

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO REALIZADA POR LOS ESPAÑOLES 1519-22

Francisco Olmedo Muñoz

Licenciado en Geografía e Historia

“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, que vayan en ellos doscientos treinta y cuatro personas para el gobierno de ellos”¹.

RESUMEN

En el 2019 se cumplió quinientos años que una armada compuesta de cinco naos y 245 tripulantes de nueve nacionalidades, apoyada y autorizada por el rey Carlos I, salía de Sanlúcar de Barrameda en busca de la Especiería en Oriente, clavo, canela y otras especias. Lo novedoso estaba en que no se conocía el volumen de la Tierra y por lo tanto se pensaba que era mucho más pequeña de lo que en la realidad.

Buscaban las Molucas por un itinerario diferente al realizado por África, mucho más corto pero más peligroso porque esta zona estaba en poder de los portugueses. El nuevo itinerario era atravesar el Atlántico, buscar un paso en América para llegar al mar del Sur (Pacífico) y buscar en Oriente unas pocas islas en que se cultivaba unas especias muy valoradas y buscadas en Europa.

El 10 de agosto de 1519 partió de Sevilla cinco naos. La operación fue apoyada financieramente por Carlos I (rey del reino de Castilla y del reino de Aragón) y comandada por Fernando de Magallanes. El día 20 de septiembre zarparon de Sanlúcar de Barrameda en busca de una nueva ruta hacia las islas de la Especias. Hacia Occidente para llegar a Oriente, ya se intuía la esfericidad de la Tierra, pero nadie lo había demostrado, seguir esta ruta era introducirse en un mundo desconocido, se iban a encontrar tierras, pueblos, plantas y animales nunca vistos.

Buscando un rendimiento económico (ruinoso porque de 245 hombres volvieron 19, y de cinco naos solo volvió una) se encontraron al final del trayecto con un rendimiento intelectual, cartográfico y marítimo mucho más importante, demostraron los españoles de hace quinientos años que la tierra era

TRANSLATION

2019 marked 500 years since a fleet of five vessels and 245 crew members of nine different nationalities, supported and authorised by Charles 1st, set sail from Sanlúcar de Barrameda in search of the Spice Islands with the intention of finding clove, cinnamon and other spices. At that time the volume of the earth was still an unknown and it was thought to be much smaller than it really was.

They were searching for the Molucca Islands following a different route than the one around Africa, very much shorter but more dangerous because it was controlled by the Portuguese. The new route meant crossing the Atlantic, finding a route through America to reach the Pacific Ocean and then to find in the East a few islands which cultivated highly valued and sought after spices in Europe.

On 10 August 1519 5 five vessels set sail from Seville. The operation was financed by Charles 1st, King of Castile and Aragon and captained by Ferdinand Magellan. On 20 September they set sail from Sanlúcar de Barrameda in search of a new route towards the Spice Islands. Sailing westwards to reach the East they already sensed the spherical nature of the earth although nobody had yet proved it so. To follow this route was to enter an unknown world in which they were to find lands, peoples, plants, animals never before seen.

In search of economic riches (a disastrous undertaking as, of the 240 men and 5 vessels only 19 men and 1 vessel returned) they discovered, by the end of their journey, a much more important intellectual, cartographic and maritime benefit. These Spaniards from 500 years ago managed to demonstrate that the

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

redonda. Fue un revulsivo para la época y este hecho corrió como la pólvora por todas las naciones europeas. La nao Victoria volvió el 8 de septiembre de 1522 al puerto de Sevilla.

Se ha escrito mucho sobre la exploración oceánica, pero apenas se menciona a Juan Sebastián Elcano. Incluso en España con motivo de la Exposición Universal de Sevilla en 1992, una réplica de la nao Victoria recibió dos millones de visitas. Pero eran muy pocos los que conocían el viaje de aquella nave y el nombre de sus protagonistas.

Desde que se tuvo conocimiento de esta primera vuelta al mundo, este hecho fue considerado como la mayor aventura marítima de todos los tiempos, revolucionando el conocimiento humano y creando las bases del mundo moderno. Se consideró una empresa de Estado y los personajes como Magallanes, Carlos I, los oficiales de la Casa de Contratación, los cronistas Pigafetta, Albo, Mafra y el navegante Juan Sebastián Elcano y otros testigos directos dieron forma a las diferentes fases del viaje, creando un rico, variado y complementario cuaderno de crónicas. Los tripulantes son hombres de mar que durante días y noches cubren la guardia cada ocho horas y descansan en la humedad de la cubierta, izan pesadas vergas, cazan escotas, bracean amuras y trepan por los obenques, jugándose la vida en cada maniobra.

Las fuentes primarias proceden de la Casa de Contratación y del Consejo de Indias. También de los textos cronísticos de Francisco Albo, Antonio Pigafetta, Ginés de Mafra y Maximiliano Transilvano, además de los pilotos anónimos genovés y portugués. Seguiremos la ruta de Magallanes hacia el Oeste, es verdad que murió en la isla de Mactán (Filipinas), pero es justo reconocerle el mérito de ser el primer hombre que dio la vuelta al mundo en dos fases: la primera estando al servicio de la corona de Portugal había recorrido Oriente por el cabo de Buena Esperanza y visitado las principales islas descubiertas por los portugueses. La segunda fase por el Oeste lo único que hizo fue completar el viaje realizado en el primero.

Cuando escribimos y narramos este hecho, quinientos años antes la flota había dejado atrás el río de la Plata y no había llegado aún al Estrecho de Magallanes. En pleno confinamiento por el coronavirus, es momento de pensar en esta pequeña odisea de hombres que por muy poco sueldo, grandes peligros y calamidades, pusieron en contacto Oriente y Occidente, hoy día lo denominamos la Aldea Global. A España le cupo la gloria de este hecho, repetido en 1580 por Inglaterra a través de su navegante Francis

earth was in fact round. It was a shock in this day and age and it was a fact that spread rapidly through all European nations. The vessel Victoria returned on 8 September, 1522 to the port of Seville.

A lot has been written about this naval expedition but hardly anything has been mentioned about Juan Salvador Elcano. Even in Spain, where at the Universal Exhibition of Seville in 1992 a replica of the Victoria received two million visits, very few knew about the journey of that vessel and the names of its protagonists. From the moment this first round the world trip was known about, it was considered the greatest maritime adventure of all time, revolutionizing human knowledge and creating the bases for modern civilization.

It was considered a State Enterprise and the principal players like Magellan, Charles 1st, the officials of the House of Trade of the Indies, the chroniclers Pigafetta, Albo, Mafra and the explorer Juan Sebastián Elcano and other direct witnesses gave shape to the different stages of the trip, creating a rich, varied and complementary book of chronicles. The crew are seamen that day and night are on watch for eight-hour shifts and rest on the damp deck, hoisting heavy yardarms, dealing with ropes, beams, climbing shrouds, risking their lives with each manoeuvre. The primary documentation comes from the House of Trade and the Council of the Indies. It also comes from the chronicles of Francisco Albo, Antonio Pigafetta, Ginés de Mafra y Maximiliano Transilvano, as well as unknown Genovese and Portuguese pilots. Following the route of Magellan towards the West, and while true that he died on the island of Mactan, (Philippines), it is fair to give him credit for being the first man to circumnavigate the world in two stages: the first under the service of the Portuguese Crown he travelled to the East around the Cape of Good Hope and visited the main islands discovered by the Portuguese. The second stage to the West, he only completed the trip that he had started in the first trip.

While writing and narrating this deed, five hundred years ago the fleet had left behind the River Plate and had not yet reached the Strait of Magellan. While under the present coronavirus confinement, it is the moment to think about this little odyssey where underpaid men, went through great dangers and calamities, connecting East and West, to create what we call today the Global Village. Spain had the glory of this deed, which was repeated in 1580 by England with Francis Drake's journey. Australia was easily within reach during the first trip, but they sailed past, and its later discovery was left to England.

Draque. Australia estaba a tiro de piedra en el primer viaje, pero pasaron de largo y le cupo a Inglaterra su posterior descubrimiento.

Palabras Clave:

Molucas, nao, alisios, corriente del niño, portulano, capitulaciones, especias, bastimentos, meridiano, armada.

Keywords:

Molucca, vessel, trade winds, El Niño current, chart, surrender, spices, provisions, meridian, fleet, armada.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Los turcos en 1453 habían tomado Constantinopla y cerraron para el mundo occidental el comercio y el contacto con Oriente; la Europa rica, refinada y acostumbrada al lujo, requería los productos de la ruta de la seda, en Italia nuevas tendencias artísticas y humanísticas necesitaba los olores, sabores, colores y productos orientales.

Dos países poco avanzados para la época como España y Portugal, terminadas las guerras contra los musulmanes y expulsados éstos de su territorio, miraban hacia ese mar tenebroso llamado Atlántico, estos dos pueblos ibéricos estaban familiarizados con él gracias a los marinos de las costas sur de la Península.

En Portugal el infante D. Enrique el Navegante, se aventuró por las costas africanas; en 1434 Gil Eanes partiendo del Algarve logró doblar el cabo Bojador; diez años después poblaban las islas de Cabo Verde y en 1487 Bartolomé Díaz cruzó el cabo de Buena Esperanza abriendo las puertas al océano Indico, el mar de las especias. En 1498 Vasco de Gama llegó a la India (se asentaron en Goa); en 1500 Pedro Álvares Cabral llegó al futuro Brasil.

