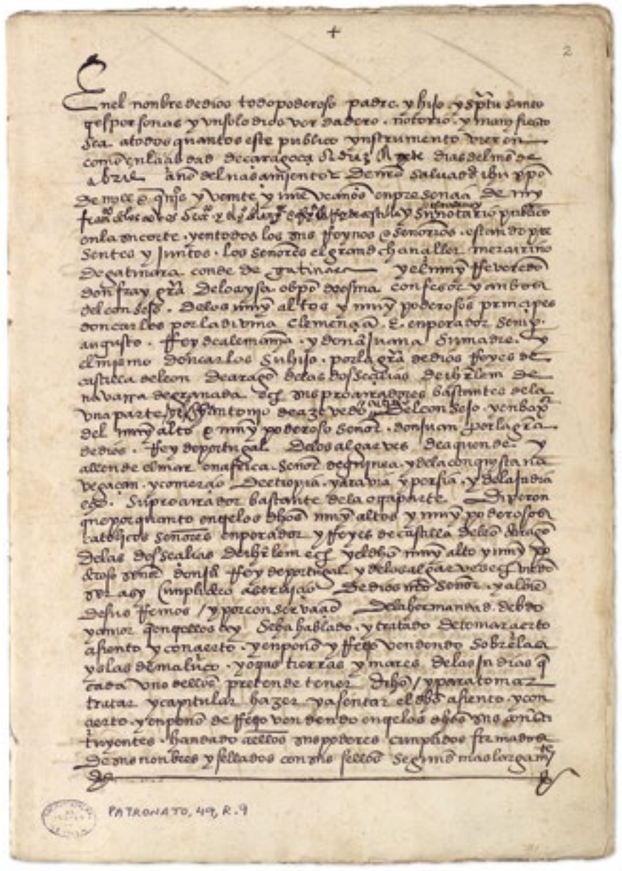
María Antonia Colomar Albajar

1 Real cédula dada en Granada el 6 de octubre de 1526. AGI, Indiferente General, 421, L. 11, fol. 234.

2 Martín Merás, L. El viaje que cambió la imagen del mundo: cartografía, comercio y diplomacia. En: Higueras Rodríguez, Mª. D. (et al.): *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano: la aventura imposible.* Madrid; Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Lunverg Editores, Ministerio de Defensa, 2018.

Planisferio Castiglioni
Detalle del Caribe y trópico de Cáncer (izquierda superior), cabo de Buena Esperanza (izquierda inferior) y provincia del Maluco (derecha)





PATRONATO, 49, R.9

Tratado de Zaragoza

Zaragoza, 17 de abril de 1529
29,8 x 21 cm. 20 Hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias,
Patronato Real, 49, R. 9

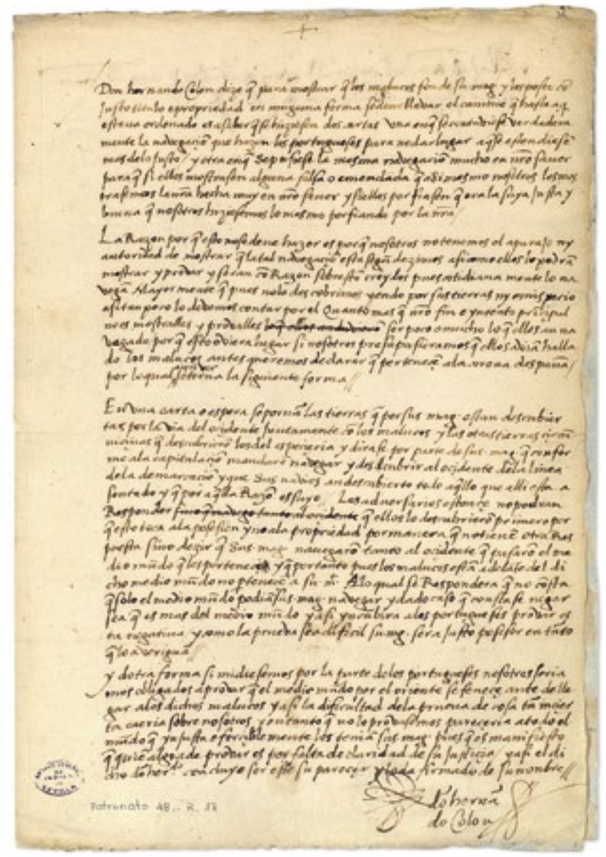
La Circunnavegación coincidió con la llegada de Hernán Cortés a Nueva España, ampliando los horizontes e intereses que venían determinados por hallar la ruta hacia la Especiería.

No obstante, la llegada de los españoles al Maluco provocó el inevitable choque con Portugal, que reclamaba su propiedad recurriendo al Tratado de Tordesillas. En 1524 se reunió una junta de cosmógrafos entre Elvas y Badajoz para pronunciarse sobre la demarcación exacta de las Molucas, sin que se lograse acuerdo entre las partes; poco después, los portugueses derrotaban finalmente a la expedición comandada por García Jofre de Loaysa en su intento por asentar el dominio castellano en aquel rico enclave.

La controversia entre ambas potencias motivó la firma de un tratado de paz en 1529 que zanjaría momentáneamente la disputa por las Islas de las Especias. Con la firma del Tratado de Zaragoza, el Emperador, cada vez más acuciado por problemas financieros, empeñó las Molucas sin comprometer lo acordado en 1496 en Tordesillas, logrando en contrapartida 350.000 ducados de oro, cifra superior a la ofertada por Portugal, aunque también inferior al medio millón pretendido por Carlos I. Cierto que este no renunciaba a la propiedad de las Molucas, y podía, como en un contrato de empeño, redimir el acuerdo devolviendo la cantidad al monarca luso.

Con la firma del Tratado de Zaragoza, se alcanzaba un equilibrio en el comercio de las especias y en las rutas orientales: unos podrían seguir navegando hacia la India por la costa africana y el Índico; los otros, podrían seguir explorando la Mar del Sur. Un nuevo escenario surgiría con la conquista española de las islas Filipinas y el descubrimiento del Tornaviaje.

Manuel Álvarez Casado



Patronato 48... R. 17

Parecer de Hernando Colón acerca de cómo argumentar los derechos de la Corona de Castilla sobre las islas Molucas

Badajoz, 16 de abril de 1524
31,5 x 44 cm, 1 bifolio (1 hoja en blanco)
Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias,
Patronato Real, 48, R. 17

Hernando Colón, que ya por entonces gozaba de un prestigio consolidado, no solo como cosmógrafo, sino en general, como intelectual, fue incluido entre la nómina de expertos designados por el Emperador en 1524 para discutir con sus homólogos portugueses la cuestión de la propiedad del Maluco: es decir, en cuál de las demarcaciones establecidas por el Tratado de Tordesillas recaía el codiciado archipiélago.

En otra carta[1] de tres días antes, Colón había expuesto prolijamente el problema técnico subyacente a todo el conflicto, a saber, la imposibilidad de medir con precisión la longitud, dados lo medio técnicos de la época, por mucho que, desde un punto de vista teórico, la cuestión estuviera perfectamente clara. En esta segunda misiva no encontramos casi atisbos de discusión técnica del problema, sino una cuidada estrategia negociadora, destinada a paliar el imposible establecimiento de una verdad objetiva sobre el asunto: tanto Copérnico como Maquiavelo son hijos legítimos del espíritu de aquel momento.

El argumento es sencillo: no debe discutirse si Portugal se ha excedido o no, territorialmente, en sus navegaciones —en cuyo caso el peso de la prueba recaería sobre Castilla—, sino mantener la conformidad a Tordesillas de los descubrimientos castellanos, dejando a los portugueses la obligación de probar falso este argumento —lo cual, técnicamente, no era entonces posible—: "y como la prueba sea difícil, Su Majestad será justo poseedor en tanto que lo averiguan. [...] pues que es manifiesto que, quien algo ha de probar, es por falta de claridad de su justicia".

Guillermo Morán Dauchez

1 AGI, Patronato Real, 48, R. 16.

EL MUNDO TRAS EL VIAJE



The Second Borgian Map by Diego Ribero, Seville 1529.

Planisferio de Diego Ribero (1529)

Facsímil realizado en Londres por W. Griggs (ca. 1887), del original en el Museo de la Propaganda en el Vaticano
58 x 140 cm en hoja de 61 x 79 cm y 61 x 66 cm (1 mapa en 2 hojas)
Madrid. Real Academia de la Historia, Sección de Cartografía y Artes Gráficas, C-018-014



18

NUEVOS SUEÑOS, NUEVOS RETOS

EL VIAJE MÁS LARGO

En 1526 Juan Sebastián Elcano muere en el océano Pacífico al intentar reeditar el viaje a las islas Molucas. Le acompaña en esta nueva expedición, recordada como uno de los grandes desastres de la navegación oceánica, un joven grumete llamado Andrés de Urdaneta.

Cuarenta años más tarde aquel joven, ya anciano, consigue abrir la última gran ruta oceánica desconocida: el *tornaviaje* del Pacífico, la ruta imposible de la nao *Trinidad*; la ruta que durante los tres siglos siguientes surcará el Galeón de Manila. Nuestro mundo quedaba, a partir de entonces, definitivamente conectado.

Pero las fronteras de lo desconocido no desaparecen, solo se desplazan. Siempre habrá una frontera y ante ella, un hombre, un sueño y una nave. Ese es el viaje más largo: sueños que se suceden, naves que evolucionan, exploradores que se relevan, pero siempre el mismo espíritu navegante y el mismo viaje infinito: el del hombre hacia el límite y lo desconocido.

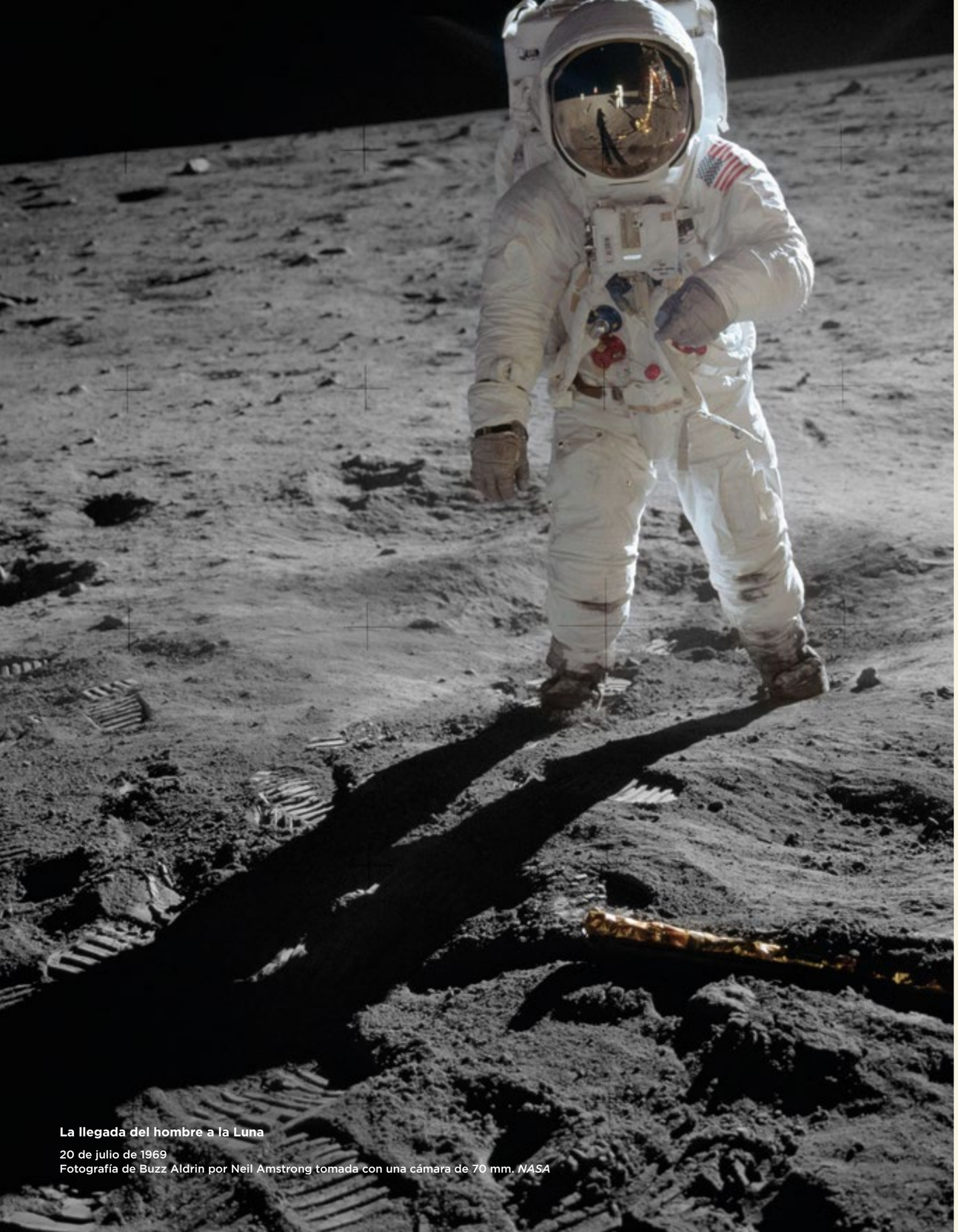
EL HOMBRE Y LO DESCONOCIDO

Siglo XVI – Siglo XXI...

El viaje más largo

Nuevos sueños, nuevos retos

Toda exploración es un sueño que aspira derribar fronteras, el soñador lo transforma en idea, el momento y lugar en realidad. Es entonces la hora de la partida, la hora de la aventura y la exploración, la hora del viaje a lo desconocido. El fracaso, una lección, el regreso, un paso adelante hacia un nuevo sueño imposible; hacia una nueva frontera más alta, más profunda, más lejana. Ese es el viaje más largo, el viaje infinito del hombre ante lo desconocido. Todos somos navegantes.



La llegada del hombre a la Luna
20 de julio de 1969
Fotografía de Buzz Aldrin por Neil Amstrong tomada con una cámara de 70 mm. *NASA*

EL VIAJE MÁS LARGO:
Nuevos sueños, nuevos retos

Eduardo García Llama
Centro Espacial Johnson de la NASA

El valor de la exploración

Los integrantes de la Armada de las Molucas pudieron comprobar que no estaban solos en el puerto San Julián, en la costa este del sur de Sudamérica, durante el invierno de 1520. Magallanes había decidido permanecer al abrigo de este puerto natural de la actual Patagonia argentina hasta la primavera, para iniciar entonces la búsqueda del paso más al sur que lo llevaría al otro lado del continente. Después de bastante tiempo sin divisar ser alguno, una imagen inesperada se dibujó un día en la playa. Era la de un "gigante" según Antonio Pigafetta, asistente de Magallanes y escritor del diario de a bordo que ha llegado hasta nuestros días. Según Pigafetta, el *gigante* "era tan alto que el más alto de nosotros le llegaba a la cintura… Tenía una cara muy grande, pintada de rojo, y sus ojos pintados alrededor de amarillo". Después de obsequiarle con comida, bebida y algunos regalos, una vez que el *gigante* hubo retornado a la playa tras su encuentro con Magallanes, otros muchos nativos emergieron de entre los árboles. Así mismo, los tripulantes de la Armada de las Molucas también pudieron comprobar que algunas tierras formidablemente aisladas estaban habitadas cuando el 6 de marzo de 1521 avistaron las islas de Rota y Guam en el solitario archipiélago de las Marianas después de una interminable y sufrida travesía de noventa y ocho días y siete mil millas ininterrumpidas en el Pacífico. A medida que se aproximaron a la isla de Guam para saltar a tierra, muchos pequeños botes hicieron su aparición, provocando una gran impresión en la Armada ya que estos poseían un diseño que los hacía inesperadamente veloces y maniobrables.