En 1503 Alfonso de Albuquerque² fue el primer gobernador de la India y fundador del *Estado Português do Oriente*; conquistando los principales puertos comerciales del océano Indico. En 1507 conquistó Ormuz, en 1510 la costa malabar indostánica y Malaka. En el Pacífico conquistó el golfo de Bengala, Insulinidia, Indochina y el sur de China en 1511. Todo esto lo hizo posible la Escuela de Navegantes fundada

en Sagres a mediados del siglo XV. Para Portugal el Tratado de Tordesillas no era un problema de tierras, sí de océanos, de las costas africanas obtenía oro y esclavos. Del océano Índico y el Pacífico obtenía todo lo demás: marfil de Quíloa, terciopelo de Persia, algodón de Cambay, diamantes de Vijayanagar, perlas de Ceilán, ámbar de las islas Maldívar, azúcar y arroz de Bengala, rubís de Myanamar, pimienta y alcanfor de Sumatra, sándalo de Timor, nuez moscada y clavo de las Molucas, sedas y porcelanas de China, plata del Japón y así un largo etcétera³. También Portugal se obsesionó por buscar un paso occidental hacia Oriente, en 1501 Américo Vespucci navegaba en una flota portuguesa en busca de dicho paso⁴.

En España, la toma de Granada acabó con la sociedad medieval, con las guerras, con la corte real itinerante y con la sociedad fronteriza, conceptos ya desaparecidos en toda Europa. Tres acontecimientos históricos acontecen en 1492 de extraordinaria importancia: la toma de Granada el 2 de enero; en una imprenta de Salamanca sale a la luz el 18 de agosto la primera Gramática de la Lengua Española de Elio Antonio de Nebrija⁵ y el descubrimiento de la isla del Salvador en América el 12 de octubre por Cristóbal Colón. Estos acontecimientos ponen a la monarquía hispana a la cabeza del mundo, gracias a los cambios políticos, geográficos, náuticos, bélicos, económicos y lingüísticos; en menos de 50 años, lo que conocemos por España pasó de ser una relación de reinos inconexos a un Imperio trasatlántico, cuyos dominios abarcarían dos océanos.

Ya en esta época los marineros del mar Mediterráneo estaban familiarizados con el agua de marear, la navegación astronómica, la carabela⁶ y el apa-

² García J.M. *O terrivel: A grande biografia de Alfonso de Albuquerque*. Lisboa, Esfera dos livros, 2017.

³ Rui Manuel Loureiro, *Suma Oriental de Tomé Pires*, Lisboa, 2017.

⁴ aguardia Trías, R.A. *El predescubrimiento del Rio de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512*, Lisboa, 1973, Junta de Investigações de Ultramar.

⁵ La gramática de Nebrija (consumado latinista) puso a la lengua castellana a la cabeza de las demás lenguas romances de la Península, fue el instrumento más idóneo para la expansión imperial de Castilla. Con la venida de la imprenta el papel desplazó al pergamino, más barato y absorbente en el método de estampado.

⁶ La carabela para la navegación de altura era la nave más idónea (y mejor su hermana de mayor porte: la nao), por su poco calado y fácil maniobrabilidad. De las urcas mediterráneas heredaron su recia construcción).

rejo compuesto que combina velas redondas y latinas. También los marineros cántabros, portugueses y andaluces ya conocían las costas africanas. Con Cristóbal Colón en 1492 que aportó nuevas tierras, lo más importante del primer viaje fue el descubrimiento de los vientos alisios y contraalisios, que aseguraba la navegación de ida y vuelta. Es en el tercer viaje del año 1500, cuando Colón tuvo la evidencia que no había llegado a Oriente y a las islas de las Especies, por lo que se buscó un paso hacia Oriente⁷.

Gracias a los viajes andaluces a la costa norte del continente sudamericano ocupando esas tierras, se puso las bases para que en 1510 Vasco Núñez de Balboa⁸, después de fundar la ciudad de Nuestra Señora de la Antigua de Darién, consiguió cruzar el istmo panameño y avistar el Mar del Sur en 1513 (el océano Pacífico). Ese mismo año con destino a Tierra Firme, cruzó el océano Atlántico una gran armada de trece navíos al mando de Pedro de Arias Dávila (Pedrarias) con el título de gobernador, mermando la influencia de Vasco Núñez de Balboa, pues la Corona castellana no podía dejar en manos de un aventurero una empresa de tal importancia.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS PRÓXIMOS

Otros tres acontecimientos históricos aconteció en 1519: Carlos I de España es elegido emperador del Sacro Imperio Romano Germánico; Hernán Cortés desembarca en Méjico y funda la ciudad de Veracruz, vence a los aztecas y pone las bases para el futuro virreinato de Nueva España y Pedrarias Dávila funda la ciudad de Panamá en las orillas del Mar del Sur, núcleo de la posterior conquista del imperio Inca (Perú). Durante los tres siglos siguientes a España y

a Europa llegaron toneladas de plata que trastocó la economía mundial. Es en este año cuando comienza el viaje a la Especiería al mando de Fernando de Magallanes, sufragado enteramente por la Corona, da comienzo a la pugna entre españoles y portugueses, ocasionando varios enfrentamientos y solucionados por el Tratado de Alcacovas⁹ en 1479 y de Tordesillas¹⁰ el 4 de junio de 1494.

Desde 1453 las ciudades italianas de Génova, Florencia y Venecia eran intermediarias en el comercio de lujo de la seda y de las especias, al cortarse esta vía por la presión turca, esta vía de comunicación se desplaza hacia Occidente, hacia el Atlántico, favorecida por nuevos avances técnicos en la construcción naval (la carabela). Por ejemplo Juan Vespucci autor del *Portulano del Mediterráneo y de las costas atlánticas de Europa y parte de África*¹¹, disponía de una carta de doble graduación, pues utilizó dos longitudes, una hasta las islas Azores y otra a partir de dichas islas. Vespucci corrigió la derrota al darse cuenta que la aguja comienza a noruestear, declinando la aguja en la navegación a América¹².

Las fechas más importantes del viaje comienzan con la partida el 20 de septiembre de 1519, cuando zarparon de Sanlúcar de Barrameda las cinco naves de la armada; el 21 de octubre de 1520 se encuentran superando el cabo de las Once Mil Vírgenes que da inicio al estrecho patagónico; el 28 de noviembre alcanzaron el cabo que da salida al océano Pacífico; el 27 de abril de 1521, es momento en que Magallanes moría en la isla filipina de Mactán y el 8 de septiembre de 1522 la nave Victoria echa el ancha en Sevilla. Los españoles habían dado la primera vuelta al mundo, demostrando que la Tierra era redonda.

⁷ Ministerio de Cultura y Deporte, *El viaje más largo, la primera vuelta al mundo*, catálogo exposición, Sevilla, 2019. p. 23. Por Enriqueta Vila Vilar.

⁸ Balboa reunían en su persona todo lo necesario para alcanzar grandes metas: hidalgo, arrojado, aventurero, listo, líder, caballero y colonizador. El inició el paso de las islas al continente y el descubrimiento del Pacífico, pero su hazaña se vio empuñada previamente por Colón y después Magallanes-Elcano.

⁹ Por este tratado, se reservaba a Portugal las navegaciones y descubrimientos desde el paralelo de las islas Canarias hacia el Sur. Todo lo demás era castellano o *res nullius*. Portugal obtuvo el reconocimiento de su dominio sobre Madeira, las Azores, Cabo Verde, Guinea y en general con *todo lo que es hallado e se hallare, conquistase o descubriere en los dichos términos, allende de que es hallado ocupado o descubierto*, mientras que Castilla se vio limitada a las Islas Canarias.

¹⁰ El Tratado de Tordesillas establece un nuevo meridiano a 370 leguas de las islas de Cabo Verde, el extremo oriental de Brasil quedaba dentro de la demarcación portuguesa. La llegada de Colón a América produjo un nuevo conflicto entre España y Portugal, los Reyes Católicos acuden al papa español Alejandro VI, que emite dos breves también llamados "bulas de donación": Por la *Inter Caetera I* (el 3 de mayo de 1493) el papa hace donación efectiva de las tierras descubiertas a los monarcas castellanos. Por la *Inter Caetera II* (4 de mayo de 1493), otorga el Papa a Isabel y Fernando en tanto que reyes de Castilla y León, no la corona de Aragón, que quedó al margen de la concesión. Además, los destinatarios son los reyes y sus herederos, no los reinos; matiz importante porque, si las tierras hubiesen sido concedidas a los reinos, su jurisdicción marítima habría correspondido a los Almirantes de Castilla. Por este Tratado de Tordesillas surgió el problema de las Molucas, Magallanes sostuvo que las islas de las especierías entraba en la parte castellana del antimeridiano, posteriormente se comprobó que era falso.

¹¹ Vinculada a la Casa de Contratación de Sevilla desde 1520 como piloto y única persona autorizada a sacar copias del padrón Real, es el autor de este Portulano de 1520, en pergamino de 69 x 90 cm. Manuscrito y en colores.

¹² Ministerio de Cultura y Deporte, *opus cit.* Maria Antonia Colomar Albajar, el viaje más largo, p. 31.

En Europa una importante institución cultural en una exposición sobre la historia de los océanos, atribuyó a Francis Drake el mérito de la primera circunnavegación¹³, vamos a demostrar cuan despistada está esta institución cultural. Desde que se tuvo conocimiento de esta primera vuelta al mundo fue considerada la mayor aventura marítima de todos los tiempos, revolucionando el conocimiento humano y creando las bases del mundo moderno.