En el primer caso, los *gigantes* avistados en el puerto San Julián eran miembros de los indios tehuelches, el nombre con el que se agrupan diversas etnias y tribus amerindias que habitaban la región más meridional de América del Sur. En realidad, estos indios medían alrededor de un metro y ochenta centímetros, pero la impresión de su exagerada estatura derivaba de su complexión física, además de sus vestimentas y de sus elaborados calzados, que añadían unos centímetros a su altura. Y en el segundo caso, los tripulantes de las admiradas proas eran miembros de la tribu polinesia de los chamorros, hombres que, más corpulentos y altos que los exploradores, sin mostrar ningún miedo, y desprovistos de los conceptos de comercio y propiedad privada, subieron a bordo de los barcos para tomar posesión de todo lo que les venía en gana.

Ambos episodios se enmarcan dentro de los primeros encuentros entre exploradores europeos y los nativos de las lejanas tierras que visitaban, a veces remotamente aisladas, y que demuestran que prácticamente todos los rincones del mundo ya estaban habitados cuando una gran parte de lo que se desconocía de él se descubrió para la sociedad europea durante la Edad Moderna, ilustrando las dos grandes historias, una de divergencia y otra de convergencia, a las que el historiador Felipe Fernández-Armesto hace referencia en su libro *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*.

El proceso de divergencia se dio con los sucesivos movimientos migratorios que dieron lugar a la conquista de todos los rincones de la Tierra desde que el ser humano saliera de África hace decenas de miles de años, tal vez hace alrededor de setenta mil años, mientras que la convergencia se ha venido produciendo principalmente desde estos primeros encuentros al inicio de la Edad Moderna. Sin embargo, el ser humano ya se ha embarcado en una tercera etapa cuya historia apenas acaba de empezar, una que acaso lo llevará a una nueva divergencia, pero, esta vez, fuera de la Tierra.



Proyección del "Erdapfel" (alemán: "manzana de la Tierra") de Martin Behaim (1492)
El globo terráqueo original se encuentra en el Museo Nacional Germano de Núremberg, número de inventario WI1826

Con apenas menos de un mes de diferencia, 2019 alberga en su calendario dos relevantes aniversarios: hace 500 años, el 10 de agosto de 1519, la Armada de las Molucas, con Fernando de Magallanes al frente, partía del muelle de las Mulas en Sevilla en un largo viaje repleto de vicisitudes que llevaría a los seres humanos a dar la primera vuelta al mundo; y hace 50 años, el 16 de julio de 1969, el *Apolo 11* partía de la plataforma 39A del Centro Espacial Kennedy, en Florida, en un viaje que llevaría a los seres humanos a pisar por primera vez otro mundo diferente del suyo de origen.

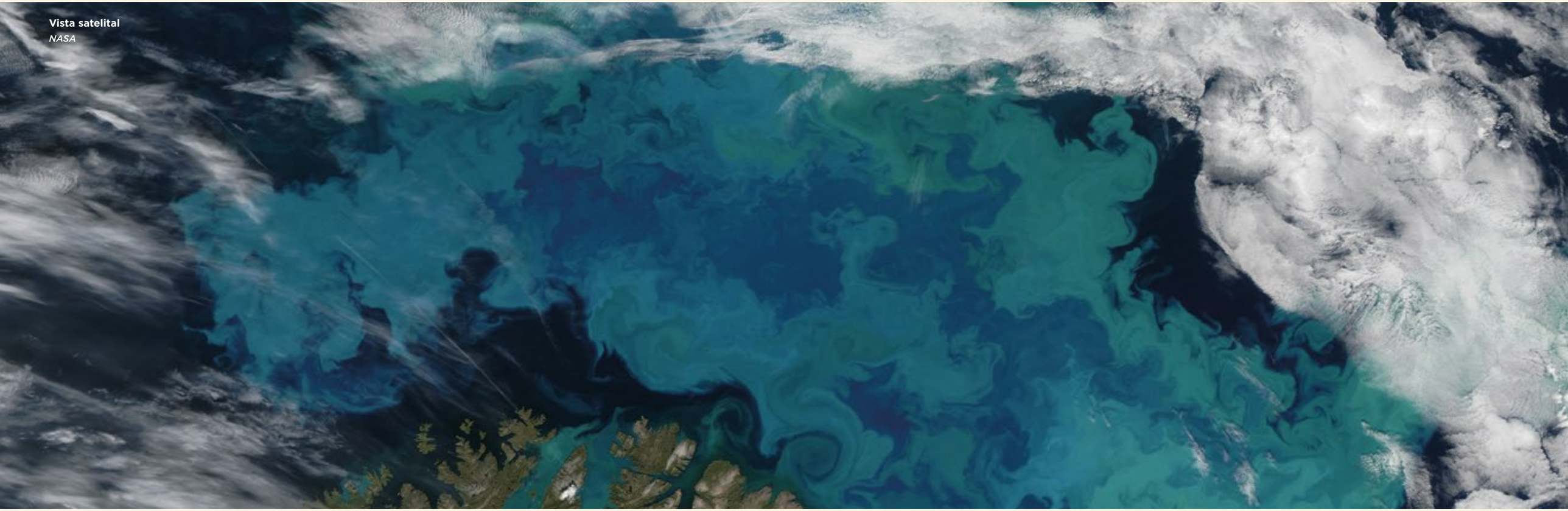
Solo 450 años separan dos acontecimientos situados en la cumbre de las posibilidades tecnológicas y de conocimiento de cada época que marcaron hitos de primera magnitud en la historia. El primero es seña de la capacidad humana para abordar la exploración del planeta con un alcance global, sentando las bases que posibilitarán completar el referido proceso de convergencia, mientras que el segundo se erige como el primer paso en lo que podría ser otro gran movimiento migratorio humano que tal vez lleve al *Homo sapiens* a habitar, esta vez, otros mundos a lo largo de los próximos cientos, miles o decenas de miles de años, dando forma a la famosa frase de Konstantin Eduardovich Tsiolk-vski, uno de los padres y visionarios de los viajes espaciales y de la cohetería mundial, con la que en su día afirmó «la Tierra es la cuna del hombre, pero el hombre no puede vivir siempre en la cuna».

Alguien pudo haber enunciado la frase de Tsiolkovski hace unas decenas de miles años, sustituyendo el planeta de origen por el continente de origen, y la idea se habría visto realizada a escala terrestre. Movidos por múltiples motivos circunstanciales, nuestros ancestros y sus descendientes abandonaron su lugar de origen en algún lugar del valle del Rift y llevaron a la especie humana a extender su presencia por todo el globo, en un proceso que podríamos decir que culminó hace varios siglos con la colonización tardía de muchas de las islas del Pacífico por parte de los polinesios, o más recientemente, si cabe, con la presencia permanente en la Antártida.

Los dos viajes cuyos 500 y 50 aniversarios conmemoramos este año también fueron acometidos por motivos circunstanciales. Ninguno de ellos fue promovido por un interés exclusivamente explorador y ambos se dieron como resultado de la rivalidad entre las superpotencias de su tiempo. El primero estuvo motivado por un marcado interés comercial, mientras que el segundo lo estuvo por un interés político en el contexto de la Guerra Fría. Pese a esto, al igual que en otras empresas de exploración, ambos se constituyeron como estímulo para el emprendimiento y como motores del progreso y del conocimiento cuyos efectos se extendieron a numerosos ámbitos del saber y del desarrollo técnico, demostrando una vez más el valor de las actividades de búsqueda y exploración independientemente de las razones que las motiven.

En todos estos casos, los seres humanos abandonaron su lugar de origen por razones diversas, pero apuntalados por el sustrato de un instinto explorador y de una mentalidad inquisitiva cuyas consecuencias, en la mayoría de los casos, resultaron en aumentar las probabilidades de conseguir ventajas para la propia supervivencia o respecto de otros grupos o sociedades más inmóviles.

En el campo de la psicología humana y animal, el comportamiento exploratorio siempre ha sido difícil de definir. La razón es que su naturaleza y su función no pueden ser evaluadas independientemente de otros aspectos del comportamiento y de la ecología. Como apuntó en su día el psicólogo Danile Ellis Berlyne, todos los comportamientos



Vista satelital
NASA

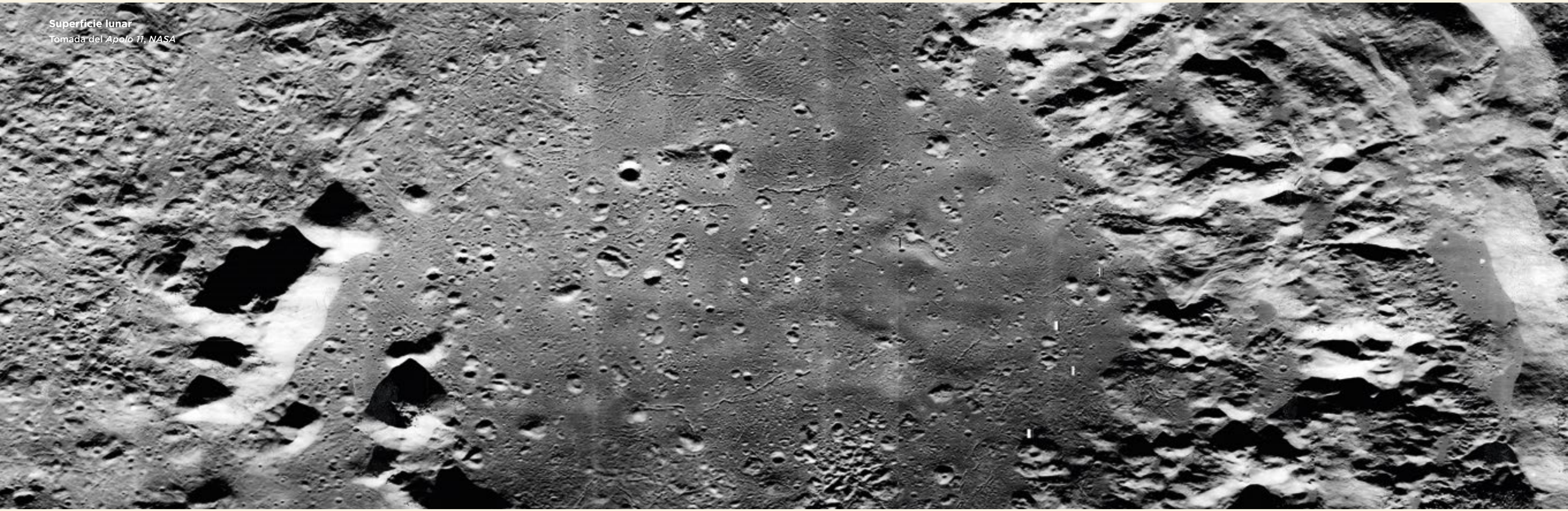
poseen, al fin y al cabo, una faceta exploratoria. Sin embargo, en un sentido amplio, se puede decir que la exploración se refiere a todas aquellas actividades involucradas en la obtención de información del entorno, una tarea en la que participan todos los seres vivos. Desde el más pequeño de los microorganismos hasta el más grande de los mamíferos, precisan tener un conocimiento de su medio para aumentar sus probabilidades de supervivencia, y todos ellos dan cuenta de su entorno a través de su comportamiento explorador o de búsqueda, el cual es exhibido con mayor o menor sofisticación y de forma más o menos programada según sea el grado de evolución del organismo que lo ejecuta. Así, la detección de la concentración adecuada de oxígeno o de nutrientes en el medio en el que viven es una tarea de supervivencia fundamental para toda clase de bacterias; detectar la dirección de la fuente de luz de la que absorben energía es de la máxima trascendencia para las plantas, no solo para crecer hacia esa fuente sino para, además, en algunos casos, orientar sus hojas apropiadamente respecto a ella y así exponerse a la dosis óptima de luz con la que llevar a cabo su ciclo de fotosíntesis; detectar comida, agua o encontrar el lugar adecuado para construir una madriguera es crucial para todo tipo de animales.

Tal como expone Charles Pasternak en su libro *Quest*[1], existe una base para la búsqueda y la exploración que es común tanto para los microorganismos como para el ser humano. Esta base se expresa genéticamente a través de los denominados dominios PAS, unas secuencias de aminoácidos que conforman un dominio estructural en numerosas proteínas de señalización que participan en los procesos por los que las células y organismos unicelulares convierten un estímulo exterior en otra clase de señales[2]. Es por estos procesos de señalización por los que se determinan las maneras en las que las células, los organismos unicelulares y, en última instancia, los organismos multicelulares, reaccionan y responden a cambios en su entorno, con lo que los dominios PAS constituyen la estructura molecular responsable, en última instancia, de los mecanismos que utilizan microorganismos, plantas y animales para ejecutar sus actividades de búsqueda y exploración.

Los dominios PAS están presentes en todos los dominios biológicos en la naturaleza. A lo largo de la evolución, esta secuencia de aminoácidos ha sido retenida y diferenciada por los diferentes organismos para utilizarla en una amplia variedad de procesos. Los genes que codifican las proteínas en las que participa el dominio PAS han sido heredados por los seres humanos a partir de los primeros microorganismos que poblaron la Tierra, lo que explica que los mecanismos bioquímicos fundamentales presentes en los procesos de aerotaxis, quimiotaxis o fototaxis empleados por bacterias, o de heliotropismo o fototropismo empleados por plantas, en sus respectivas búsquedas de oxígeno, nutrientes o de luz, tengan mucho en común con aquellos que rigen en animales multicelulares superiores los procesos de visión, olfativos, de detección de oxígeno o de conducción de los impulsos nerviosos que son centrales en nuestro comportamiento explorador.

1 Búsqueda en el sentido de exploración y de indagación.

2 PAS es un acrónimo formado a partir de los nombres de las proteínas en las que fueron descubiertas por primera vez secuencias de este dominio: la proteína del período circadiano de la *Drosophila melanogaster* (PER), la proteína translocadora del receptor nuclear para hidrocarburos arilo (ARNT), y la proteína *single-minded* que regula el desarrollo del sistema nervioso central de la *Drosophila melanogaster* (SIM).



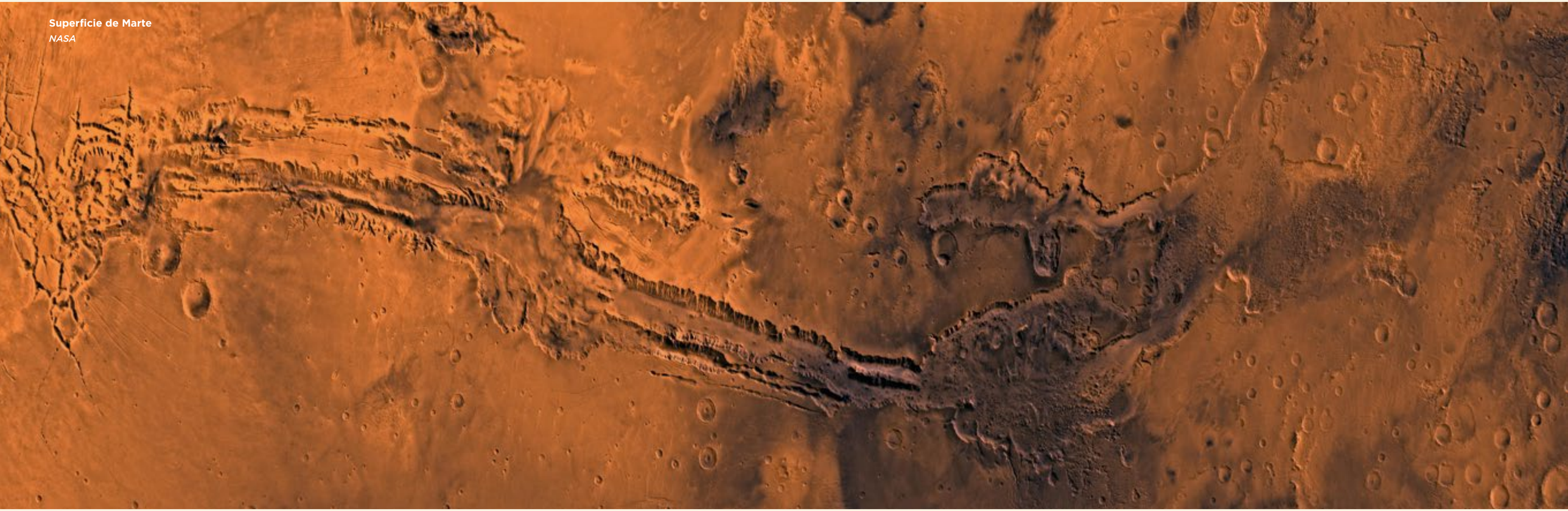
Superficie lunar
Tomada del *Apolo 11*, NASA

Efectivamente, la historia del ser humano no puede entenderse sin atender a su naturaleza exploradora, la cual es inherente al mundo natural. Al igual que sucede en todos los organismos vivos, la relevancia de las actividades de búsqueda y exploración se manifiesta en las ventajas que pueden proporcionar para quienes las ejecutan y, en este sentido, las grandes empresas humanas de exploración se pueden entender como la forma en la que el instinto explorador individual, heredado a lo largo de la evolución, se proyecta cuando su poseedor forma parte de un grupo social desarrollado y dotado de capacidades cognitivas avanzadas.