LOS PREPARATIVOS DEL VIAJE

A finales de 1517 Fernando de Magallanes¹⁴ llegó a Sevilla y presentó a la Casa de Contratación su



Línea de Demarcación del Tratado de Tordesillas

proyecto de viaje a las islas de las Especias. Utilizó unos mapas del portugués Serrão que situaban las Molucas en la zona reservada a España por el Tratado de Tordesillas.

En enero de 1518, Magallanes y Falero viajan a la corte castellana para proponer a Carlos I llegar por Occidente a la Especiería. Otros personajes tenían un especial interés como el factor de la Casa de Contratación Juan de Aranda o el burgalés Cristóbal de Haro, incluso banqueros como los Fúcares o los Welser. El rey accedió pronto al asiento para descubrir el Maluco, dándole a Magallanes el título de Adelantado y Gobernador, y Capitán General de la primera Armada, fue armado caballero de Santiago y tuvo carta de naturaleza en los reinos de Castilla¹⁵.

El acuerdo con el rey de España Carlos I consistió en dirigir una expedición comercial a las Molucas, archipiélago perteneciente hoy día a Indonesia. El objetivo era adquirir especias (clavo, nuez moscada etc...) que vendidas en los mercados europeos, daban extraordinarios beneficios

Tras las capitulaciones de Valladolid, el Rey da instrucciones por escrito a Fernando de Magallanes y a Ruy Faleiro el 9 de agosto de 1519, en ellas y a través de 74 artículos detalla minuciosamente la actividad de la expedición, el modo de navegar, la actividad a bordo,¹⁶ el ejercicio del comercio y la diplomacia, mantener la paz y concordia con los naturales para garantizar una relaciones comerciales fluidas. Uno de los artículos incluye una cuestión importante acerca de la libertad de escritura¹⁷.

En Barcelona el 6 de abril de 1519 también Juan de Cartagena¹⁸ recibe instrucciones, ya que es nombrado por el Rey Veedor General de la Armada¹⁹ (cargo de mucha confianza de la Corona) y capitán de la nao San Antonio. En ellas es supervisor de los escribanos, conformidad de los capitanes, que se cumplan las capitulaciones firmadas con la Corona, etc... Magallanes no compartió la información sobre el rumbo a seguir, traspasando los límites del Tra-

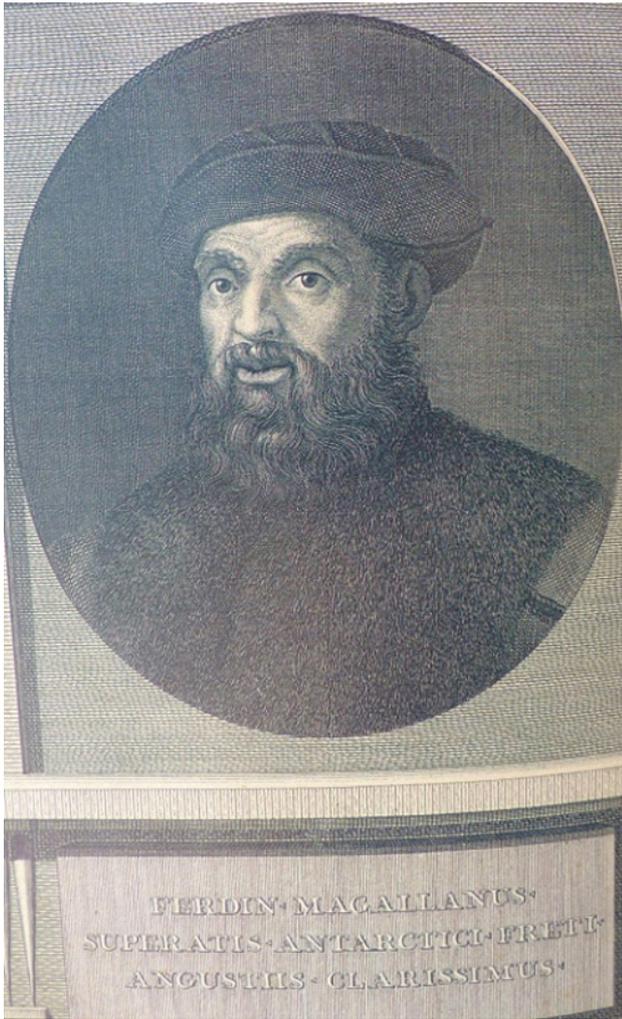
¹³ En realidad culminó la vuelta al mundo en 1580.

¹⁴ Fernando de Magallanes, portugués, conocido por Fernão de Magalhães, fue un militar, explorador, marino y navegante portugués de linaje noble. En 1505 embarcó con su hermano Diogo de Sousa en la armada de D. Francisco Almeida (Primer virrey del Estado da India), participó en la conquista de Goa y Malaca al servicio de Alburquerque, hasta 1513 conoció puertos y rutas comerciales de Oriente, y vuelto a Portugal se enemistó con su rey porque no le aprobó un proyecto comercial a las Indias y también porque reclamándole las soldadas debidas no se les daba; vino a España en busca del Rey Carlos I.

¹⁵ Ministerio de Cultura y Deporte, *opus cit.* p. 63.

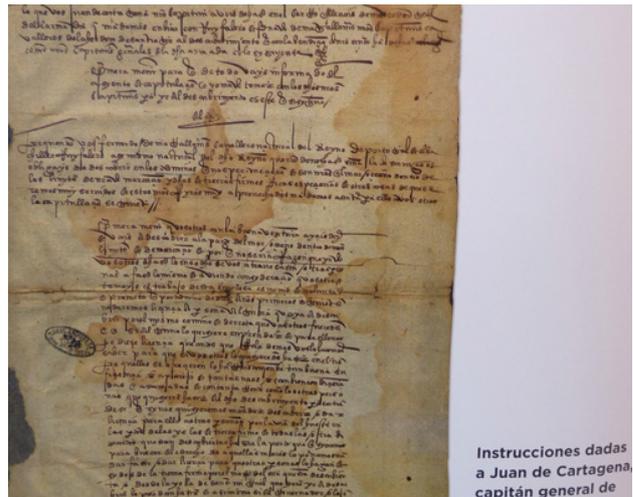
¹⁶ "Que no jueguen a naipes ni a dados porque de lo semejante suele recrescer daño y escándalo y enojos".

¹⁷ "Que todos los que ahora en la armada van, e adelante fuere, han de tener toda libertad para escribir acá todo lo que quisieran". Cualquier marinero puede comunicar a la Corona lo sucedido en el viaje, este control por parte de la Corona hará que todos los miembros cumplan escrupulosamente las órdenes recibidas por el Rey. Esta norma se extenderá a todos los territorios de América posteriormente y recogida en las Leyes de Indias.



tado de Tordesillas (al navegar hasta Guinea), más adelante veremos las consecuencias del enfrentamiento entre Magallanes y Juan de Cartagena.

Magallanes usó la misma idea que Colón, ir a Oriente navegando por Occidente, sin tener certeza de la existencia del paso que comunicaba los océanos Atlántico y Pacífico. Carlos I en las capitulaciones mandó a Magallanes armar los navíos, con la gente y mantenimientos para dicho viaje. Los preparativos duraron año y medio. Por orden del Rey la Casa de Contratación de Sevilla debía armar sin demora cinco navíos con todos sus pertrechos para una expedición de dos años, fijando como fecha de salida el 25 de agosto de 1518. Pero esa fecha no se cumplió porque no llegó la financiación para la compra de las naos, aparejos, víveres, mercaderías etc...necesarios



rios para tal empresa, por lo que se retrasa la fecha de salida al mes de diciembre. Ya en el mes de Julio los oficiales de la Casa piden de nuevo se retrase la salida por falta de financiación, el Rey muy interesado en el proyecto envió ese año varias partidas por valor de 16.000 ducados.

En octubre de 1518, Juan de Aranda (factor de la Casa) compró en Cádiz las cinco naves que se trasladaron a Sanlúcar de Barrameda, donde cinco pilotos de río la subieron a Sevilla, dejándolas atracadas en el muelle de las Muelas, en la margen derecha del río. La Casa comunicó al Rey el 20 de diciembre de 1518 que la armada estaba lista y que se necesitaba cuatro mil ducados para la compra de mercaderías de rescate que se debían embarcar²⁰, recibido el dinero por parte del mercader burgalés Cristóbal de Haro, se nombraron los cargos principales de la Armada y se efectuó el reclutamiento de los tripulantes, mandando pregones a Sevilla, Cádiz, Málaga y Huelva; el 10 de agosto de 1519 las cinco naos soltaron amarras del muelle de las Muelas en Sevilla, previamente Magallanes prestó juramento y tras una solemne ceremonia en la iglesia de la Virgen de la Victoria, recibió los estandartes reales.