Es famosa la frase "porque está ahí" con la que George Mallory, el alpinista británico que participó en las tres primeras expediciones británicas al Everest, respondió a la pregunta de por qué escalar la montaña más alta de la Tierra. Esta contestación, o variaciones de ella, han sido utilizadas en innumerables ocasiones para explicar la esencia de nuestro impulso por explorar. Sin embargo, a pesar de ser una brillante y concisa exhortación romántica al impulso explorador, la contestación de Mallory constituye más bien un reflejo de ese impulso en lugar de una razón. El anhelo por lo remoto que es tormento de exploradores y su ímpetu por navegar mares prohibidos —parafraseando a Herman Melville— es resultado de un proceso evolutivo que ha favorecido el desarrollo de la actitud exploradora y de la capacidad de búsqueda, haciéndolas innatas en la naturaleza y, por lo tanto, también en nuestra especie, debido a las ventajas adaptativas que proporciona. Su fundamento se puede decir que está en la expresión de ciertos genes, y su consecuencia puede ser desde nadar hacia la concentración adecuada de oxígeno, pasando por circunnavegar el globo, hasta la conquista de otros mundos.

A día de hoy nos encontramos en el momento histórico en el que hemos dado los primeros pasos, acaso temerosos, en el primero de esos mundos por conquistar. La exploración humana del espacio es una actividad aún muy joven, iniciada hace poco menos de 60 años, un período de tiempo extremadamente breve como para que puedan hacerse previsiones acertadas a muy largo plazo. Si nos planteamos que después de 50 años el ser humano no ha vuelto a la Luna, es legítimo dudar que se vaya a volver en poco tiempo. Es así mismo legítimo dudar que se vayan a visitar otros mundos como Marte en un futuro próximo. Sin embargo, hay muchas razones para dudar que ambas empresas no se vayan a acometer en un futuro lejano y mucho menos que no se vayan a acometer nunca, especialmente cuando sabemos que la tecnología existe para llevarlas a cabo. La realidad está realmente más alineada con la que apuntó en su día el genio alemán Werner von Braun, creador de los poderosos cohetes *Saturno V* que posibilitaron los vuelos a la Luna. Para él, la exploración lunar iba a presentar similitudes con el caso antártico, al menos en un principio, ya que la Antártida permaneció sin ser visitada desde su descubrimiento hasta que la tecnología permitió su exploración de forma relativamente más práctica y fácil.

La interrupción de actividades de exploración humana en la Luna desde principios de los setenta del siglo pasado tiene más que ver, de hecho, con el interés en desarrollar tecnologías que la hagan más accesible con un menor coste o con un coste más extendido en el tiempo que con un posible desinterés por volver a nuestro satélite. En la actualidad, la NASA se encuentra desarrollando la arquitectura de las naves tripuladas *Orión* con las que se pretende regresar a la Luna y, en un futuro, llevar a los primeros seres humanos a Marte. Si continúa, el proceso por el que la especie humana podrá extender su presencia en el espacio, será lento en la escala de tiempos que manejamos con



Superficie de Marte
NASA

cotidianeidad, pero nuestro referente histórico más evidente, el de la conquista de la Tierra, nos invita a tener en cuenta que debemos pensar en términos de decenas de miles de años a la hora de juzgar lo que podrá ser el devenir del ser humano en ese nuevo medio espacial al que el presidente Kennedy se refirió como "ese nuevo océano".

Con toda la prudencia imaginable, es tentador considerar que podamos estar asistiendo en nuestros días al inicio de otro gran movimiento migratorio humano que llevará al *Homo sapiens* a habitar otros mundos a lo largo de los próximos cientos, miles o decenas de miles de años en un proceso por el que tal vez no solo podamos establecer nuestra presencia en otros cuerpos celestes de nuestro sistema solar, acaso mediante su terraformación o por medios imposibles de imaginar ahora, sino que no se puede descartar la posibilidad de alcanzar mundos fuera de nuestro sistema solar en un tiempo aún mucho más lejano si la especie no se extingue antes, y si existe la posibilidad de avance científico y tecnológico que lo permita. Si pensamos tomando como base la conquista de la Tierra: ¿dónde podrá haber llegado a establecerse el ser humano en el espacio en el transcurso de 70.000 años?

Como nos dijo el oceanógrafo y explorador francés Jacques Cousteau: "Cuanto más observo la naturaleza, más creo que la motivación exploradora del hombre no es más que la sofisticación de un instinto universal profundamente arraigado en todas las criaturas vivientes". El ser humano decide cuándo y cómo acometer sus empresas de exploración, pero sólo porque, en primer lugar, sigue el dictado de un instinto explorador heredado a lo largo de la evolución cuya realidad no es aparente cuando el análisis del hecho histórico se limita al contexto de las razones más inmediatas que lo motivaron, pero que se revela con nitidez cuando se atiende a la realidad última, a aquella a la que se reduce el intento por desafiar el entorno y emprender la búsqueda o, como apuntó en su día el piloto del módulo de mando del *Apolo 11*, Michael Collins, cuando se atiende a la realidad solitaria de los seres humanos que participaron en ellas cuando tuvieron ante sí la opción de quedarse o partir, y decidieron partir.

CATÁLOGO DE PIEZAS

ANÁLISIS Y COMENTARIOS

Testamento de Juan Sebastián Elcano, otorgado a bordo de la nao *Victoria*, ante Íñigo Cortés de Perea, contador de la dicha nao

Cortés de Perea, contador la dicha nao *Victoria*
Océano Pacífico, nao *Victoria*, 26 de julio de 1526
Original
21,2 × 29,3 cm, 9 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 38, R. 1(e)

Antes de la desesperada situación personal que llevó a Juan Sebastián Elcano, nacido en Guetaria, a enrolarse en la expedición de Magallanes, tuvo un navío con el que prestó ciertos servicios a la Corona y que fue, precisamente, el que le llevó a terminar embarcado como maestre en la nao *Concepción*, a las órdenes de Gaspar de Quesada. La tardanza en el pago de aquellos servicios por parte de la hacienda regia llevó a Elcano a tener que vender la embarcación a unos mercaderes saboyanos, y así pagar los sueldos que adeudaba; de este modo, sin embargo, incumplió la prohibición de vender naos armadas a extranjeros, y terminó perseguido por la justicia. Tras recalar en Sevilla, donde tuvo noticias de la expedición, y ante su extrema situación, decide participar en un proyecto tan interesante como incierto.

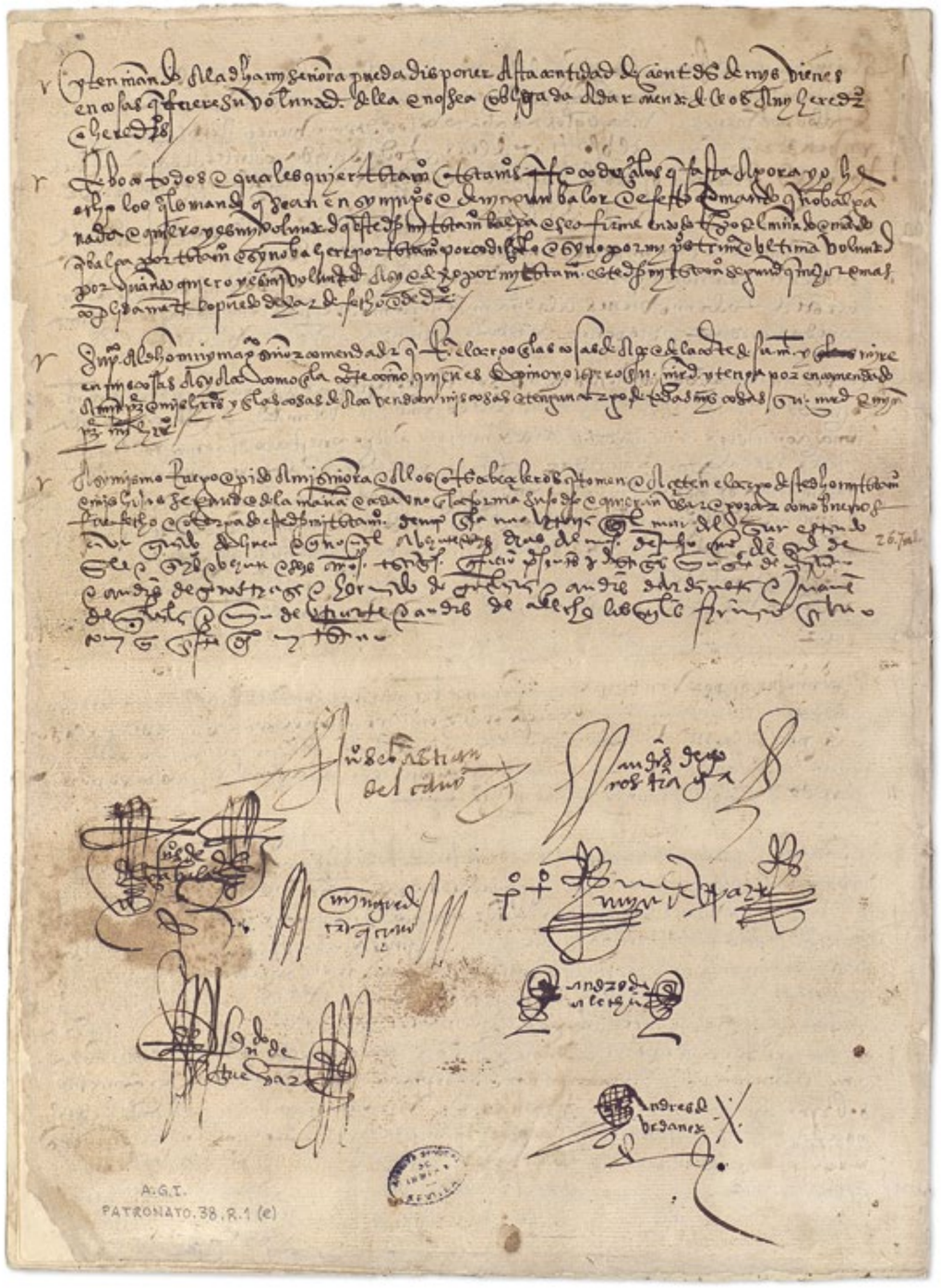
A partir de ahí y hasta el momento en el que asume el mando de la nao *Victoria*, su paso por la expedición está bastante difuminado, con escasas alusiones a su persona relacionadas con su participación en la sublevación de San Julián y su alineamiento con Cartagena y Quesada frente a Magallanes. No es hasta meses después de la muerte de este último cuando pasa a capitanear la nao *Victoria*. Con ella llegará a las Molucas para cargarla de clavo, y con ella partirá hacia España. Tras largos meses de penurias y situaciones de peligro, arriban al puerto de Sanlúcar de Barrameda y, posteriormente a Sevilla, donde escribirá la breve pero esclarecedora carta en la que anuncia que han completado la vuelta al mundo. En esta última etapa del viaje, desde las islas Molucas hasta Sevilla, Elcano afronta una situación inédita, ya que, si bien encontrar el paso al Pacífico había sido una aventura de la que en principio se desconocía el desenlace, la vuelta supuso tener que navegar por aguas que se encontraban en la demarcación portuguesa sin poder tocar la costa, algo que parecía del todo imposible.

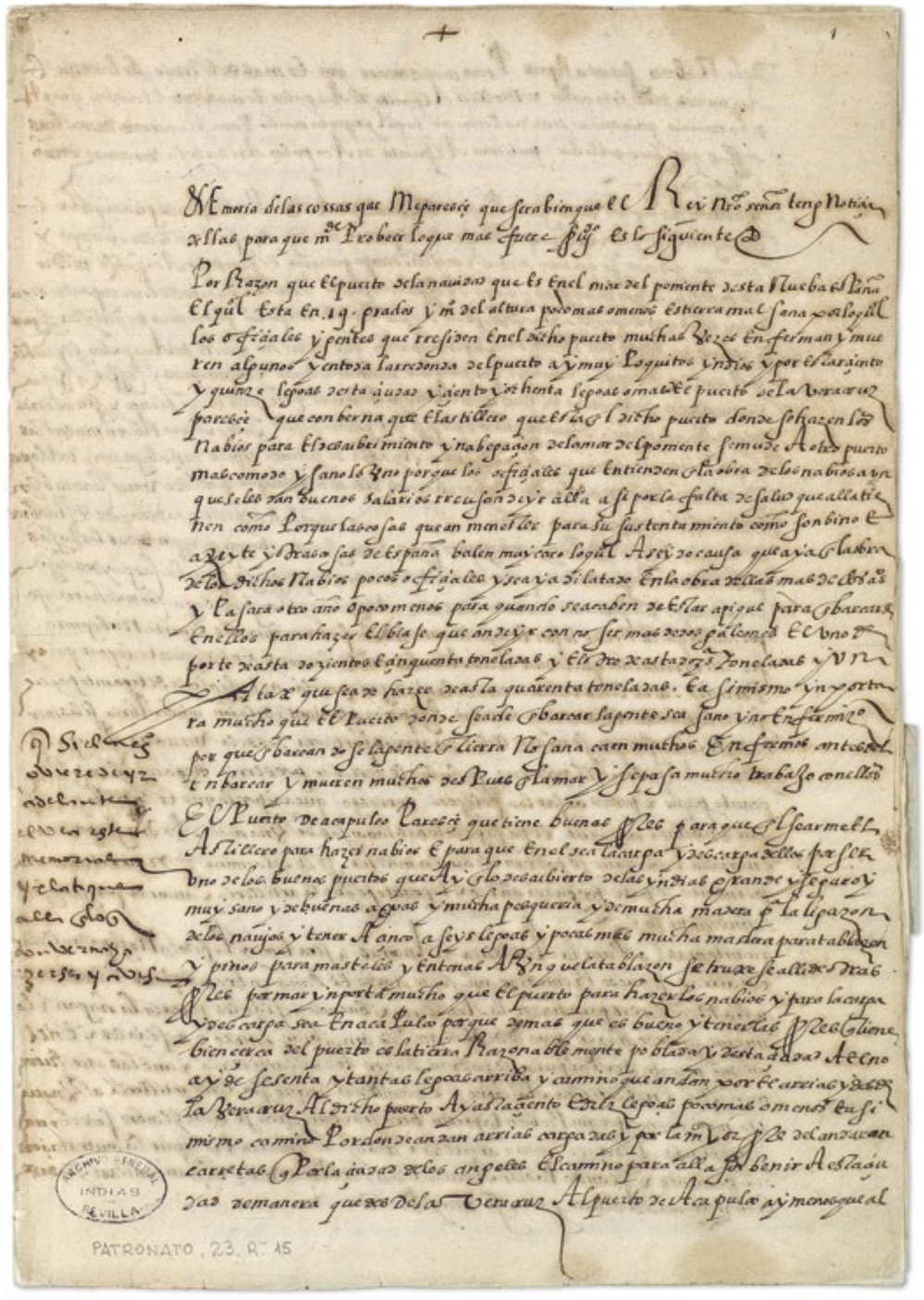
Las consecuencias del primer viaje no se hicieron esperar, como demuestra el hecho de que, el mismo año 1522 se crea en La Coruña la Casa de la Contratación de las Especias, promovida por García Jofre de Loaysa y otros mercaderes que vieron en este viaje la oportunidad de enriquecimiento con las ansiadas especias. A pesar de la breve historia de esta institución, ya que desaparece en 1529 tras el Tratado de Zaragoza, es una muestra de la importancia que desde el principio se le concedió al descubrimiento del Estrecho y al acceso a las islas del Pacífico.

El testamento de Elcano lo enmarcamos en otro momento de especial relevancia, el viaje que realiza la armada, precisamente, de García Jofre de Loaysa, que parte de La Coruña el 24 de julio en 1525 con el objetivo de asegurar la ruta y comenzar a explotarla y a obtener los ansiados beneficios que su apertura, a priori, prometía. En esta nueva expedición, gracias a la cual se descubre el cabo de Hornos, muere Elcano y el propio Loaysa.

La vuelta al mundo fue un hecho valorado desde el primer momento, no solo desde un punto de vista económico o de rentabilidad, sino como la mayor empresa naval hasta entonces acometida. A partir de este momento, los intentos por encontrar nuevas rutas y una conexión estable entre América y Asia fueron tan incesantes como, en muchos casos, infructuosos. El afán por conectar aquellos territorios tan distantes superaba la propia lógica, y personajes como Andrés de Urdaneta o Miguel López de Legazpi lo hicieron posible.

Reyes Rojas García





Relación de fray Andrés de Urdaneta, sobre la navegación que se debía hacer a las islas del Poniente, o islas Filipinas, y su derrota

[1561]
31 × 22 cm, 6 hojas. Papel, manuscrito
Sevilla. Archivo General de Indias, Patronato Real, 23, R. 15

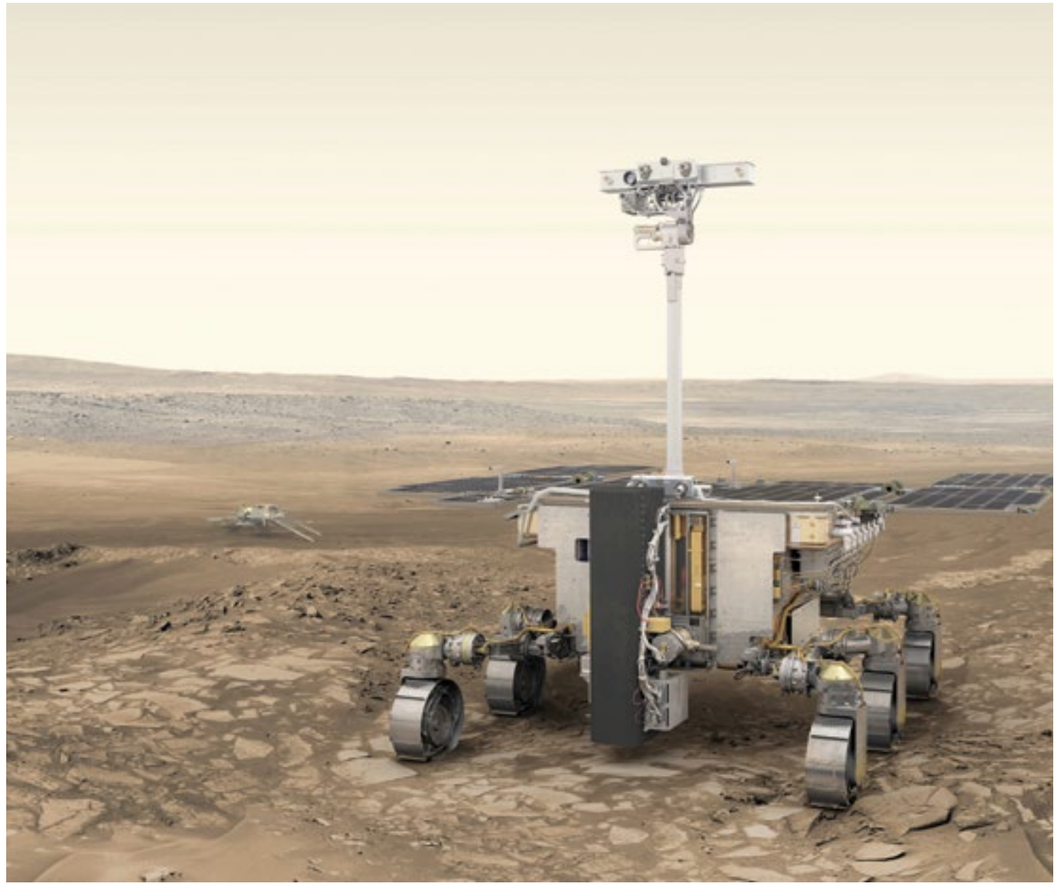
La expedición Magallanes-Elcano (1519-1522) abrió la comunicación con Asia por el Occidente. Entre 1526 y 1545 se formaron hasta cinco armadas al Pacífico, pero ninguna consiguió encontrar la ruta de regreso a Nueva España, que fue la base expansiva desde la que partieron las cuatro últimas.

En 1550 llega a México como virrey Luis de Velasco, el "Viejo", con facultades de Felipe II para entender en las empresas de exploración y descubrimiento. Apoyado en los poderes que se le han otorgado, quiere impulsar una nueva expedición, y convoca a personas experimentadas en la materia para que le asesoren. Ninguna sabe más que Andrés de Urdaneta, que ha participado en la fracasada expedición de Loaysa-Elcano (1526-1536), conoce bien el régimen de los vientos en el Pacífico y manifiesta que el tornaviaje es factible y sencillo. Su compañero el padre Salazar decía de él: "prometía con tanta deliberación la vuelta desde las Filipinas a la Nueva España, que, con ser hombre modestísimo en hablar, solía decir que él haría volver no una nave sino una carreta". Urdaneta ha ingresado en la Orden de San Agustín en 1552, pero esto no le va a impedir formar parte de la armada que se va a organizar, aunque no puede ponerse al mando por su condición de religioso. El virrey Velasco le encarga planificar y proponer la ruta. Así queda reflejado en la *Memoria* que le presenta y que este remite a Felipe II. En ella relaciona hasta tres derroteros, según fuese el momento de la partida; además de recomendaciones sobre puertos, artillería, composición y funcionamiento de las tripulaciones. Propone llegar sólo a Nueva Guinea porque está convencido de que las Filipinas están dentro de la demarcación de Portugal, pero cree que es legal rescatar a los posibles supervivientes de expediciones anteriores.

La armada tarda en partir. Por fin se hace a la vela con cinco barcos en noviembre de 1564 desde el puerto de Navidad, en la costa occidental mexicana. Urdaneta ha propuesto a Miguel López de Legazpi, escribano del cabildo de México y sin experiencia en la mar, para ejercer el mando. Poco antes de partir muere el virrey Velasco y la Audiencia de México, que gobierna mientras llega un nuevo virrey, modifica el destino, que será Filipinas y no Nueva Guinea.

En abril de 1565 llegan a Cebú, donde pasan unos meses hasta que Urdaneta inicia el regreso con un solo barco, el *San Pedro*, el 1º de junio de 1565. A diferencia de las expediciones anteriores, Urdaneta sale de la zona tropical, evita los vientos alisios y sube hasta el paralelo 39º, a partir del cual gira al este y sigue la corriente de Kuro Shivo. Avistan tierra americana el 26 de septiembre, llegando al puerto de Navidad el 1º de octubre, finalizando el viaje en Acapulco el día 8 de dicho mes. Han tardado poco más de cuatro meses. El tornaviaje ha sido un éxito. Permite iniciar la colonización de Filipinas y abrir una ruta de comercio estable por medio del Galeón de Manila, que hará su último viaje en 1821.

Falia González Díaz



Rover ExoMars

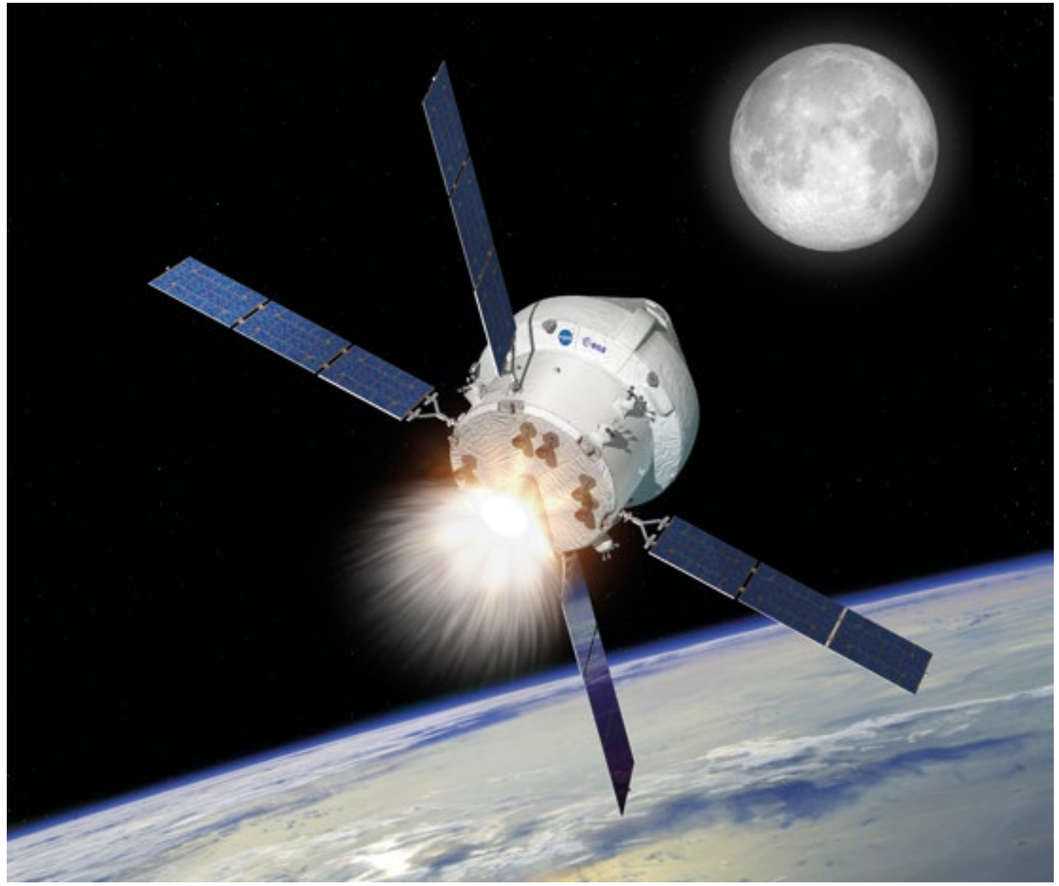
Escala 1:4

ExoMars es un proyecto desarrollado conjuntamente por la Agencia Espacial Europea (ESA) y la Agencia Espacial Federal de Rusia (Roscosmos).

El Satélite para el estudio de Gases Traza de ExoMars, lanzado en 2016, está haciendo un inventario detallado de los gases presentes en la atmósfera marciana, buscando aquellos que pudieran indicar procesos biológicos o geológicos activos.

En una segunda misión se empleará un róver europeo, que será el primero en perforar la superficie de Marte hasta 2 m de profundidad. Este robot buscará indicios de vida en el subsuelo, donde esta se encontraría mejor protegida de la fuerte radiación ambiental, y tomará muestras que serán analizadas en su laboratorio a bordo.

ESA Agencia Espacial Europea



Un módulo de servicio europeo para la astronave *Oríón* de la NASA

Escala 1:20

La tecnología europea contribuirá a que la NASA, con su astronave *Orion*, lleve astronautas más lejos que nunca: más allá de la Luna, hasta los asteroides e incluso hasta Marte.

La Agencia Espacial Europea (ESA) ha diseñado y está supervisando el desarrollo del Módulo de Servicio de *Orion*, la parte de la nave que proporcionará a la tripulación propulsión, energía y control térmico, así como agua y aire que respirar.

El Módulo de Servicio Europeo está basado en la amplia y probada experiencia con los Vehículos Automatizados de Transferencia (ATV) de la ESA, que efectuaron envíos regulares a la Estación Espacial Internacional.

ESA Agencia Espacial Europea

EL VIAJE MÁS LARGO

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

HIPÓTESIS SOBRE SU ITINERARIO

Tomás Mazón Serrano
www.rutaelcano.com


RUMBO AL SUR
LA HORA DE LOS NAVEGANTES
EXPLORACIÓN
OCÉANO PACÍFICO
OCÉANO ATLÁNTICO
EL PACÍFICO
EL OCÉANO INFINITO
EXPLORACIÓN
LO DESCONOCIDO
EL EXTREMO SUR
EL ESTRECHO
EL PUNTO DE NO RETORNO

LA ARRIBADA
IMPACTO Y BALANCE

DESTINO

SIN RUMBO
FILIPINAS Y BORNEO

EL DESTINO
ELCANO Y LAS ISLAS MOLUCAS

LA *TRINIDAD*
EL TORNAVIAJE

OCÉANO ÍNDICO

EL ÍNDICO
LA LARGA TRAVESÍA

EL LÍMITE
BUENA ESPERANZA
Y EL ATLÁNTICO

REGRESO

EXPLORACIÓN

7. RUMBO AL SUR: LA HORA DE LOS NAVEGANTES

8. LO DESCONOCIDO: EL EXTREMO SUR

9. EL ESTRECHO: EL PUNTO DE NO RETORNO

10. PACÍFICO: EL OCÉANO INFINITO

DESTINO

11. SIN RUMBO: FILIPINAS Y BORNEO

12. EL DESTINO: ELCANO Y LAS MOLUCAS

REGRESO

13. EL ÍNDICO: LA LARGA TRAVESÍA

14. EL LÍMITE: BUENA ESPERANZA Y EL ATLÁNTICO

15. LA ARRIBADA: IMPACTO Y BALANCE

16: LA TRINIDAD

RUMBO AL SUR: LA HORA DE LOS NAVEGANTES

Hace un par de años, descubrí el *Derrotero* que firmó el piloto Francisco Albo, y quedé fascinado. En él dejaba constancia de la latitud hallada en que se encontraban a diario durante prácticamente toda la expedición. A este dato, en muchas ocasiones, se le añadía el rumbo seguido y una estimación de las leguas recorridas. Me pregunté si sería posible determinar con él la derrota seguida, o por el contrario el grado de incertidumbre en sus mediciones no permitiría conseguir otra cosa que algo vago y esquemático. Por curiosidad, empecé a trasladar a Google Maps las posiciones diarias indicadas por Albo. Conforme lo hacía, no solo me iba dando cuenta de la increíble precisión que eran capaces de obtener, sino que mi admiración por la valía de estos hombres pasó a ser absoluta.

En el *Derrotero* empezamos a encontrar constancia de las posiciones diarias el 29 de noviembre de 1519, cuando se sabían ya cerca de la costa de Brasil: "… estando en el paraje del Cabo de San Agustín, en altura de 7º de la parte del Sur y apartados del dicho Cabo cosa de 27 leguas al Sudoeste".