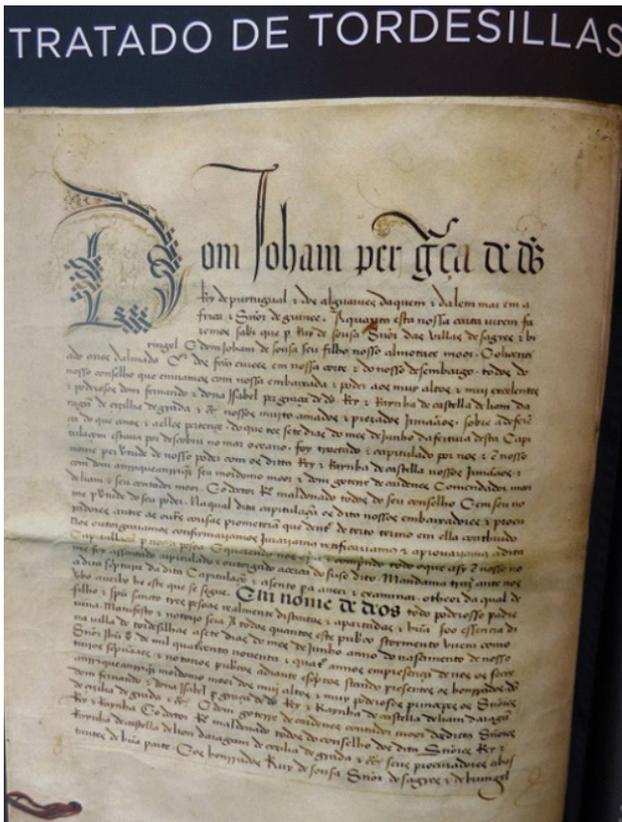
LOS TRIPULANTES

Fernando de Magallanes encontró gran dificultad en encontrar tripulantes para su gran aventura, los naturales de Málaga, Cádiz, el Condado y Sevilla eran renuentes a embarcarse en un viaje tan largo, peligroso y tan poco sueldo. Se abrió la mano a los tripulantes extranjeros más necesitados; “su Alteza

¹⁸ Poco se sabe de su vida antes de unirse a la expedición de Magallanes. Era sobrino o, según los rumores de la época, posible hijo ilegítimo del arzobispo Juan Rodríguez de Fonseca, que presidía el Consejo de Indias.

¹⁹ Archivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa, en papel manuscrito PT/TT/CC3/07/000018.

²⁰ Estas mercaderías de rescate eran fundamentales, eran la moneda de cambio para el comercio con los naturales de las tierras en las que recalaban, 93.



manda que en la dicha Armada no vayan hombres de mar portugueses, sí venecianos e griegos e bretones e franceses e alemanes e genoveses”. La falta de voluntarios hizo que Magallanes enrolara además de los anteriores a ingleses, irlandeses, holandeses y de otras partes de Italia aparte de los genoveses y venecianos, se enrolaron a todos los que quisieron embarcarse con la condición de no ser un hereje; también se efectuó el enrole forzoso a varios pilotos de la Casa de la Contratación.

Como primera tarea se propuso reclutar una la tripulación de 265 personas, al final fueron 245 hombres los inscritos de los cuales 90 eran extranjeros (un tercio): 27 italianos, 24 portugueses²¹, flamencos, franceses, alemanes y griegos; 54 andaluces y numerosos vascos. Los hombres estaban agrupados por barcos y éstos por categorías: oficiales (capitanes, pilotos, escribanos, maestros, contra maestros y alguacil en la nao capitana), especialistas (cirujano, barbero, carpintero, despensero, calafate, tonelero), marineros, lombarderos (artilleros), grumetes, pajes, criados y sobresalientes, según marinería de la época.

ca. Cada uno tenía que realizar su función a razón de su categoría:

- Los pajes (de 10 a 17 años) se encargaban de labores de limpieza a bordo.
- Los grumetes (de 17 a 25 años) eran los marineros jóvenes, se encargaban de recoger o largar el paño de las velas y otras tareas más pesadas.
- Los marineros de más de 25 años, de mayores conocimientos se encargaban de la caña del timón y realizar maniobras complejas con los aparejos.
- Los marineros que sobresalían se convertían en mandos intermedios y con la confianza de los jefes se convertían en contra maestros, y se encargaban de dirigir la maniobra y mantener la disciplina.
- El condestable era el responsable de la conservación de las armas.
- El carpintero y el calafate los encargados del mantenimiento de las embarcaciones.
- Los pilotos, de notable preparación y examinados en la Casa de Contratación, se convertían en pilotos de la Carrera de Indias.
- El alguacil real y los merinos, encargados de mantener la autoridad y castigar a los revoltosos. Entre ellos destacó Gonzalo Gómez de Espinosa fiel a Magallanes, al morir éste quedó como capitán general de la expedición, y al mando de la Trinidad no pudo cruzar el Pacífico²² buscando tierra firme en América.
- Los contra maestros eran los jefes naturales de la marinería, transmitían sus órdenes con toques de silbato, destacó entre ellos Francisco de Albo, acabó ascendiendo a piloto y nos dejó un preciso derrotero del viaje.
- Cirujanos, barberos, toneleros, calafates y despenseros iban detrás en categoría: los despenseros tenían la llave de los bastimentos.

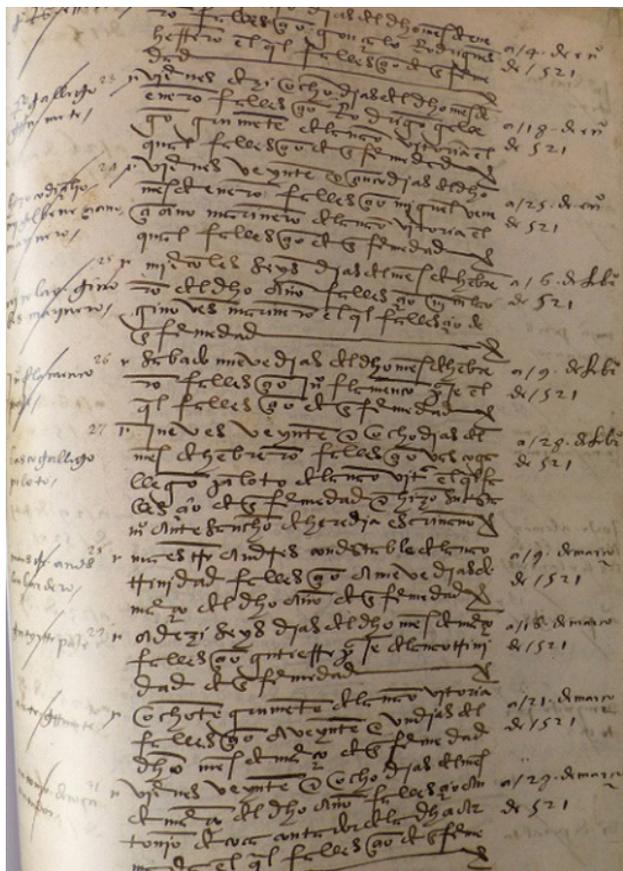
Los maestros ejercían el mando supremo, pero el viaje a las Molucas era una expedición real y al frente de cada barco se puso un capitán, todos eran hidalgos. Dos semanas antes de partir la expedición el rey designó a Juan de Cartagena como persona conjunta al capitán general Magallanes, en la práctica era una bicefalia que dio problemas ante un viaje tan largo y complejo.

Fernando de Magallanes previendo un largo viaje, con fuertes vientos y frecuentes tempestades se guardó de comunicar la derrota de la Armada, desconfiaba de los cuatro capitanes que eran españoles

²¹ Como se ve hubo que abrir la mano a pesar de la orden de su Alteza.

²² A la vuelta la Trinidad hizo aguas y hubo que repararla, tomó rumbo a América pero no consiguió llegar y se volvió a las Molucas, siendo capturada por los portugueses. Después de mil aventuras los tripulantes regresaron a España en naves portuguesas.

y el portugués. Dictó algunos reglamentos para las señales y la disciplina a bordo, fijando a los pilotos y los maestros las reglas siguientes: “Su nave debía de preceder a las demás siempre, llevando en la popa un farol para la noche, además de una linterna



Relación de tripulantes fallecidos, desertores y desaparecidos

o estreñe, las demás naves debían hacer otro tanto; para cambiar de rumbo no encendía el farol, si dos luces (bien para disminuir su andar o por vientos contrarios); cuando encendía tres luces, debían quitar las velas del ala (se coloca sobre la mayor cuando hace buen tiempo y así acelera la marcha); si encendían cuatro luces, debían de recogerse todas las velas, pero si estaban apagadas estas cuatro luces, debían de extenderse todas las velas; varias luces y tiros de bombardas significaba que estaban cerca de tierra y debían navegar con cuidado, otra señal indicaba cuando debía de fondearse. Todas las noches se hacían tres guardias: la primera al caer la tarde (al mando del capitán), la segunda a las doce (al mando del piloto) y la tercera hacia el fin de la noche (al mando del maestre). Toda la tripulación pasaba por las tres guardias²³.

LAS NAVES

Los navíos de la flota eran:

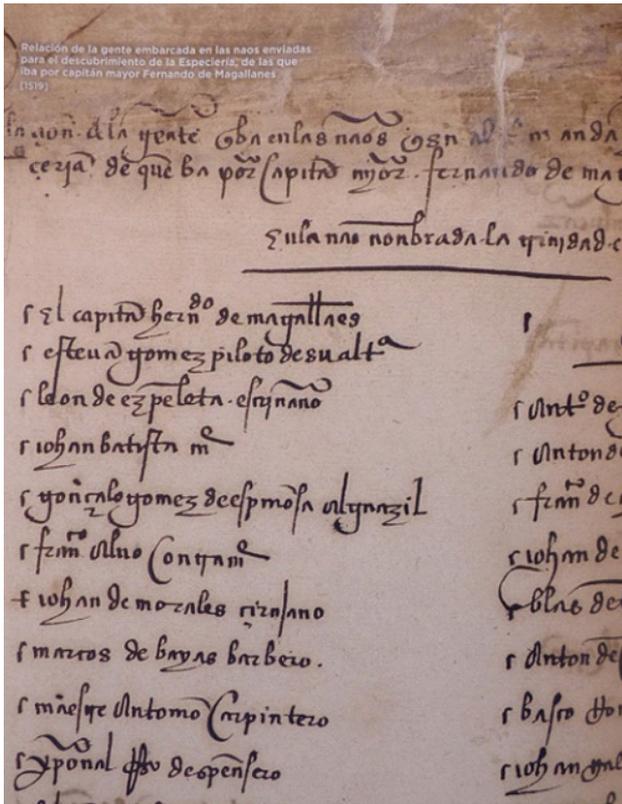
- *La Trinidad*, mandada por Magallanes y, posteriormente por Gaspar Gómez de Espinosa, con funciones de capitana.
- *La San Antonio*, de 120 toneladas, al mando de Juan de Cartagena, veedor general de la armada y capitán de la nave.
- *La Victoria*, de 85 Tm. y capitaneada por Luis de Mendoza, tesorero general. (posteriormente mandada por Juan Sebastián Elcano).
- *La Santiago*, de 75 toneladas. Capitaneada por el piloto Juan Serrano.
- *La Concepción* 90 Tm. la nao más vieja.