Para determinar la derrota seguida hasta entonces necesitamos recurrir a los detalles que nos proporcionan la obra de Pigafetta, así como algunas de las crónicas escritas posteriormente, destacando la del cronista Antonio de Herrera en sus *Décadas*[1]. Según estas fuentes, a los seis días de haber zarpado de Sanlúcar de Barrameda llegaron a Tenerife, donde se aprovisionaron de brea y maderas para calafatear las naves, y aumentó en tres personas la cifra de tripulantes.

En Tenerife cambiaron de fondeadero. Hay cierta controversia acerca del cuál fue el primero de ellos, con autores que se decantan por Santa Cruz, pero sin que podamos descartar otros puntos como Garachico, el puerto de La Orotava o incluso Icod. El segundo de los fondeaderos no arroja dudas: fue junto a la Montaña Roja, al sur de la isla.

Tras zarpar de la isla de Tenerife, tomaron rumbo al Sur hasta la altura de Sierra Leona —y con ello la vía portuguesa hacia la India, lo cual causó recelos hacia Magallanes—, padeciendo grandes calmas ecuatoriales, pero también fuertes tormentas.

La expedición llegó intacta a Brasil, avanzando sin detenerse hasta terminar fondeando en la que llamaron bahía de Santa Lucía. En la práctica totalidad de las fuentes este lugar es referido como la bahía del Río de Enero o de Janeiro, aunque caben dudas sobre ello por las notas del *Derrotero*:

> Hay una bahía muy grande y a la boca tiene una isla muy baja, y de dentro es muy grande con muchos puertos, y por estar elevada, estáis 2 leguas de la bucha y llamase bahía de Santa Lucía, y queriendo entrar, la isla dejaréis a mano izquierda, y es angosto, empero hay fondo de 7 brazas, y es sucio, mas de fuera hay fondo de 20 y 25 brazas, y dentro, adonde surgen, hay 18 brazas[2].

Esta descripción parece corresponder no a la bahía de Río de Janeiro sino a otra poco más adelante y en su misma latitud, la bahía de Sepetiba, en la que efectivamente encontramos la llamada Ilha Grande.

Aunque Pigafetta daba por hecho que esta tierra pertenecía al rey de Portugal, si analizamos el memorial atribuido a Magallanes en que declara conocer la posición de las Molucas antes de partir[3], podemos inferir que el capitán general posiblemente esperó a detenerse hasta haber sobrepasado el meridiano de demarcación del Tratado de Tordesillas y, por ello, a alcanzar tierra castellana.

1 Herrera, A. *Historia General de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*. Madrid: Imprenta Real, 1601.
2 Albo, F. *Derrotero*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 70. ISBN: 978-84-7813-389-5.
3 Memorial atribuido a Magallanes en el que se justifica la pertenencia de las Molucas a España. AGI, Patronato Real, 34, R.13.

Desde aquí, el viaje prosiguió costeando hasta llegar al Río de la Plata, último lugar conocido de antemano, que se exploró concienzudamente hasta descartar que se tratara del ansiado paso al Mar del Sur.

LO DESCONOCIDO: EL EXTREMO SUR

Desde el Río de la Plata hacia el sur la costa americana era desconocida. Cada entrante y cada ensenada hacia el oeste era un posible paso hacia el Mar del Sur que había que explorar. Por ello, llama la atención que según el *Derrotero* de Francisco Albo no entraran a la gran bahía de San Matías, mientras que sí dedicaron varios días a explorar una rada menor poco más adelante —el conocido hoy como Golfo Nuevo—. Se trata muy probablemente de una imprecisión en las mediciones, puesto que si acudimos a otras fuentes para tratar de resolver la cuestión encontraremos que Antonio de Herrera sí mencionó expresamente en su crónica[4] el descubrimiento de la que llamaron bahía de San Matías, es decir, que no solo fueron ellos quienes la descubrieron, sino también quienes la bautizaron con el mismo nombre que hoy mantiene, y es que comprobamos que este santo se celebraba los 24 de febrero, exactamente el día que la expedición pasaba por allí.

A 49º 2/3 Sur encontraron un puerto muy propicio para la seguridad de las naves, donde Magallanes decidió pasar el invierno austral: es el puerto de San Julián. Aquí estuvieron cerca de cinco meses.

Desconocemos los motivos, pero tras zarpar volverían a detenerse durante otros casi dos meses poco más adelante, en el que llamaron puerto Santa Cruz. Quizá la demora respondiera a que en este puerto, y a diferencia del de San Julián, la pesca era muy abundante según dejaron constancia. No lo sabían, pero estaban ya muy cerca del Estrecho.

EL ESTRECHO: EL PUNTO DE NO RETORNO

Tan solo tres días después de partir de puerto Santa Cruz descubrieron el que llamaron cabo de las Once Mil Vírgenes y se empezaron a adentrar, sin todavía saberlo, en el ansiado paso al Mar del Sur.

Esa misma noche, una terrible borrasca de 36 horas alejó a la *San Antonio* y a la *Concepción* hacia lo que parecía ser el fondo de una bahía. Parecía que irremediablemente iban a encallar. Sin embargo, allí encontraron un canal angosto y pasaron adelante. A continuación, se les abrió una nueva ensenada, y de nuevo otro canal al frente. Mientras, la *Victoria* y la *Trinidad* dejaron de verlos y esperaron en la boca de la primera bahía. A los tres días "mientras estábamos en esta incertidumbre sobre su suerte [de las tripulaciones de la *Concepción* y la *San Antonio*], los vimos venir hacia nosotros, singlando a toda vela y con los pabellones desplegados, y cuando estuvieron más cerca saludaron con descargas de las bombardas y prorrumpieron en exclamaciones de júbilo. Hicimos nosotros lo mismo, y al saber que habían visto la continuación de la bahía, o, mejor dicho, del estrecho, todos juntos dimos gracias a Dios y a la Virgen María y proseguimos la ruta"[5].

4 Herrera, A. *Historia General de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*, Década II, libro IX, cap. XI. Madrid: Imprenta Real, 1601, p. 296.

5 Pigafetta, A. *Primer viaje en torno del globo*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 214.

La exploración del Estrecho estaba resultando muy complicada, y Magallanes decidió enviar nuevamente de avanzadilla a la *San Antonio* y la *Concepción*. Esto lo aprovecharon el escribano Jerónimo Guerra y el reputado piloto portugués Esteban Gómez para hacerse con el mando de la nao *San Antonio* durante la noche y abandonar la expedición, poniendo rumbo de vuelta a España. En el camino de vuelta es posible que descubrieran las islas Malvinas, puesto que en las copias que han perdurado del padrón real de Diego Ribero, cosmógrafo de la Casa de la Contratación de Sevilla, y que fueron elaboradas pocos años después de haber concluido la expedición, aparecen las que llamaron islas de Sansón no muy lejos de la posición real de las Malvinas.

Las tres naos restantes pasaron varios días buscando a la nao desertora, dejándoles señales en la costa conforme tenían convenido por si se habían perdido.

La travesía del después llamado estrecho de Magallanes les llevó nada menos que 28 días, que aprovecharon para abastecerse básicamente de agua y leña y, por fin, el 18 de noviembre de 1520, desembocaron en el océano que llamaron Pacífico, dejando atrás los cabos Hermoso y Deseado. "Cada uno se tuvo por dichoso en haberse hallado en cosa que otro antes que él no se había hallado (…). Salió el armada del Estrecho a la mar del Sur (…), y dieron muchas gracias a Dios por se lo haber deparado"[6].

PACÍFICO: EL OCÉANO INFINITO

Más allá de la dureza de una travesía interminable, el análisis de la derrota seguida por Magallanes en el Pacífico según las posiciones diarias anotadas en el *Derrotero* resulta apasionante.

Lo primero que determinó Magallanes fue dirigirse hacia el Norte para alejarse cuanto antes de las frías latitudes del Estrecho. Así, a los 15 días se encontraba ya frente a las costas de las actuales ciudades chilenas de Valdivia y Concepción. Aparentemente, y según la descripción de las derrotas diarias, sí debieron ver la costa aquí. Sin embargo, no solo no hay mención a ello en ninguna de las fuentes primarias sino que tampoco quedó reflejada esta costa en las copias ya mencionadas del Padrón Real de Diego Ribero.

A esta altura de la costa chilena Magallanes empezó a engolfarse hacia Asia, con rumbo dominante al Oeste-Noroeste, y empujado por unos alisios fuertes y constantes que le hicieron avanzar cómodamente del orden de 70 leguas diarias –385 km, o 213 millas náuticas.

Con pocas variaciones sobre este rumbo, navegaron al sur del ecuador nada menos que 10.500 km, más de medio océano, lo cual resulta desconcertante. Puesto que Magallanes sabía que las Molucas se encuentran en la latitud del ecuador[7], si hubiera creído que estas se iban a encontrar cerca de América las habría dejado atrás, por lo que, al menos para este autor que les escribe, es muestra de que él sabía de antemano que se estaba enfrentando a un inmenso océano[8], lo cual da muestra tanto de sus elevados conocimientos científicos como de su enorme arrojo.

Por otro lado, una vez alcanzó el ecuador, en vez de continuar avanzado sin apartarse de él hasta llegar a las Mo-

6 Mafra, G. *Relación*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 162.

7 Memorial atribuido a Magallanes en el que se justifica la pertenencia de las islas Molucas a España. (AGI, Patronato Real, 34, R. 13). Además, según Pigafetta, un portugués llamado Francisco Serrano, conocido o incluso quizá pariente de Magallanes, esperaba a este en las Molucas, y bien pudo ser quien le proporcionara su ubicación.

8 Otro indicio de que sabían de antemano que les esperaba un gran océano a espaldas del Nuevo Mundo lo encontramos en la crónica de Herrera: al solicitar Magallanes opinión en el Estrecho sobre qué hacer, si continuar viaje o volver a España, Esteban Gómez dijo que, con vituallas para tres meses, podrían no ser suficientes "porque había gran golfo que pasar, y si les tomasen algunos días de calmas o tormentas perecerían todos" (Herrera, 1601, p. 303. En Década II, libro IX, capítulo XV).

lucas, que habría sido lo más lógico en caso de pretender dirigirse a ellas directamente, continuó al Oeste-Noroeste hasta la latitud de los 12º Norte, que ya mantuvo en adelante navegando al Oeste hasta llegar, primero a la isla de Los Ladrones —hoy isla de Guam—, y unos días después al archipiélago de San Lázaro —hoy Filipinas— al avistar las islas de Suluan y Homonhon. Pigafetta diría que buscaba el mítico cabo de Gaticara. Elcano fue más rotundo: declaró después ante el alcalde De Leguizamo que "Magallanes [...] nunca quiso dar aquella derrota [hacia las Molucas] porque este testigo siendo piloto en su nao lo vio"[9].

SIN RUMBO: FILIPINAS Y BORNEO

Al llegar a Filipinas, lo más probable es que Magallanes persistiera en avanzar hacia el Oeste en vez de dirigirse al Sur en busca del ecuador y, con ello, de las islas Molucas. Así, rodearía la isla de Leyte y, hacia el oeste, descubrió la isla de Mazaua[10], donde tomó un buen descanso y "donde la gente es muy buena"[11]. El rey de Mazaua sería quien les hablara y les guiara después hasta Cebú.

Tras la muerte de Magallanes y de tantos otros, tomó el mando Juan Lopes Carvalho, quien huyó de Cebú hacia el Sur. En la primera isla que encontraron, llamada Bohol, es donde quemaron la nao *Concepción* por la escasa dotación restante. De Bohol pasaron, también hacia el Sur, a la isla de Mindanao. Y es aquí donde viraron, con gran carestía de alimentos a bordo, tomando rumbo al Oeste para cruzar el mar de Joló, hasta las islas de Cagayan —hoy Mapún— y Palawan. Recorrieron esta hacia el Nordeste en busca de un puerto favorable para fondear.

Una vez repuestas las provisiones en Palawan, decidieron dirigirse a la cercana isla de Borneo, volviendo a costear Palawan por donde habían venido, al Suroeste. En Borneo se dirigieron a la ciudad de Brunéi, famosa por sus riquezas. Es aquí donde, al preguntar por la ubicación de las Molucas, les recomendaron volver a la isla de Mindanao, donde les sería fácil encontrar un piloto que les guiara hasta ellas.

Así, desde Brunéi deshicieron camino dirigiéndose de nuevo al mar de Joló, que volvieron a cruzar en sentido contrario, no sin antes detenerse para calafatear las naves durante unos cuarenta días[12]. El lugar donde lo hicieron no queda suficientemente claro, pero sería una de las islas comprendidas entre Borneo y Palawan, a 8º 7' Norte según Pigafetta[13] —apostamos por la isla de Balabac—. Es probable que fuera en este puerto o poco antes de llegar a él donde Juan Lopes Carvalho fuera depuesto[14], y se eligiera como capitanes a Gonzalo Gómez de Espinosa, de la armada y a bordo de la nao *Trinidad*, y Juan Sebastián Elcano de la nao *Victoria*. Pasaron por las islas de Joló y de Basilan, y de allí cruzaron a la de Mindanao, donde por fin tomaron pilotos que les guiaron rápidamente hasta el Maluco, rumbo al Sur, pasando por varias islas del archipiélago de las Célebes Septentrionales. Al cabo de poco más de un mes llegarían por fin al Maluco, fondeando en la isla de Tidore.

9 Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizamo, en que declaran el capitán de la nao *Victoria* Juan Sebastián de Elcano, Francisco Albo y Fernando de Bustamante, sobre distintos pormenores del viaje de la primera vuelta al mundo (AGI, Patronato Real, 34, R. 19, folio 2 vuelto).

10 La correlación de Mazaua con cualquier topónimo actual resulta controvertida. Según las diferentes fuentes primarias, se encontraba en una latitud comprendida entre 9 y 10 grados. En este entorno sólo podría tratarse de la isla de Limasawa. Sin embargo, no podemos olvidar que en Batuán, a 9 grados justos pero en la gran isla de Mindanao, la tradición sostiene desde hace siglos que fue allí donde se detuvo la expedición. El problema es que en Batuán no hay ninguna pequeña isla como la que describieron nuestros expedicionarios. Un asunto interesante en cualquier caso.

11 Albo, 2012, p. 81.

12 42 días en Pigafetta, 2012, p. 277; 35 en Mafra, 2012, p. 179.

13 Ibídem.

14 Mafra, 2012, p. 179.

EL DESTINO: ELCANO Y LAS MOLUCAS

Una vez cumplido el objetivo de llegar a las Molucas navegando por occidente, había que plantearse el camino de vuelta. Ninguna de las 74 instrucciones dadas por el Rey hablaba de por dónde volver. No hay ninguna constancia de que en la expedición estuviera previsto dar la vuelta al mundo. Fue por tanto un nuevo objetivo que nuestros navegantes se impusieron. Sabían que sería un hito que pasaría a la posteridad. Lo tenían en la mano, y no quisieron dejar pasar la ocasión de entrar en la Historia de la Humanidad. No tenían dudas: no darían la vuelta por donde habían venido, sino que continuarían navegando hacia occidente.

Sin embargo, esta opción revestía un problema muy serio, y es que se adentrarían en el hemisferio portugués según el Tratado de Tordesillas, algo que tenían vetado expresamente. Sabían que si los portugueses les descubrían su fin sería la prisión, y posiblemente la muerte. Para evitarlo, Elcano y Espinosa plantearon inicialmente el viaje de un modo absolutamente heroico: navegarían siempre alejados de la costa, evitando la ruta portuguesa hacia las Indias, por unas latitudes Sur por las que nadie había navegado hasta entonces, y no se detendrían hasta llegar a España. Sabían del inmenso riesgo que suponía su plan, pero era la única opción para alcanzar el sueño de dar la vuelta al mundo.

Ambas naves, la *Trinidad* y la *Victoria*, zarparon de Tidore en un primer momento con esta idea. La vía de agua que se descubrió justo en ese momento en la *Trinidad*, por la que la nao iba a necesitar muy importantes reparaciones, la convertía en poco fiable para conseguir llegar a España sin poder realizar ningún mantenimiento en el camino, y debió renunciar a la vuelta al mundo. Por ello, más tarde intentaría volver por el Pacífico hasta la costa española más cercana, que por entonces era la descubierta por Balboa y que Andrés Niño había explorado: el Darién.

EL ÍNDICO: LA LARGA TRAVESÍA

El océano Índico les recibió inicialmente con vientos flojos, propios de las latitudes ecuatoriales en que se encontraban. Derrotaron hacia el Suroeste, buscando desde el primer momento ese Sur que les alejaba de la posibilidad de encontrarse con expediciones portuguesas, y no pasaron lejos de Australia. Estuvieron cerca de descubrirla.

Conforme ganaban Sur, la mar se fue volviendo cada vez más hostil. Los vientos y las corrientes no les iban a ser favorables casi en ningún momento en el Índico. Al cabo de mes y medio de travesía, ya en mitad del océano, divisaron una isla, a la que acudieron y rodearon, pero sin encontrar fondo en ella, por lo que no pudieron detenerse. Se trata de la que después se llamó Isla de Ámsterdam, muy inhóspita y que aún hoy está deshabitada.

Les costó mucho seguir avanzando. Llegaron a bajar al paralelo 40, donde les esperaban grandes vientos y corrientes contrarios que les obligaron a amainar durante días, devolviéndoles hacia el Este. Era la temible franja conocida como los Cuarenta Rugientes, que después fue muy usada por los ingleses para hacer el viaje a Australia en dirección Este, pero nuestros navegantes la recorrieron en sentido contrario. Llegaron a pasar 8 días amainados en dos episodios diferentes de fuertes borrascas, con gran frío y mala mar. Tras la última, Elcano decidió abandonar este paralelo y pasar al 36. Muchos otros días, el viento les obligó a ceñir contra él, tarea imposible con el rudimentario velamen de aquella nao, navegando en zig-zag.

Quizás el peor efecto de todo esto fue que las corrientes contrarias les falseaban las estimaciones de velocidad. Creían avanzar más de lo que lo hacían. Además de por este motivo, puesto que tampoco conocían realmente la di-

mensión del océano Índico, ni del mundo, ni modo fiable de determinar su longitud geográfica, el 4 de mayo creyeron haber sobrepasado ya el cabo de Buena Esperanza, muy al sur de él tal como pretendían, y por ello viraron al Noroeste, creyendo encontrarse ya en el Atlántico. Sin embargo, con gran decepción toparon con la costa 3 días después. Concluyeron enseguida estar a la altura del río Infante —el gran río Fish en la actualidad, en la costa de Sudáfrica—, y por esta identificación es evidente que portaban cartas portuguesas, puesto que los españoles nunca antes habían navegado por ellas.

Pese a que la mayoría de ellos se encontraban ya enfermos, su idea de alejarse de la costa era firme, y enseguida continuaron viaje. Cuenta Albo que "tomamos la vuelta de la mar por estar en nuestra libertad"[15]. Sin embargo, empezaron a sufrir las tempestades propias del temido cabo de Buena Esperanza, y continúa: "en esta costa hay muchas corrientes que el hombre no les halla abrigo ninguno, sino lo que la altura le da". La tempestad era tan fuerte que partieron el mástil y verga del trinquete.

La mar se tornó infernal y pensaron que no iban a lograr doblar el Cabo. Los más enfermos fallecieron. Se plantearon incluso arrojar la carga de clavo por la borda para ganar seguridad, pero decidieron no hacerlo. Buscaban la gloria, y no querían volver sin su preciado cargamento. Era el todo o nada. Nos cuenta Pigafetta: "Hallándose la mayor parte de la tripulación inclinada más al honor que a la vida misma, determinamos hacer cuantos esfuerzos nos fuera posible para regresar a España"[16].

Estimaron pasar a solo 8 leguas del cabo —44 km— aunque sin poder verlo, y después de una durísima semana de lucha contra el viento y las corrientes, por fin el 19 de mayo viraron al Noroeste, ya por fin, esta vez sí, en el océano Atlántico, camino de casa.

EL LÍMITE: BUENA ESPERANZA Y EL ATLÁNTICO

El océano Atlántico les brindó vientos muy propicios hasta encontrarse cerca del ecuador. Avanzaban con gran velocidad pese a no contar con el trinquete —no sabemos si pudieron repararlo—. De hecho, si las lecturas del sol fueron correctas, entre el 25 y el 26 de mayo recorrieron la friolera de 100 millas náuticas frente a la costa de Namibia —unos 560 km—, siendo el día de mayor distancia recorrida en toda su vuelta al mundo. La corriente de Benguela les estaba impulsando con fuerza hacia el golfo de Guinea.

Sin embargo, la extrema dureza de la singladura y la escasez de alimentos —solo contaban ya por comida con arroz hervido en agua de mar— empezó a causar fatales consecuencias en la tripulación. Hasta el 12 de mayo no se volvió a registrar ninguna muerte, pero a partir de entonces no cesaron. Se produjeron muertes los días 12, 13, 17, 18, 20 de mayo, 1 de junio, 7, 8, 9... a este ritmo morirían todos pronto.

Elcano se vio obligado por ello a tomar una decisión contraria a sus intenciones: acercarse a la costa para avituallarse. Estaban cerca de Guinea. Se dirigieron a la costa pero con muy mala fortuna, porque no hallaron más que manglares, bosques de árboles resistentes al agua salada que crecen en los bajíos de las desembocaduras de los grandes ríos tropicales de esta zona, lo cual les impedía acercarse a tierra firme. Persistieron en ello 16 días, dedicando desde el 14 de junio al 1 de julio a recorrer estas costas africanas en busca de un lugar donde detenerse, sin éxito. Y las muertes seguían.

15 Albo, 2012, p. 96.
16 Pigafetta, 2012, p. 322.

Ante tal situación, el 1 de julio Elcano sometió a votación entre los supervivientes qué hacer, si continuar viaje a España sabiendo que quizá murieran en el intento, o recalar en las islas de Cabo Verde, de las que estaban a pocos días, pero donde se encontraban los portugueses, a los que tanto temían. Por mayoría decidieron acudir a Cabo Verde —había por tanto quien pese a todo estaba determinado a continuar—, pero sabían que deberían ser muy cautos y no revelar quiénes eran y de dónde venían.

El 9 de julio llegaron a la isla de Santiago de Cabo Verde. La *Victoria* no fondeó, mientras parte de la tripulación acudía a la costa a bordo de su batel para traer provisiones. Los portugueses atendieron de buena fe a los expedicionarios y les abastecieron de alimentos y agua. "Nos dieron mantenimientos cuantos quisimos", escribió Albo[17].

Tanto Albo como Pigafetta dejaron constancia sobre su extrañeza al ver que los portugueses decían estar a 10 de julio, mientras que según su cuenta era día 9. Más tarde averiguarían que al haber dado la vuelta al mundo hacia poniente habían perdido un día. Al respecto, Pigafetta nos dejó una bonita cita: "después supimos que no existía error en nuestro cálculo, porque navegando siempre hacia el Oeste, siguiendo el curso del sol y habiendo regresado al mismo punto, debíamos ganar veinticuatro horas sobre los que permanecían en el mismo sitio; y basta reflexionar para convencerse de ello"[18].

Pero los expedicionarios no iban a encontrar aquí descanso. Los portugueses enseguida les descubrirían.

LA ARRIBADA: IMPACTO Y BALANCE

Al cabo de tres días en Cabo Verde, el batel que se había acercado nuevamente al puerto no volvía. Las autoridades de la isla habían averiguado la verdad y estaban reteniendo a los trece hombres que en él iban —pocos meses después el emperador Carlos V conseguiría su rescate—. Los expedicionarios habían pretendido comprar algunos esclavos para aliviarles en la labor de achicar agua con las bombas, algo que desde hacía días les estaba extenuando debido a una vía de agua que se había abierto en el casco de la *Victoria* y que no podían reparar. Y para realizar el pago cometieron el error de usar clavo. Los portugueses enseguida les descubrieron.

En la *Victoria* aguardaron toda la noche la vuelta de sus compañeros navegando cerca de la isla, temiendo lo que estaba ocurriendo. Por la mañana del día siguiente se acercaron al puerto, donde acudió una embarcación portuguesa que les avisó de que sus compañeros habían sido detenidos, y que las autoridades les pedían entregar la nave. Elcano largó velas inmediatamente, emprendiendo así la huida. Eran muy pocos para gobernar la nao, pero tuvieron que arreglárselas. Y decidió despistar a los portugueses que pudieran salir tras él: tomó rumbo sur.

Navegando a vela, el camino a España desde Cabo Verde no pasa por las islas Canarias, que habría sido la ruta más corta. En esa franja se encuentran alisios constantes en dirección Suroeste, de modo que es un camino cerrado para un velero. El camino de vuelta se conoce como *volta do mar*, *volta do mar largo*, *volta do largo* o *volta da mina*, y fue descubierto en el siglo XV por los portugueses en sus viajes de exploración de la costa africana. Consiste en cruzar la banda de alisios en dirección Noroeste hasta las Azores, o más adelante en función de cómo afecte el anticiclón que habitualmente encontraremos por allí, para después virar al Este camino de Portugal. Elcano siguió fielmente esta ruta.

17 Albo, 2012, p. 103.
18 Pigafetta, 2012, p. 323.

Tuvo que atravesar el archipiélago de las islas Azores, que en este caso no suponían peligro pese a también ser portuguesas, puesto que se encontraban en la ruta normal para la vuelta desde América para los barcos españoles. El viento le ayudó y lo hizo a gran velocidad, sin cruzarse con ningún barco.

Pero estaban ya en agosto y el anticiclón de las Azores les dejó sin viento a los pocos días. Pasó una semana sin que apenas pudieran avanzar. Estaban ya cerca de la gloria, pero la desesperación y el agotamiento por las bombas de achique, que debían hacer funcionar noche y día, les estaban dejando exhaustos.

Al fin se levantó el viento y navegaron hacia el cabo de San Vicente. Pudieron haberse dirigido a Galicia y terminar así cuanto antes el viaje, pero querían completar la vuelta al mundo y por ello volver exactamente al punto de partida. Todavía pasarían 14 días, pero al fin, el 4 de septiembre, divisaron el cabo, y dos días después, el 6 de septiembre de 1522, llegaron al puerto de Sanlúcar de Barrameda.

Los sanluqueños vieron llegar una nave escorada, parcialmente desarbolada, y de la que asomaban dieciocho emocionados y escuálidos hombres "flacos como jamás hombres estuvieron"[19] que les dijeron ser los supervivientes de la Armada de Magallanes, y que volvían de haber dado la vuelta al mundo cargados de especias. Les acompañaban al menos tres nativos de las islas Molucas, de los trece que habían embarcado en Tidore nueve meses atrás "que deseaban ver al Emperador y estos reynos"[20]. Ya habían dado la vuelta al mundo, pero, orgullosos de su gesta, quisieron continuar hasta Sevilla inmediatamente. Así, la nao *Victoria* fue remolcada Guadalquivir arriba durante dos días.

El ocho de septiembre de 1522 llegaban a Sevilla, y nuestros marinos cumplían así el sueño que habían fraguado en las Molucas: "descubrir y redondear toda la redondeza del mundo"[21]. El viaje más largo terminaba y, aunque tantos habían encontrado en él la muerte, empezaba para todos ellos la eternidad.

LA TRINIDAD

Tenemos que volver a las Molucas para narrar qué fue de aquellos hombres que quedaron en Tidore al cargo de las reparaciones de la nao *Trinidad*. La suya es una historia mucho menos estudiada, a veces mal entendida, e injustamente tratada.

La avería que se descubrió en el casco de la nave capitana no solo había frustrado la idea de intentar completar la vuelta al mundo en compañía de la nao *Victoria*. El capitán Gonzalo Gómez de Espinosa y sus hombres ya no tratarían después de volver por este camino, sino que convinieron dirigirse a la tierra castellana más próxima a su ubicación de la que tenían noticia, que era la costa del Darién, en el actual Panamá. Para ello iba a ser necesario cruzar de nuevo el océano Pacífico en sentido contrario.

Las causas que les llevaron a tomar esta vía son motivo de controversia entre algunos expertos. En las fuentes originales no encontraremos ningún razonamiento o motivo claro que nos arroje luz sobre aquel debate que nuestros hombres a buen seguro mantuvieron para elegir el camino de vuelta a casa —en el que también participaron los integrantes de la tripulación de la *Victoria*—, más allá del argumento de los vientos favorables reinantes en el Maluco, diferentes entre el momento de que Elcano iniciara su viaje de vuelta a los que encontrarían cuatro meses más tarde, al zarpar la *Trinidad*.

Resulta a considerar que la pérdida de fiabilidad en su maltrecha nave fuera un factor determinante, y por ello buscaran hacer una escala en el territorio seguro más cercano, "… donde hizo Andrés Niño las carabelas, que es en la Mar del Sur; donde, Señor, hallaba que de Maluco […] no había sino mil y ochocientas leguas"[22]. Pese al inmenso riesgo que entrañaba cruzar de nuevo el Pacífico en sentido contrario, esta opción les parecería más segura que tomar la vía de Elcano que, recordemos, se adentró en aguas que tenía vetadas por el Tratado de Tordesillas, a sabiendas de que por ello no podría permitirse hacer escalas en la costa africana sin riesgo de ser detectado y apresado por los portugueses.

El viaje de la nao *Trinidad* se convirtió en el primero de múltiples intentos fracasados por conseguir llegar a América desde Asia. El *tornaviaje* —como así se llamó a esta travesía— no fue resuelto hasta 1565 por el entonces ya muy veterano Andrés de Urdaneta, quien en su juventud había sido aprendiz de Elcano en la expedición de Loaysa.

Como Urdaneta demostró, el secreto de un tornaviaje exitoso consistía en alcanzar la suficiente latitud norte —hasta alcanzar alrededor del paralelo 39— donde encontraríamos la corriente de Kuro-Shivo, que nos permitiría virar definitivamente al Este, hacia la costa americana. Los 55 tripulantes de la nao *Trinidad* hicieron exactamente eso, alcanzando una latitud incluso más septentrional que Urdaneta, pero en su caso el destino les privó de esos vientos portantes del oeste que tanto tiempo llevaban buscando. Carentes de sustento, se vieron obligados a volver a las Molucas en una travesía que se convirtió en terrorífica, y en la que la mayoría de ellos falleció.

Las fuentes que tenemos para recomponer lo ocurrido en este viaje son poco concretas, con la única excepción de una relación de fallecidos en la nao *Trinidad*[23]. Se trata de diferentes relatos más o menos extensos, redactados de memoria por algunos de los supervivientes, puesto que los derroteros fueron requisados por Antonio de Brito, el capitán portugués que les terminó apresando en el Maluco. La propia carta que Antonio de Brito escribió a su rey en aquel momento es otra de las fuentes de que disponemos. La más detallada es anónima, conocida como el *Roteiro* de un piloto genovés, que con gran probabilidad se trató de León Pancaldo.

Gracias a todas ellas y a los registros de las declaraciones que fueron tomadas a los supervivientes a su vuelta a España, podemos extraer los suficientes datos como para obtener una hipótesis bastante fundamentada acerca de la derrota seguida.