Las naves excepto *la Trinidad* al mando de Magallanes, estaban al mando de capitanes pertenecientes a la baja nobleza castellana. En la tripulación iban expertos navegantes y cosmógrafos como Andrés de San Martín, Esteban Gómez, Vasco Gallego o Juan Rodríguez Mafra. La tripulación se repartió de la siguiente forma: *La Trinidad* llevaba 62 hombres, *San Antonio* 57, *La Concepción* 44, *La Victoria* 45 y *La Santiago* 31. Más los capitanes de cada barco. Estos pequeños barcos fueron construidos posiblemente en el Cantábrico, tenían 20 metros de eslora. La flota partió de Sevilla en octubre de 1519, tres años después solo regresó la *Victoria*, conducida por Juan Sebastián Elcano al puerto de Sanlúcar de Barrameda, el 6 de septiembre de 1522. El día 8 fondeó en el puerto de Sevilla. Cada nave tuvo un destino diferente: *La Santiago* se estrelló en la costa argentina; *la San Antonio* desertó y retornó a España cuando la flota entraba en el estrecho de Magallanes; *la Concepción* fue quemada en Filipinas por escasez de tripulantes para hacerla navegar; *la Trinidad* cargada de especias, se descubrió una vía de agua y no pudo hacerse a la mar; *la Victoria* al mando de Juan Sebastián Elcano regresó a España tardó diez meses en el viaje de regreso desde las Molucas, vía Timor y el cabo de Buena Esperanza.

BASTIMENTOS

Magallanes llevó consigo en la expedición los siguientes instrumentos cosmográficos: 50 brújulas (acimutales), 21 cuadrantes de madera, 24 cartas de marear (mapas: 6 obras de Ruy Faleiro y 18 de Nuño García Toreno), 7 astrolabios náuticos (uno de madera y 6 de metal), 18 relojes de arena; otros instrumentos eran los cuadrantes de latón, pero no sabemos al día de hoy si los llevó en la expedición.

²³ Antonio Pigafetta, Primer viaje alrededor del globo, Orbis, Barcelona, 1988, pp. 39-40.

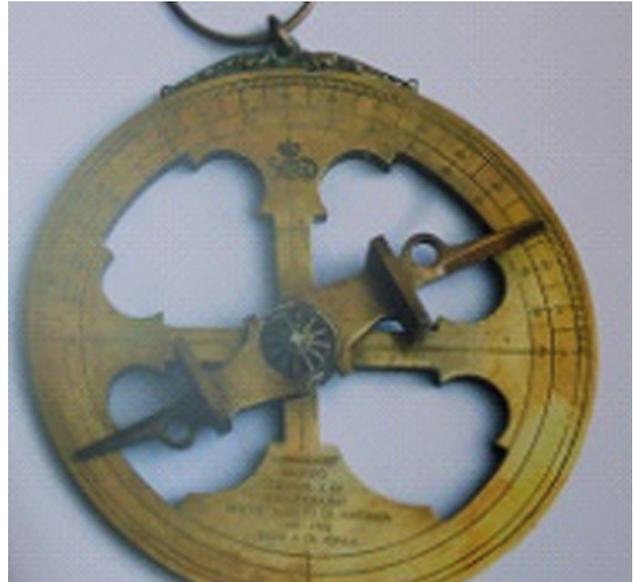


Relación de tripulantes embarcados en la nao capitana

El Astrolabio es un instrumento que mide en grado la altura de un cuerpo celeste sobre el horizonte. Los astrolabios utilizados en el Derrotero de la Armada de la Especiería, medía la altura del sol al mediodía (el punto más alto)²⁴. Parece ser que ya en el siglo II a.C. ya eran utilizados por las naves de Atenas. Básicamente consiste en un disco que representa una escala graduada perimetral, sobre cuyo centro pivota una aguja²⁵.

La flota iba provista de piezas de artillería ligera, como falconetes, versos y pasamuros²⁶. Disparaban pelotas de plomo, lanzaban clavos y simples piedras. Además se armó dos compañías de cien hombres cada una, dotados de lanzas, espadas, ballestas y arcabuces.

Dentro de los alimentos, la base era la galleta, una



Astrolabio de metal

especie de pan cocido varias veces para su mejor conservación denominado bizcocho (del latín *bis costus*), el vino era vital pues sustituía al agua cuando se corrompía. Para los guisos se llevaba legumbres como lentejas, garbanzos y habas, cocinaban con pescado salado o tocino, además llevaban aceite y vinagre. También se llevaron un millar de quesos (para cuando los temporales no aconsejaban encender el fogón), en ese caso la comida se reducía a pan, queso y vino. Llevaban animales como vacas y cerdos como reserva de leche y carne.

Para tratar con los países que iban a visitar, llevaban telas, de brillantes colores, terciopelos, 200 bonetes (gorros), azafrán hispano, marfil y frascos de mercurio. Las especias de las Molucas se adquirieron por medio del trueque, por ejemplo un vahar de clavo (230 kg.) se intercambiaba por 10 brazas de paño muy bueno bien 15 brazas de paño no muy bueno, 15 hachas, 35 vasos de vidrio, 150 cuchillos, 50 pares de tijeras, etc...

También llevaban una buena provisión de baratijas como peines, anzuelos, tijeras, espejos y cuchillos alemanes (de los peores) y 20.000 cascabeles y cuentas de vidrio de colores para el trueque.

²⁴ Durante el equinoccio, al mediodía el sol cae sobre el ecuador (latitud 0°) perpendicularmente (el sol está a una altura de 90°), mientras que en los dos polos (90° Norte y 90° Sur) el sol está a 0° de altura, por lo tanto si a 90° le restamos la altura del sol al mediodía, obtenemos los grados de latitud en que nos encontramos. Problema: a lo largo del ciclo anual, la inclinación del eje de la Tierra respecto del Sol variaba, para ello necesitaban unas tablas que informaran de la declinación en cada día del año respecto a los equinoccios.

²⁵ Guillermo Morán Dauchez, *el viaje más largo* pp. 33.

²⁶ Las naos de la expedición de Magallanes llevaban un elevado número de piezas: 62 versos de hierro, 10 falcones de hierro y 10 lombardas de hierro y 3 pasamuros (culebrinas extraordinarias de 40 calibres de longitud) que disparan balas de 6 libras.

ITINERARIO

1.-De Sanlúcar de Barrameda al Río de la Plata. Del 20 de septiembre de 1519 al 6 de febrero de 1520. 139 días de travesía²⁷.

El 10 de agosto salen las naves de Sevilla separadamente, se reúnen en Sanlúcar el día 20, donde embarcan agua y provisiones. Juan de Cartagena subió a bordo aquí (enviado por Carlos I como contrapeso a la fuerte autoridad de Magallanes). El comandante de la armada y sus capitanes bajaron de Sevilla²⁸ en



Puerto de Sevilla s. XVI

chalupas hasta Sanlúcar, aquí se avitualló la expedición y antes de partir se dio orden de confesarse a toda la tripulación, prohibiendo que se embarcase mujer alguna en las naves. “Navegó la armada quince días con buen tiempo hasta la costa de Guinea, donde tuvieron calmas más de veinte días”²⁹. El 26 de septiembre estaban en Tenerife y el 3 de octubre la Armada pasa entre Cabo Verde y sus islas, situadas a 30°30' de latitud Norte; sigue rumbo sur, hasta cabo Palmas (entre Liberia y costa de Marfil, justo por la ruta de los portugueses), Magallanes deseaba cruzar el Atlántico por la parte más estrecha (entre Guinea y Brasil).

Llegaron a Sierra Leona (8° N) y experimentaron durante 60 días, vientos contrarios o calmas chichas acompañadas de lluvias. Pigafetta escribe “cuando hubimos pasado la línea equinoccial, dejamos de ver la estrella Polar e hicimos rumbo al Brasil (23°30' S). Avistamos tierra brasileña el 29 de noviembre, posiblemente el cabo San Agustín y el 13 de diciembre avistamos la bahía de Guanabara (hoy Río de Janeiro), aquí los marineros probaron por primer vez la patata y pan de maíz, la piña, cañas muy dulces, carne de anta (parecida a la vaca), realizamos intercambios muy favorables (por un peine dos gansos y por un anzuelo cinco gallinas, por unas tijeras alimentamos a diez personas, por un cascabel una cesta de patatas, por un rey (cartas de naipes) seis gallinas”. Antes de esa fecha había llegado al Río de la Plata Díaz de Solís³⁰, Caboto y Américo Vespucci.