Zarparon de Tidore el 6 de abril de 1522, después de los tres meses y medio que necesitaron invertir para reparar el casco de la *Trinidad*. Antes de alcanzar el océano Pacífico tuvieron que costear la vecina isla de Halmahera en dirección Norte. Tras doblar su cabo más septentrional, se detuvieron a los pocos días en una ciudad de esta misma isla a la que se refieren como Quimor —posiblemente la actual Tobelo—, "y allí tomaron puercos y cabras y gallinas y cocos y *hava* —una bebida local—"[24]. Estuvieron allí "8 o 9 días", y el 20 de abril emprendieron definitivamente el viaje hacia El Darién.

Aunque los primeros días contaron con viento favorable, pronto tuvieron que empezar a desviarse hacia el Nordeste, tratando de ceñir contra los mismos alisios contrarios que en el viaje de ida les habían favorecido, y que en estas latitudes próximas al ecuador ya empezaron a afectarles. No debió de resultar una sorpresa para ellos topar con la misma

19 Carta de Juan Sebastián Elcano a Carlos V (6 de septiembre de 1522, Sanlúcar de Barrameda. AGI, Patronato Real, 48, R. 20, folio 2 recto).
20 Herrera, 1601, 148. En Década III, libro IV, cap. IV.
21 Carta de Juan Sebastián Elcano a Carlos V (AGI, Patronato Real, 48, R. 20, folio 2r).

22 Carta de Espinosa de 1525 (AGI, Indiferente General, 1528, N. 2, fol. 1v).
23 AGI, Patronato Real, 34, R. 20.
24 Piloto genovés, 2012, p. 136.

franja de vientos que durante la ida, con Magallanes al mando, tanto les había favorecido. El 3 de mayo descubrieron dos pequeños islotes en latitud 5º Norte, que identificamos hoy con certeza como unos atolones del archipiélago de Sonsorol.

Continuaron con vientos contrarios, de modo que avanzaron rumbo al Nordeste o Nor-Noreste. Aunque de haber seguido una línea recta habrían topado con Palaos, ninguna de las fuentes menciona el posible avistamiento de esta importante isla.

Con gran probabilidad era el día 11 de julio de 1522 —hay una contradicción en la fecha entre el *Roteiro* y lo escrito por Gonzalo Gómez de Espinosa— cuando arribaron a la isla que llamaron Cyco, que podemos identificar como el farallón de Pájaros, la isla más septentrional del archipiélago de las Marianas. Aquí tomaron consigo a un nativo.

Avanzaron siempre con dirección Nor-Noreste, por mantenerse los vientos contrarios que en estas latitudes habrían ganado intensidad, lo que les permitiría incrementar la velocidad. Un mes después, el 10 de agosto, se produjo la primera muerte, la del calafate Juan García, lo cual nos pone sobre aviso de que por entonces los víveres debían de estar escaseando.

A mediados de agosto les sobrevino un fuerte temporal, de 12 días de duración, que les causó daños graves, viéndose forzados a cortar los castillos y toldas. Durante el temporal se hizo muy difícil preparar comida, o esta se corrompió, enfermando la mayoría de la tripulación. En palabras de Espinosa, la gente adoleció de *fastío*.

Llegaron a alcanzar una latitud de 42º Norte, a una distancia estimada de las islas Molucas de 500 leguas —2.750 km— en sentido Este-Oeste, pero los vientos que necesitaban para dirigirse al Este seguían sin aparecer. Bajo el temporal decidieron renunciar a continuar, tomando rumbo de vuelta hacia las Molucas. Al virar al Sur-Suroeste con fuerte viento, en este caso ya a favor, les fue relativamente fácil avanzar con gran rapidez.

Navegaron por unos días hacia el Oeste manteniendo la latitud de la isla del farallón de Pájaros, donde habían estado antes, hasta topar con ella. Estaban a finales de agosto. El isleño que habían tomado consigo aquí en la ida les advirtió de que en dirección Sur encontrarían muy cerca un grupo de tres islas donde les sería más fácil tomar tierra. Siguieron su recomendación, y enseguida dieron con esas tres islas que referirán con el nombre de Mao, hoy Maug. En ellas huyeron Gonzalo de Vigo, Alonso González, Martín Genovés y el propio isleño.

Continuaron viaje hacia las Molucas produciéndose una tremenda sucesión de muertes por enfermedad. Recorrieron la cadena de 14 islas principales de las Marianas —con dudas entre si lo hicieron durante la ida o durante la vuelta, puesto que las fuentes son contradictorias en este aspecto, aunque quizá resulte más coherente esta segunda opción—. Es evidente que pese a ello no consiguieron reabastecerse y mejorar así la salud de la tripulación. Antes al contrario, resulta posible —y esto es una conjetura— que ante la debilidad general siquiera se arriesgaran a tomar tierra en ellas, exponiéndose a algún enfrentamiento con los nativos.

A finales de octubre avistaron la isla de Halmahera en las Molucas, doblaron su cabo tomando entonces rumbo sur, y recalaron en la isla aledaña de Doyz, conocida como Pulau Doi. El 31 de octubre de 1522 se produjo el último fallecimiento con la muerte de Jerónimo García. Habían muerto en la nao nada menos que 31 hombres, y los vivos, enfermos, apenas tenían fuerzas para nada.

Unos isleños les informaron de que los portugueses ya se habían implantado en la cercana isla de Ternate, donde habían empezado a construir una fortaleza bajo el mando del capitán Antonio de Brito, quien no tardó en apresarles, trasladando a la *Trinidad* hasta allí. De Brito relató su impresión al ver el lamentable estado de los supervivientes. Fue en Ternate donde encontró su fin la nao *Trinidad*, yéndose a pique antes de ser terminado de descargar el clavo que transportaba.

Durante los siete meses que duró esta travesía infernal, Gonzalo Gómez de Espinosa, Juan Bautista de Punzorol, León Pancaldo, Ginés de Mafra y el resto de la dotación de la *Trinidad* tomaron las decisiones probablemente más correctas bajo las circunstancias en que se encontraban. Aun así, su empeño era de tal magnitud, y sus medios tan escasos, que fracasaron.

El destino no solo les había privado de poder acompañar a Elcano en su intento por entrar en la Historia, sino también de adelantarse a Urdaneta en su logro de descubrir la vía del *tornaviaje*. Pero, además, todavía les tenía reservados varios años de terrible dureza e incertidumbre, si no la propia muerte, y también la incomprensión de una parte de la historiografía de los siglos posteriores.

Por ello, tras investigar lo que estos hombres hicieron y cómo lo hicieron gracias a los documentos archivados que hoy conocemos, restituir su memoria resulta una labor tan necesaria como justa.

ÍNDICE DE PIEZAS

SUEÑO

1. EL MOMENTO: EUROPA, ORIENTE Y LOS OCÉANOS

Portulano del Mediterráneo, Europa y parte de África, de Juan Vespucci p. 20, 31
Comentario de M.ª A. Colomar

***Tratado da Sphera*, de Pedro Nunes** p. 24, 34
Comentario de C. Lozano

Carta portulano de la costa occidental de África p. 28, 29
Comentario de M.ª A. Colomar

***La Mappemonde*, de Gossuin de Metz** p. 30
Comentario de C. Lozano

Tipos móviles de imprenta p. 32
Comentario de G. Morán

Astrolabio de bronce p. 33
Comentario de G. Morán

Modelo naval de la carabela Pinta p. 35
Comentario de A. Fernández

2. LA CARRERA EXPLORADORA: EN BUSCA DE LAS ESPECIAS

Planisferio circular del Atlas Miller p. 38, 46, 47

Tratado de Tordesillas p. 44, 45
Comentario de F. González

3. EL PROYECTO: EL SUEÑO Y LA OPORTUNIDAD

Planisferio *Kunstmann IV* de Jorge y Pedro Reinel p. 50, 65, 66, 67
Comentario de M.ª A. Colomar

Planisferio Pedro Reinel (1517) p. 52
Detalle (Índico)

Busto de Carlos I p. 55, 63
Comentario de M. Álvarez

Capitulaciones de Carlos I con Magallanes y Faleiro p. 58, 59
Comentario de B. Vázquez

***Historia General de las Indias*, de fray Bartolomé de las Casas** p. 60, 61
Comentario de C. Lozano

Retrato de Fernando de Magallanes, grabado de Fernando Selma p. 62

Cuenta justificativa de Cristóbal de Haro relativa a las armadas de la Especiería p. 64
Comentario de G. Morán

PARTIDA

4. LOS PREPARATIVOS: LAS NAVES

Réplica nao *Victoria* p. 72, 75

Modelos de los barcos de la Armada de la Especiería
Comentario de A. Hierro
Nao Victoria, p. 82
Nao Trinidad, p. 76, 83
Nao Concepción, p. 83
Nao San Antonio, p. 84
Nao Santiago, p. 85

Relación del costo de la Armada de la Especiería p. 80, 81
Comentario de G. Morán

5. LOS PREPARATIVOS: LOS PERTRECHOS

Vista de la ciudad de Sevilla, atrib. a A. Sánchez Coello
Detalle del puerto, p. 88
Detalle del río Guadalquivir y del puente de barcas de Triana, p. 90
Detalle del Arenal, p. 92

Armamento
Espada de lazo, taller de Solingen (1ª mitad s. XVI), p. 93, 98
Arcabuz de llave de rueda (s. XVI), p. 99
Morrión (1585-1650), p. 99
Comentario de M.ª M. García

Herramientas de carpintero p. 96, 97
Comentario de X. Alberdi

6. LOS HOMBRES: 245 SUEÑOS, 245 MOTIVOS

Relación de tripulantes p. 112, 113
Detalle de la página donde figura Magallanes, p. 104
Comentario de B. Vázquez

Relación del sueldo debido a 107 de los tripulantes la Armada de la Especiería p. 108, 114, 115
Comentario de J. Vélez

EXPLORACIÓN

7. RUMBO AL SUR: LA HORA DE LOS NAVEGANTES

Atlas Miller: Mapa de la "Terra Brasilis" y Atlántico Sur p. 122, 135
Comentario de M.ª A. Colomar

***Mapa de la Gobernación del Río de la Plata*, de J. R. Coninck** p. 124, 134
Comentario de M.ª A. Colomar

Instrucción de Carlos I a Fernando de Magallanes y a Ruy Faleiro p. 128, 129
Comentario de G. Morán

Instrucciones de Carlos I a Juan de Cartagena p. 130
Comentario de R. Rojas

Instrucciones de Carlos I a la Armada de la Especiería p. 131
Comentario de R. Rojas

Collar y tocado de la cultura tapirapé p. 132, 133
Comentario de B. Vázquez

8. LO DESCONOCIDO: EL EXTREMO SUR

Temporal en Puerto Deseado p. 140, 150

Relación de Ginés de Mafra p. 148, 149
Comentario de B. Vázquez

Escudo de Armas de Gonzalo Gómez de Espinosa p. 151
Comentario de M. Álvarez

Daga de vela mano izquierda p. 152
Comentario de M.ª M. García

Espada de lazo p. 153
Comentario de M.ª M. García

9. EL ESTRECHO: EL PUNTO DE NO RETORNO

Tabla Geográfica del Reyno de Chile p. 156, 169
Comentario de Mª A. Colomar

Diario de un piloto genovés p. 164, 165
Comentario de G. Morán

Mapa del extremo sur del continente americano p. 166, 167
Comentario de M.ª A. Colomar

Mapa marítimo del estrecho de Magallanes p. 168
Comentario de M.ª A. Colomar

Información sobre la toma de la nao *San Antonio* p. 170
Comentario de J. Vélez

Carta de López de Recalde sobre el regreso de la nao *San Antonio* p. 171
Comentario de J. Vélez

10. EL PACÍFICO: EL OCÉANO INFINITO

***Theatrum Orbis Terrarum* de Abraham Ortelio** p. 188
Detalle de América y océano Pacífico, p. 176
Detalle de la nao Victoria en el Pacífico, p. 178
Comentario de C. Lozano

***La anatomía del corpo humano*, de Juan Valverde de Hamusco (o Amusco)** p. 180, 189
Comentario de C. Lozano

Dibujo de una prao de la isla de Guam, por los pilotos de la expedición de Legazpi p. 181, 191
Comentario de R. Rojas

***La Primera Vuelta al Mundo*, de A. Pigafetta (Universidad de Coímbra)** p. 184, 185
Comentario de C. Lozano

Carta del Cantino p. 186, 187
Comentario de M.ª A. Colomar

Memorial de Magallanes y Faleiro p. 190
Comentario de F. González

DESTINO

11. SIN RUMBO: FILIPINAS Y BORNEO

***Theatrum Orbis Terrarum*, de Abraham Ortelio** p. 198
Detalle de Borneo, Filipinas e islas Molucas

Santo Niño de Cebú p. 200, 212
Comentario del P. Sierra (OSA)

Testamento de Magallanes p. 204, 214
Comentario de F. González

Declaración de Elcano, Albo y Bustamante p. 208, 209, 210, 211
Comentario de B. Vázquez

Carta de Andrés de Mirandaola sobre la expedición de Legazpi a las Filipinas p. 213
Comentario de R. Rojas

Campilán malayo-filipino de la isla de Mindanao p. 215
Escudo de tipo *kalasag* del pueblo bagobo de Mindanao p. 215
Comentario de R. Rojas

Espada de conchas p. 216, 217
Comentario de M.ª M. García

12. EL DESTINO: ELCANO Y LAS ISLAS MOLUCAS

***Theatrum Orbis Terrarum*, de Abraham Ortelio**
Detalle de las islas Molucas, p. 220

Real cédula de perdón a Juan Sebastián Elcano p. 222

Carta de Elcano al Emperador anunciando su regreso y solicitando mercedes p. 224

Carta del Emperador a Elcano convocándole a la Corte p. 226

Información sobre sueldos, mercancías y mercedes: apunte de Elcano p. 228, 235
Comentario de J. Vélez

Las Paces del Maluco p. 232, 233
Comentario de G. Morán

Artefactos para la recolección del clavo p. 234
Comentario de J. C. Rey

Arcabuz de parapeto o de borda p. 236
Comentario de M.ª M. García

Maqueta de bombarda p. 237
Comentario de M.ª M. García

***Notizie del Mondo Nuovo, con le figure de paesi scoperti...*, de A. Pigafetta (Biblioteca Ambrosiana de Milán)** p. 238, 239

Figura de Juan Sebastián Elcano p. 229

REGRESO

13. EL ÍNDICO: LA LARGA TRAVESÍA

Atlas Miller
Detalle del océano Índico septentrional, p. 246
Mapa del Índico septentrional y del mapa de Insulindia y las Molucas, p. 254, 255
Comentario de M.ª A. Colomar

Derrotero de la Primera Vuelta al Mundo p. 252, 253
Comentario de R. Rojas y B. Vázquez

Carta náutica del Océano Índico de Pedro Reinel (1517) p. 256, 257

Carta de Brito a Juan III de Portugal sobre la Armada de Magallanes p. 258
Comentario de R. Rojas

***Regimiento de la navegación de las Indias Occidentales*, de J. Escalante de Mendoza** p. 259
***Instrución náuthica para el buen uso y regimiento de las naos*, de D. García de Palacio** p. 259
Comentario de C. Lozano

14. EL LÍMITE: BUENA ESPERANZA Y EL ATLÁNTICO

***La Vuelta al Mundo en 80 días*, de J. Verne** p. 264, 268, 274, 275
Comentario de C. Lozano

***Historia General de las Indias*, de G. Fernández de Oviedo** p. 266, 272, 273
Comentario de C. Lozano

***Historia General de los Hechos de los Castellanos*, de A. de Herrera** p. 276, 277
Comentario de C. Lozano

15. LA ARRIBADA: IMPACTO Y BALANCE

Relación de tripulantes p. 280, 292, 293
Comentario de M. Álvarez

Carta de Elcano al Emperador desde Sanlúcar de Barrameda p. 284, 288, 289
Comentario de M.ª A. Colomar