El 27 de diciembre zarparon rumbo suroeste llegando el 1 de enero de 1520 al “Monte Vidi”³¹ (Montevideo), descubrieron el delta del Río de la Plata donde desembocan los ríos Uruguay y Paraná, pasaron por un lugar pantanoso (después Buenos Aires) y por fin el 6 de febrero continuaron rumbo sur³².

²⁷ He dividido en ocho rutas el viaje completo, creo que es más didáctico y al mismo tiempo nos vamos adentrando en los diferentes peligros que encierra cada ruta. Quien tenga el catálogo de la exposición de Sevilla de noviembre de 2019, verá que me ha sido de gran ayuda para determinar los tiempos, ayuda nada despreciable.

²⁸ El día anterior a la partida, Magallanes y sus hombres rezaron a la virgen de los Remedios en su ermita, hoy desaparecida por la desamortización del siglo XIX, la imagen de la virgen se encuentra en la actualidad en una hornacina en el patio porticado frente a la entrada del palacio de Salinas en Sevilla.

²⁹ Antonio de Herrera, cronista mayor de Indias.

³⁰ Juan Pedro Díaz de Solís nació alrededor de 1470. Ingresó muy joven en la marina portuguesa. Juan Díaz de Solís viajó muchas veces desde su juventud hasta la India como piloto de las armadas de la India, donde Portugal poseía colonias y administraba una gran actividad comercial. El 14 de noviembre de 1514 Díaz de Solís capituló con el rey Fernando II el Católico para que: “...fuera con tres navíos á espaldas de la tierra, donde ahora está Pedro Arias, mi capitán general gobernador de Castilla del Oro, y de allí adelante, ir descubriendo por las dichas espaldas de Castilla del Oro mil setecientas leguas o más si pudiereis, contando desde la raya ó demarcación que vá por la punta de la dicha Castilla del Oro adelante, de lo que no se ha descubierto hasta ahora, sin tocar en tierra de Portugal, debiendo salir en Setiembre de 1515, hacer el viaje en secreto como que no es de mandato real, y al llegar á espaldas de Castilla del Oro, enviar un mensajero con cartas para hacer saber al rey, lo que descubriese y carta de la costa, y lo mismo á Pedrarias, y si halla camino ó abertura de Castilla del Oro á Cuba, avise esto inmediatamente”.

³¹ Un vigía (portugués o gallego) gritó ¡Monte vide eu!: he visto un monte.

³² Jose Luis Comellas García-Lera, *La primera vuelta al mundo*. Madrid, Rialp, 2012.



2.- Del Río de la Plata al Estrecho de Magallanes. Del 6 de febrero al 21 de octubre. 238 días de travesía.

Desde el Río de La Plata la armada se adentró por aguas meridionales hasta el país de los patagones³³, recalando en la bahía de San Matías (actual Golfo Nuevo), el 24 de febrero de 1520³⁴, que al no haber fondo se dirigen a la bahía de los Trabajos (Puerto Deseado), con fecha 31 de marzo llegan al Puerto San Julián³⁵, donde pasan el invierno austral (cinco meses), reparan los barcos, tienen contactos con los patagones y se subleva Juan de Cartagena y aliados. Magallanes raciona los alimentos, los hombres sufren el frío y el hambre, el silencio del capitán transmite el miedo ante la tripulación que facilitará

el estallido de un motín³⁶; el 7 de abril el motín fue protagonizado por los capitanes Luis de Mendoza (de la Victoria y tesorero), Gaspar de Quesada (de la Concepción) y Juan de Cartagena (de la San Antonio y veedor de la escuadra), con el apoyo de los maestros Antonio Coca (contador) y Juan Sebastián Elcano. Magallanes ejecutó y descuartizó de Luis de Mendoza, Antonio Coca fue apuñalado, a Quesada lo condenó a muerte³⁷. A Juan de Cartagena y los otros fueron indultados, pero al primero lo abandonaron en San Julián junto al clérigo Pedro Sánchez Reina participe en la conjura³⁸. Condenó a muerte a 40 marineros que se rebelaron en el puerto de San Julián debido al frío y a la escasez de alimentos; pero conmutó la pena ante la necesidad de disponer de todos los hombres.

La nave Santiago en una exploración por el río Santa Cruz se pierde³⁹. El 24 de agosto de 1520 dejan el Puerto de San Julián las cuatro naves (San Antonio, Concepción, Victoria y Trinidad) y llegan al Puerto Santa Cruz, permaneciendo en el mismo desde el 30 de septiembre hasta el 18 de octubre y ya en plena primavera continúan dirección sur, el 1 de noviembre al cabo de los Santos (hoy punta Dungenes), el cabo del Espíritu Santo y llegan al cabo Vírgenes, a las puertas del tan deseado estrecho.

3. Paso del Estrecho de Magallanes. Del 21 de octubre al 28 de noviembre de 1520. 37 días de travesía.

Tres décadas llevaban los marinos españoles buscando el estrecho y la Armada de la Especiería lo consiguió, poniendo en contacto los dos océanos más grandes del planeta: el océano Atlántico y el océano Pacífico. Desde el punto de vista marítimo, fue la hazaña más gloriosa de todo el viaje⁴⁰.

³³ Los patagones no eran gigantes, eran hombres de buena estatura "los tehuelches", vivieron en la Patagonia unos doscientos años y al no ser muy numerosos fueron asimilados o exterminados por otros indios de menor estatura, los actuales habitantes de la Patagonia.

³⁴ Habían llegado al paralelo 40° Sur, latitud nunca alcanzada por ningún europeo. Focas, lobos marinos, ballenas y pingüinos son descritos por Pigafetta, cronista oficioso del viaje.

³⁵ San Julián estaba a 150 millas del Estrecho pero Magallanes no lo sabía y tuvieron que sufrir un invierno durísimo por la cercanía de la Antártida. En una semana podrían haber atravesado el Estrecho de Magallanes y entrar en el océano Pacífico ganando latitudes menos frías.

³⁶ "Rogaron al capitán Magallanes que hubiese por bien sacarlos de aquella desventura, que se volviese atrás adonde no hubiese tan áspero invierno... y que le bastase y se contentase con haber llegado adonde asadía ni temeridad de alguno de los mortales jamás había osado", fragmento de la crónica de Maximiliano Transilvano.

³⁷ Indultado y a los pocos días meditó una nueva traición.

³⁸ El capitán Esteban Gómez que mandaba la nao San Antonio, después de abandonar la flota recaló en el puerto de San Julián en el viaje de vuelta, los recogió a bordo y los condujo a España. Pigafetta señala que Gómez odiaba a Magallanes porque cuando éste se entrevistó con el Rey, él estaba a punto de organizar y obtener unas cabalelas para una expedición a su mando. Pigafetta. opus. cit p. 57.

³⁹ La Victoria encalló en la ribera y los tripulantes de la misma recorrieron cientos de kilómetros al norte buscando el Puerto San Julián. Expediciones de salvamento se hicieron, pero no recuperaron el navío, pero sí los enseres, útiles y provisiones. Durante dos meses estuvieron recogiendo enseres y víveres que el mar iba arrojando.

⁴⁰ Así lo cuenta el cronista Francisco de Albo: "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, después hubimos buen tiempo y anduvimos al Sur-Sudoeste dos días... A los 21 del dicho (mes de octubre) tomé el sol en 52° limpios a cinco leguas de tierra, y allí anduvimos una abierta como bahía... y al cabo que descubrimos antes de esta punta se llama el Cabo de las Vírgenes".

Cuando doblan el cabo Vírgenes ven una amplia bahía y un temporal les azota 36 horas arrastrándolos dentro de la bahía. La nao San Antonio y la Concepción se adelantan para reconocer sus aguas vuelven y comunican que es el estrecho tan buscado. Con buen andar de 3,80 nudos recorren 77 millas sin incidentes, hasta llegar a dos canales en que obliga a Magallanes a dividir la flota, por el primero dirección sureste por el Paso Boquerón y el segundo por el Sur-oeste por el Paso del Hambre.

La nao San Antonio pilotada por Esteban Gómez se adelanta a la Concepción y por la noche se da la vuelta y vuelve a España⁴¹.

Magallanes por su parte se interna en el Paso del Mar hasta que el 28 de noviembre a través del cabo Deseado, (hoy cabo Pilar) desembocan en el gran mar. Han recorrido 305 millas desde el cabo Vírgenes a cabo Pilar⁴², es una proeza, estos tripulantes a bordo de naos de velas cuadradas, que no existía la posibilidad de ceñir⁴³, desafiando a vientos que sobrepasan los 50 nudos y las fuertes corrientes de estas aguas que alcanzan los 8 nudos, y sobre todo atravesaron el estrecho sin perder ninguna nave en accidentes, este fue el recorrido: desde Surgidero Stonewal, atraviesan la Primera y Segunda Angostura, llegan a la isla Isabel y más adelante en el cabo Monmouth se abren los dos canales; cogen el derecho y llegan al cabo Froward y posteriormente al Paso Inglés y la isla de Carlos III, se adentran por un canal estrecho, de 1,3 millas de ancho llegando al río llamado las Sardinias (por la gran cantidad de peces) anclan y esperan a los otros tres barcos durante cuatro días⁴⁴.

Mientras Magallanes observa las cumbres heladas de la península Córdova, al Noroeste se abre un amplio canal, es el Paso del Mar, que a medida que avanzan, se abre al gran mar, el mar de Balboa (el océano Pacífico).