Libro copiador de la Armada de Magallanes p. 290
Comentario de J. Vélez

Virgen de la Victoria p. 291
Comentario de M. Álvarez

Autos de Cristóbal de Haro sobre devolución de cantidades pagadas para las Armadas al Maluco p. 294
Comentario de G. Morán

Caudal entregado por Cristóbal de Haro a la Casa de la Contratación sobre las Armadas al Maluco p. 295

Modelo de la nao *Victoria* p. 296, 297
Comentario de A. Fernández

16. LA TRINIDAD

Planisferio de Diego Ribero, 1529 p. 300

Carta de G. Gómez de Espinosa al Emperador informando de su periplo y cautiverio p. 303, 310, 311, 312, 313
Comentario de B. Vázquez

Carta de Brito a Juan III de Portugal sobre la Armada de Magallanes p. 304
Detalle de la página que informa de la nao Trinidad

Proceso de restauración de la carta de G. Gómez de Espinosa p. 314, 315
Comentario de D. Cano, C. Molina y R. Villegas

Interrogatorio a los tripulantes supervivientes de la *Trinidad* tras su regreso a España p. 316, 317
Comentario de F. González

TRANSFORMACIÓN

17. UN MUNDO NUEVO: REPERCUSIÓN

Planisferio de Waldseemüller p. 322, 324
Detalle del Nuevo Mundo nombrado como América

Planisferio de B. Agnese, con la primera representación de la Primera Vuelta al Mundo p. 326

Grabado anónimo representando a Magallanes con un compás en la mano p. 327

Planisferio Castiglioni, de Diego Ribero (1525) p. 343
Detalle de la representación de un astrolabio, p. 328
Caribe y trópico de Cáncer, cabo de Buena Esperanza y Molucas, p. 344, 345
Comentario de M.ª A. Colomar

***Descripción de las Indias Occidentales*, de A. de Herrera** p. 340, 341
Mapa de las Molucas, Filipinas e Indonesia, p. 330
Comentario de C. Lozano

***Notizie del Mondo Nuovo, con le figure de paesi scoperti...*, de A. Pigafetta (Biblioteca Ambrosiana de Milán)** p. 331
Mapas de las islas Molucas

Carta de Maximiliano Transilvano p. 333, 338, 339
Comentario de G. Morán

Planisferio de Diego Ribero (1529) p. 334, 348, 349

Parecer de Hernando Colón sobre la negociación con Portugal p. 335, 347
Comentario de G. Morán

Figura de Juan Sebastián Elcano p. 342
Comentario de M. Álvarez

Tratado de Zaragoza p. 346
Comentario de M. Álvarez

18. NUEVO SUEÑOS, NUEVOS RETOS: EL VIAJE MÁS LARGO

Proyección del Globo de Martín Behaim p. 356, 357

Testamento de Juan Sebastián Elcano p. 366, 367
Comentario de R. Rojas

Relación de Urdaneta sobre la navegación que había de hacerse a las Filipinas p. 368, 369
Comentario de F. González

Róver ExoMars p. 370
Comentario de la ESA (Agencia Espacial Europea)

Un módulo de servicio europeo para la astronave Orión p. 371
Comentario de la ESA (Agencia Espacial Europea)

MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE

MINISTRO DE CULTURA Y DEPORTE

VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN NACIONAL PARA LA CONMEMORACIÓN DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

José Guirao Cabrera

SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN EJECUTIVA PARA LA CONMEMORACIÓN DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Javier García Fernández

DIRECTOR GENERAL DE BELLAS ARTES

Román Fernández-Baca Casares

DIRECTORA GENERAL DE INDUSTRIAS CULTURALES Y COOPERACIÓN

VOCAL DE LA COMISIÓN EJECUTIVA PARA LA CONMEMORACIÓN DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Adriana Moscoso del Prado Hernández

SUBDIRECTOR GENERAL DE LOS ARCHIVOS ESTATALES

Severiano Hernández Vicente

SUBDIRECTOR GENERAL DE COOPERACIÓN Y PROMOCIÓN INTERNACIONAL DE LA CULTURA

SECRETARIO DE LA COMISIÓN NACIONAL PARA LA CONMEMORACIÓN DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Camilo Vázquez Bello

CONSEJERA SG. COOPERACIÓN Y PROMOCIÓN INTERNACIONAL DE LA CULTURA

COORDINADORA DE LA COMISIÓN DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS Y SECRETARIA COMISIÓN TÉCNICA PARA LA CONMEMORACIÓN DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Pilar Torre Villaverde

DIRECTOR DEL ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

VOCAL DE LA COMISIÓN EJECUTIVA PARA LA CONMEMORACIÓN DEL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Manuel Ravina Martín

FUNDACIÓN UNICAJA

PRESIDENTE

Braulio Medel Cámara

DIRECTOR GENERAL

Sergio Corral Delgado

ACCIÓN CULTURAL ESPAÑOLA (AC/E)

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

CONSEJEROS

Miguel Albero Suárez
Director de Relaciones Culturales y Científicas. AECID
Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación

Manuel Ángel de Miguel Monterrubio
Subdirector General de Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas
Ministerio de Hacienda

Luis Manuel García Montero
Director del Instituto Cervantes

María Ángeles González Rufo
Subdirectora General de Coordinación de la Contratación Electrónica
Ministerio de Hacienda

Francisco Javier González Ruiz
Secretario General de la Dirección General del Patrimonio del Estado
Ministerio de Hacienda

Carlos Guervós Maíllo
Subdirector General de Propiedad Intelectual
Ministerio de Cultura y Deporte

José Lucio Gutiérrez Pedrosa
Director de Programas
Presidencia del Gobierno

Javier Rivera Blanco
Subdirector General del Instituto del Patrimonio Cultural de España
Ministerio de Cultura y Deporte

Amador Luis Sánchez Rico
Director General de Comunicación e Información Diplomática
Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación

Cristina Serrano Leal
Directora General de Relaciones Económicas Internacionales
Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación

Camilo Vázquez Bello
Subdirector General de Cooperación y Promoción Internacional de la Cultura
Ministerio de Cultura y Deporte

SECRETARIO DE CONSEJO

Miguel Sampol Pucurull
Abogado del Estado-Jefe
Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación

EQUIPO DIRECTIVO

DIRECTOR FINANCIERO Y DE RECURSOS

APODERADO GENERAL

Eduardo Fernández Palomares

DIRECTOR DE PROGRAMACIÓN

Santiago Herrero Amigo

DIRECTORA DE PRODUCCIÓN

Pilar Gómez Gutiérrez

EXPOSICIÓN

ORGANIZAN
Ministerio de Cultura y Deporte
Dirección General de Bellas Artes
Subdirección General de Archivos Estatales
Archivo General de Indias
Acción Cultural Española (AC/E)

PATROCINA
Fundación Unicaja

DIRECCIÓN DEL PROYECTO
Antonio Fernández Torres

COMISARIADO
Antonio Fernández Torres

Guillermo Morán Dauchez
Archivo General de Indias

Braulio Vázquez Campos
Archivo General de Indias

COORDINACIÓN
Alma Guerra (AC/E)
Miguel Pedrazo (AC/E)

DISEÑO Y DIRECCIÓN TÉCNICA
Tannhauser Estudio

Jerónimo Núñez
Coordinación

Lola Bermúdez
Diseño

Ricardo Moreno
Diseño

MONTAJE
Intervento

PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL
La Claqueta PC

ESCENOGRAFÍAS Y REPRODUCCIONES
Orfebrería Valcárcel (Figuras navales)
Javier Romero Abrio (Esculturas)
Quintero & Loarte (Facsímiles y escenografías)
Antonio Hierro Prieto (Modelos navales)

MAPAS
Reto Stöckli, NASA Earth Observatory (Fotografías)
Tomás Mazón / Ignacio Fernández Vial (Derrota)

TRADUCCIÓN
Cillero & de Motta

CATÁLOGO

EDICIÓN A CARGO DE
Braulio Vázquez Campos

COORDINACIÓN EDITORIAL
Alma Guerra

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Lola Bermúdez

IMPRESIÓN
Palgraphic S.A.

@ 2019, de la edición, Sociedad Mercantil Estatal de Acción Cultural, S.A.
@ de los textos, sus autores
@ de las fotografías, sus autores
@ de las obras, sus propietarios
ISBN: 978-84-17265-08-3.
Deposito legal: M-25760-2019

AUTORES
Francisco de Borja Aguinagalde Olaizola
Archivo Histórico de Euskadi

José Luis Comellas García-Llera
Catedrático de Universidad

Guadalupe Fernández Morente
Fundación Nao Victoria

Ignacio Fernández Vial
Historiador náutico

Eduardo García Llama
NASA

Juan Gil Fernández
Real Academia Española de la Lengua

Carlos Madrid Álvarez-Piñer
Universidad de Guam

Tomás Mazón Serrano
www.rutaelcano.com

Álex Pella
Plusmarquista de la Vuelta al Mundo a Vela

Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno
Catedrático de la Universidad de Sevilla

María M. Portuondo
The Johns Hopkins University

Ramón María Serrera Contreras
Catedrático de la Universidad de Sevilla

Isabel Soler Quintana
Universidad de Barcelona

Consuelo Varela Bueno
Escuela de Estudios Hispano-Americanos (CSIC Sevilla)

Braulio Vázquez Campos
Archivo General de Indias

Enriqueta Vila Vilar
Real Academia de la Historia

AGRADECIMIENTOS

Las instituciones organizadoras del proyecto y sus comisarios quieren expresar su más sincera gratitud a aquellas personas e instituciones que han contribuido a su realización, aparte de las ya mencionadas en los créditos:

Isabel Aguirre Landa
Xabier Alberdi Lonbide
Silvestre Almeida Lacerda
Manuel Álvarez Casado
Margarita Becedas González
María Bolaños Atienza
José Augusto Cardoso Bernardes
Nuria Casquete de Prado
María Antonia Colomar Albajar
M.ª del Mar García Roldán
Falia González Díaz
Cristina Emperador Ortega
Laurence Engel
María del Carmen García
Rodrigo Gómez Jiménez
Alberto González Revuelta
Luis Guerra Vasconcelos e Sá
Encarnación Hidalgo
Carmen Iglesias Cano
Carmen Lozano Polo
António Eugénio Maia do Amaral
Carmen Manso Porto
María Menéndez
Julia Mensaque Urbano
Carolina Notario Zubicoa
Mónica Núñez Garrote
Teresa Oliver Varona
Jaime Olmedo Ramos
Chiara Paglietinni
Ana María Palacio Sánchez
Eduardo Peñalver Gómez
Ana María Pérez Pérez
Joaquín Pérez Melero
Juan Carlos Rey
Rafael Rodríguez Obando
Antonio Rodríguez Babío
Julia Rodríguez de Diego
Reyes Rojas García
Blas Sierra de la Calle
Maria José Silva Pereira
Wendy Slater
Carolina Ureta Muñoz
Javier Vélez Escofet

Agencia Espacial Europea (París, Francia)
Archivo General de Simancas
Arquivo Nacional Torre Do Tombo (Lisboa, Portugal)
Archivo de la Real Chancillería de Valladolid
Biblioteca Nacional de España (Madrid, España)
Biblioteca Nacional de Francia (París, Francia)
Biblioteca Universidad de Sevilla (Sevilla, España)
Colección Antonio Hierro Prieto (Córdoba, España)
Colección Ignacio Fernández Vial (Sevilla, España)
Fundación Nao Victoria (Sevilla, España)
Real Parroquia de Señora Santa Ana (Sevilla, España)
Museo de América (Madrid, España)
Museo de Artes y Costumbres Populares (Sevilla, España)
Museo Histórico Militar (Sevilla, España)
Museo Nacional de Escultura (Valladolid, España)
Museo Oriental (Valladolid, España)
Real Academia de la Historia (Madrid, España)
Universidad de Coímbra (Coímbra, Portugal)
Universidad de Salamanca (Salamanca, España)

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

ORGANIZAN

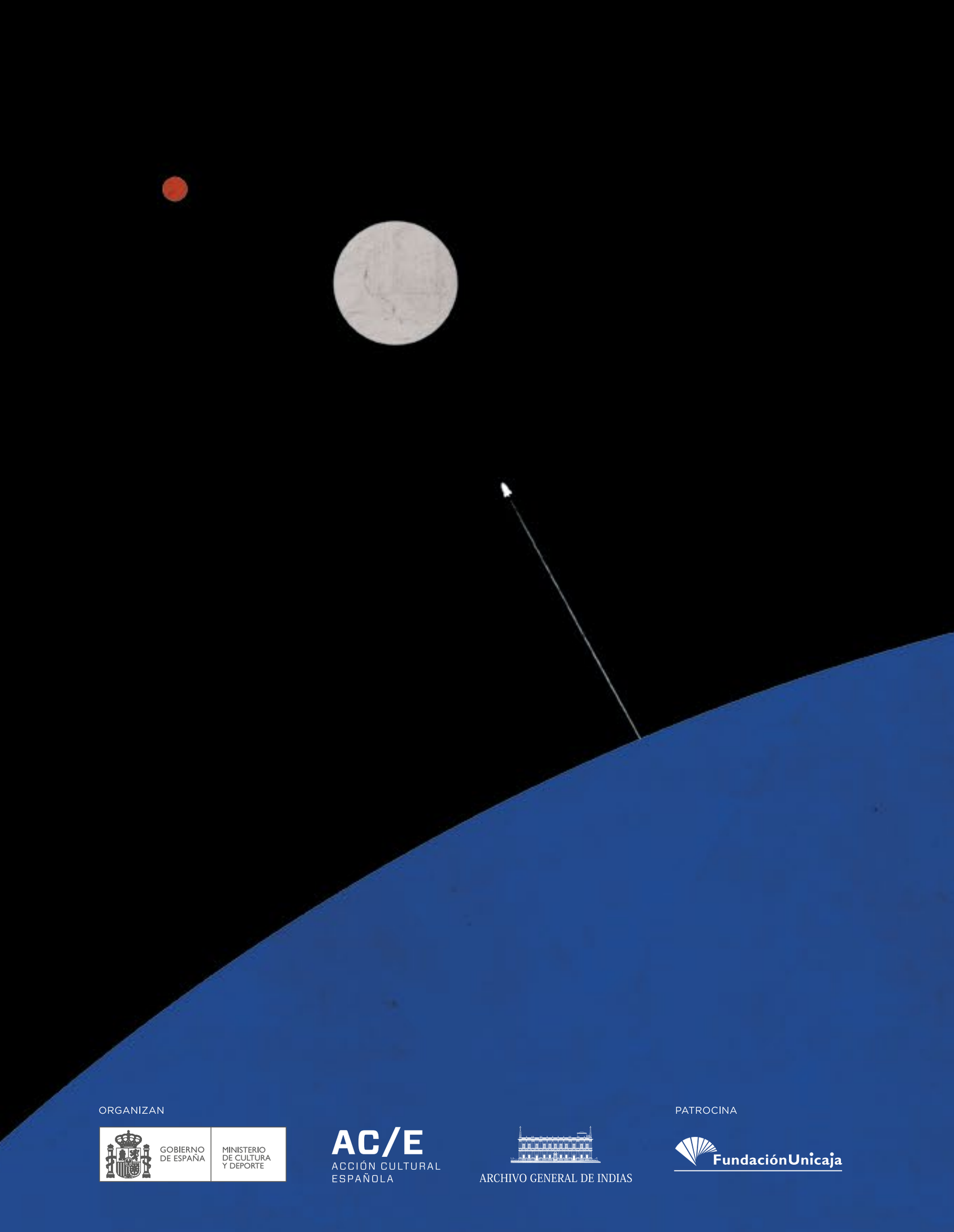
GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE

AC/E
ACCIÓN CULTURAL ESPAÑOLA

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

PATROCINA

FundaciónUnicaja



ORGANIZAN

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE

AC/E
ACCIÓN CULTURAL ESPAÑOLA

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

PATROCINA

FundaciónUnicaja