4. Estrecho de Magallanes a las Islas Marianas: 99 días, del 28 de noviembre al 6 de marzo de 1521.

Cuando Magallanes sale del estrecho, se encuentra con un mar tranquilo y agradecidos bautizaron a dicho mar como "Mar Pacífico", estaban tan al sur que no pensaron que era el mismo mar que en 1513 Vasco Núñez de Balboa había descubierto atravesando el istmo de Panamá y puesto de nombre "Mar del Sur". Magallanes tuvo mucha suerte, pues el océano Pacífico⁴⁵ no tiene nada de pacífico, pues junto al mar Austral es la zona más tempestuosa de la Tierra.

Entre enero y marzo de 1521 en esta zona se dio un fenómeno que hoy llamamos "Niño" que tiene una secuencia o periodicidad de entre cinco y siete años, este nombre lo pusieron los pescadores peruanos que conocían bien este fenómeno, consiste en una corriente cálida procedente de Indonesia y que de vez en cuando alcanza las costas de Sudamérica, escasea la pesca, porque los peces encuentran en aguas frías más fácilmente alimento. Este fenómeno

⁴¹ Antonio Pigafetta, Primer viaje alrededor del globo, Orbis, Barcelona, 1988.

⁴² Pigafetta relata que "el estrecho tiene 440 millas o 110 leguas marítimas de cuatro millas cada una, media legua de ancho, limitado por montañas muy elevadas y cubiertas de nieve, el estrecho es muy profundo, no pudiendo echar el ancla sino muy cerca de tierra". *Opus cit.* p. 56.

⁴³ Es la acción de navegar a vela contra la dirección del viento (hacia barlovento) en el menor ángulo posible. Es una técnica empleada por los barcos de vela que consiste en hacer un zigzag contra el viento, que les permite navegar a través de las zonas donde el viento no es favorable.

⁴⁴ La Victoria se había vuelto para buscar a la nao San Antonio entró en el estrecho de la izquierda y avanzó bastante, dejando señales y cruces de orientación, todo fue en vano.

⁴⁵ El océano Pacífico tiene una longitud de norte a sur de 15.000 km. desde el Mar de Bering hasta el mar de Ross en la Antártida y una anchura de 19.800 km, desde la Indonesia a la costa de Colombia.

no trascendió a los científicos hasta mediados del siglo XX. Sin el “Niño”, Magallanes no hubiera podido atravesar el Pacífico y llegar a las Filipinas.

Con buenas aguas y brisas favorables, derivaron hacia el Norte, porque las Islas de la Especias se encuentran a la altura del Ecuador. Costeando Chile recorrieron más de cuatro mil kilómetros y una vez alcanzado el ecuador, dirigirse derecho al Oeste hasta alcanzar las Molucas. Por las costas de Chile veía altísimas montañas nevadas⁴⁶.

A la altura de 30° Sur giró al noroeste (observó que la corriente del “Niño” se debilitaba y los vientos alisios eran muy suaves), y a la altura de ecuador se encontró con los alisios del Norte pensando que más tarde que temprano, se encontraría con las costas de Asia⁴⁷. Magallanes calculaba que a la altura de 10 o 12° Norte, necesariamente se tenían que encontrar con China o con Malasia⁴⁸. Navegando al Norte del Ecuador, Magallanes no vio las islas de las Marquesas, las Cook, las Gilbert, las Marshall que estaban al Sur, incluso pasaron entre el archipiélago de Tuamotu y las Marquesas sin avistarlas. El 24 de enero de 1521 dieron con una isla pequeña y la nombraron San Pablo⁴⁹, las penalidades fueron grandes en agua y alimentos, padecieron el escorbuto⁵⁰ pues se les hinchaban las encías sobrepasando los dientes en ambas mandíbulas, hubo 19 muertos y al final del trayecto casi todos estaban enfermos. Veinte y cinco marineros sufrieron de dolores en los brazos, en las piernas y otras partes del cuerpo, al fin sanaron.

El 6 de marzo de 1521 dieron con la isla de Guam, en el archipiélago de las Marianas. De 45 km. de longitud y 549 kilómetros cuadrados de superficie, los naturales de la isla en pequeñas barcas asaltaron los barcos y se llevaron armas, vajillas, herramientas y anclas⁵¹. Todo fue recuperado, por este motivo a estas islas fueron llamadas de los Ladrones (hoy Marianas).

Pigafetta: “navegamos entre el oeste y el noroeste cuarta de noroeste, hasta la línea de equinoccial, a 122 ° de longitud de la línea de demarcación⁵² que está a 30° al oeste del primer meridiano, y éste a 3° grados al oeste de Cabo Verde. Continuamos costeando dos islas muy elevadas situada una a 20° de latitud meridional llamada Cipango⁵³ (Japón) y la otra a 15° llamada Sumbdit-Pradit” (muy cerca de las costas de China).

El día 9 de marzo retomaron rumbo a Poniente, dividiendo varias islas a los siete días de travesía: isla de Siargao, Mindanao, Hinatuan, Dinagat, Isla Panaon, isla de Leite y el 28 de marzo arribaron a la isla de Mazaua (actual Limasawa) recibiendo generosamente su líder el rajá Calambu recomendando viajar al pueblo de Cebú (las Filipinas). El 17 de marzo de 1521 el marinero Navarro subido en la gavia gritó tierra. Por fin estaban en el Extremo Oriente⁵⁴. Habían recorrido 4.000 leguas y no habían sufrido ninguna tormenta.



⁴⁶ Eran los Andes, la cordillera más larga del mundo. Como pensaba que el maluco estaba muy cerca, no se reabasteció de frutos secos, y pasaron hambre y sed en toda la travesía.

⁴⁷ Si los marineros de Colón se habían asustado de la inmensidad del Atlántico, imaginaros la sorpresa de estos marineros cuando vieron la inmensidad del Pacífico.

⁴⁸ Este viaje demostró dos realidades: la verdadera dimensión del planeta y que la superficie de los mares es mucho más extensa que la de las tierras.

⁴⁹ Eran costumbre entre los marinos ponerle el nombre del día siguiente. El 25 se celebraba la conversión de San Pablo. Posiblemente era el atolón de Puka Puka, del archipiélago de Tuamotu.

⁵⁰ Pasaron tres meses y 20 días, sin alimentos frescos, el escorbuto provocado por falta de vitaminas murieron 19 marineros y enfermaron 30.

⁵¹ Los habitantes de estas islas no tenían el sentido de propiedad privada, todo era de todos.

⁵² Recordamos que esta línea de demarcación es la que fijó el papa Alejandro VI (el Borgia español) entre las posesiones portuguesas y españolas.

⁵³ Es el nombre que Martín Behaim le designó en su globo terráqueo.

⁵⁴ Jose Luis Comellas, la travesía del inmenso Océano. La primera vuelta al mundo. Madrid, Rialp, 2012.

5. Rumbo a Filipinas y Borneo. 16 de marzo a 8 de julio de 1521. 114 días de travesía.

Las naves se dirigen hacia el oeste y alcanzan las islas Filipinas, Magallanes las llama San Lázaro y decide establecerse en ellas debido a la amabilidad de los nativos, por lo visto no tenía prisa en llevar a las Molucas. El 28 de marzo llegaron a Ceilán, intercambiando productos con su rey llamado rajá Siagu y con sus súbditos durante varios días. Después vino su hermano rey de la isla de Mindanao, rajá Colambu quién acompañó a los expedicionarios a través de las islas de Ceilán, Bohol, Canigán, Baybay y Gatigán recorriendo 35 leguas hasta la isla de Zubu, el domingo 7 de abril fueron recibidos por el rey Humabón, y estuvieron intercambiando mercancías varios días. Esta amabilidad se trucó cuando en un combate en Maztán, Magallanes muere; en la isla de Zubu, parte de la tripulación es pasada a cuchillo y la armada queda débil, sin líder, sin rumbo y sin destino. El único objetivo es sobrevivir.

Magallanes conoció al rajá Humabón de Zubu, aceptando éste un acuerdo comercial con el rey de España, prometiendo convertirse al cristianismo él, su pueblo y sus aliados: Todos menos Cilapulapu jefe de la cercana isla de Maztán⁵⁵. Las instrucciones recibidas del rey de España era evitar los combates con los indígenas y mantener la concordia. Los propios oficiales de la expedición trataron de disuadir a Magallanes del desembarco, incluso el rajá Humabón le recomendó evitar un enfrentamiento directo.

Antonio Pigafetta en su crónica nos relata: *“El 27 de abril se preparó el ataque a bordo de tres chalupas y 60 hombres⁵⁶ provistos de corazas y cascos, prohibiendo a sus aliados indígenas entrar en combate⁵⁷ Magallanes queriendo hacer una demostración de fuerza para impresionar a sus aliados cometió varios errores: el primero fue que las chalupas no pudieron acercarse a la playa porque lo impedía las rocas y bajíos; segundo, decidieron bajar 49 hombres y hacer el recorrido andando hasta la playa, donde les esperaban mil quinientos indios organizados en tres batallones; tercero los mosqueteros y ballesteros de las chalupas como tiraban desde lejos no llegaban a los enemigos; cuarto, antes de alcanzar la playa fueron atacados por una lluvia de flechas envenenadas, lanzas de cañas con la punta endurecida, estacas,*

pedras y hasta tierra cayeron sobre los expedicionarios, pronto se dieron cuenta que no hacían efecto sus ataques por nuestras corazas, empezaron a dirigir sus armas a las piernas y no pudimos resistir mucho tiempo; quinto, reconocido Magallanes centraron sus ataques sobre él. Magallanes mal herido ordenó la retirada, pero fue rodeado y rematado en el agua, con él murieron ocho expedicionarios más. Las bombardas de las chalupas no servían de nada y optamos por retirarnos, dentro del agua y a un tiro de ballesta recibimos un nuevo ataque y todos íbamos heridos y alcanzamos las chalupas y nos dirigimos a las naves”⁵⁸.

Pronto elegimos a dos comandantes Duarte Barbosa (portugués) y Juan Serrano. Humabón, rey de Zubu lloró la muerte de Magallanes, pero impresionado por la derrota planeó exterminar a los expedicionarios y quedarse con los barcos, para ello los convocó a un banquete, asistiendo Juan Serrano, Duarte Barbosa⁵⁹ y 22 hombres más. El piloto Juan Lopes Carvalho sospechó la invitación y regresó a bordo. Humabón los degolló a todos excepto a Juan Serrano que lo dejaron con vida a cambio de un rescate. Ante el peligro las tres naves se hicieron a la vela abandonando a Juan Serrano en la isla.

Juan Lopes Carvalho sucesor de Magallanes como Capitán General tras la ausencia o muerte de Serrano, en el mes de mayo y en la isla de Bohol tomó una decisión drástica: a la vista de falta de tripulantes y como la Concepción era la nave que estaba peor de las otras dos la Trinidad y la Victoria, determinó desgazarla y servirse de sus aparejos, clavos, maderas etc... para pertrechar a las otras dos y así poder continuar la expedición rumbo a las Molucas.

De vuelta en la isla de Mindanao establecieron alianzas, identificaron puertos y zonas auríferas, marcharon hacia Palawan al este de las Filipinas, recalando en la ciudad de Madura, capital de Borneo, los habitantes eran budistas y muchos musulmanes, tras la conversión del rajá Sery Paduka en el sultán Ahmed.

El 29 de julio tomaron a la fuerza seis juncos de guerra que se les había aproximado, y alarmados de una nueva trampa, salieron de Borneo y en una isla que Pigafetta llama Cimbombón se detuvieron mes y medio. Faltaba un liderazgo que hiciera cumplir las

⁵⁵ Éste le contestó que no reconocía la autoridad del rey de España.

⁵⁶ Otras crónicas hablan de dos botes y 70 hombres (El viaje más largo... catálogo exposición).

⁵⁷ El rey cristiano de Zubu, su yerno, varios príncipes de la isla y un buen número de hombres armados a bordo de veinte o treinta balangayes.

⁵⁸ Antonio Pigafetta, Primer viaje alrededor del globo, Orbis, Barcelona, 1988, pp. 98 a 103.

⁵⁹ Elegidos comandantes de la expedición.

órdenes reales, si no es inexplicable que asaltasen el junco de un dirigente indígena de Palawan y en octubre cerca de Mindanao asaltasen también a una barca llamada *biniray* y matasen a siete de los dieciocho tripulantes. Es ahora cuando toman rumbo directo a las Molucas.

6. De San Lázaro (islas Filipinas) a Tadore (islas Molucas). 96 días de travesía, 16 de septiembre a 21 de diciembre de 1521.

Antes de partir reparan los barcos y destituyen a Juan Carbalho, nombrando a nuevos capitanes: Gonzalo Gómez de Espinosa para la nao Trinidad, Juan Sebastián Elcano para la nao Victoria, que junto al maestre Juan Bautista compartirán el gobierno de la Armada, siendo auxiliados por el contador Martín Méndez. La nueva autoridad acaba con el peligroso y errático viaje que ya duraba cuatro meses.

Fondean en una isla casi desértica solo encuentran moros desterrados de una isla llamada Burné, los víveres son escasos y continúan hasta Cagayán, que está situada a 7° 30' de latitud Norte, faltos de víve-



⁶⁰ Embarcación parecida a una piragua grande.

⁶¹ En cada isla se le da un nombre distinto al clavo, en Tadore se llama *jhomodes*; en Sarangani *bongalaban*; en las Molucas *chiache*.

⁶² Pigafetta en su crónica relata la situación de cada isla: Tadore 27' latitud Norte y 161° de longitud de la línea de demarcación; Tarenate 40' latitud Norte; Mutir en la línea equinoctial; Bachián 1°.

⁶³ Gran amigo y pariente de Magallanes, el portugués había escrito a Magallanes informándole que existía un comercio muy ventajoso que hacer e instó a Magallanes que se encontraba en Malaca a hacer dicho viaje; El rey Manuel de Portugal rehusó subirle al mes medio ducado por los servicios prestados a la Corona y en venganza se vino a España y propuso al rey Carlos I ir al Moluco por el oeste, lo que consiguió. Pigafetta *opus. cit.* p. 125.

res y desmoralizados continúan hasta la isla de Palaocán, tierra rica en víveres y se proveen de cerdos, cabras, gallinas, bananas, cocos, caña de azúcar, nabos, arroz...habían llegado a la tierra de promisión (9°20' Norte y 171° 20' de longitud de la línea de demarcación). Hacen amistad con el rey Siricanda, musulmán y bastante obeso, y éste le permite comerciar y abastecerse de agua y leña. Pasan por la isla de Bibalón donde hay jabalíes muy grandes de colmillos muy gruesos de dos palmos y medio de largo, también hay cocodrilos, ostras, mariscos y tortugas muy grandes.

Al salir de la isla persiguen a un junco que viene de Burné, lo toman y lo saquean, en él va el gobernador de Palaocán, su hijo y su hermano, ponen como rescate cuatrocientas medidas de arroz, veinte cerdos, veinte cabras y ciento cincuenta gallinas, siendo recibidas antes de los siete días, al que añadieron los naturales del país cocos, plátanos, cañas de azúcar y vino de palmera. Más adelante secuestran una bignaday⁶⁰, de los dieciocho tripulantes que van a bordo matan a siete, los demás eran jefes de Mindanao, uno de ellos hermano del rey que aseguró que conocía donde se encontraba las Molucas. Atraviesan una veintena de islas y en una de ellas secuestran a dos pilotos para que les condujeran a las Molucas, con rumbo sur-sudoeste y cerca de una isla los prisioneros del bignaday se escapan nadando.

El miércoles 6 de noviembre reconocen cuatro islas y el piloto les indica que habían llegado a las Molucas, en agradecimiento la tripulación de las naves hacen una descarga de artillería; llevaban veinte y siete meses buscando las tan deseadas islas. Con rumbo sur al atardecer del 8 de noviembre de 1521 la Trinidad y la Victoria entraron en el puerto de la isla de Tadore.

El rey se hace llamar rajá sultán Manzor, musulmán y gran astrólogo. El día 10 se entrevistaron con el rey que manifestó que no tiene la cantidad de clavo⁶¹ que buscaban los españoles, informó que había cinco islas que crecen las especias: Tarenate, Tadore, Mutir, Mahián y Bachián⁶². También nos informó que hacía ocho meses que había muerto Francisco Serrano⁶³, capitán general del rey de Tarenate, en guerra con el de Tadore. Obligando al rey de Tadore dar a su hija en matrimonio al rey de Tarenate rajá Abuleis y como rehenes a todos los varones de los señores de la isla. Serrano cometió el error de ir pos-

teriormente a Tadore en busca de clavo y reconocido por el rey le dio unas hojas de betel envenenadas, muriendo a los cuatro días.

El martes, 12 de noviembre se fijó el precio de las mercaderías a cambio de clavo¹. El rey se apropió de todos los espejos que habían llegado sanos, muchos se habían roto por el camino, muchas de las mercaderías intercambiadas eran provenientes de los juncos asaltados antes de llegar a Tadore. Había prisa en volver a España así que hicieron buena provisión de víveres como cabras, gallinas, cocos, plátanos, melones, pepinos, cidras, intercambiado por cosas de poco valor.

Un portugués llamado Pedro Alfonso de Lorosa, amigo del rey de Tarenate, subió a nuestra nave y nos contó lo siguiente: *“Llevaba diez años en las islas Molucas, había llegado con los primeros portugueses y le habían prohibido hablar del descubrimiento de estas islas. Hacía once meses que un barco portugués al mando de Tristán de Meneses era conecedor de la expedición de cinco naves españolas en busca el Maluco al mando de Magallanes, y estaba irritado porque un paisano suyo trataba de perjudicarlo. Había despachado buques al cabo de Buena Esperanza y al de Santa María para interceptarlos, pero que no lo habían encontrado⁶⁵. Poco después el comandante de las Indias envió contra los españoles un galeón con dos baterías de bombardas, mandado por el capitán Francisco Faría, portugués, pero no pudo atacarlos en las Molucas por los bajos que había cerca de Malaca, o por las corrientes y vientos contrarios regresando al puerto de salida; y que este comercio de los portugueses con las islas es el que le produce al rey portugués los mayores ingresos; por esto es el empeño de ocultarlo a los españoles⁶⁶”*.

El 27 de noviembre el rey de Tadore hizo publicar un bando en que todo el mundo podía vender el clavo libremente, lo que permitió a los españoles una buena provisión del mismo. Antes de partir compraron clavo a precios muy bajos⁶⁷, cada marinero quería traer todo lo que podía, por lo que cambiaba

sus vestidos por clavo. *“El 4 diciembre día de Santa Bárbara se hizo una descarga de artillería y el día 8 festividad de la Concepción de Nuestra Señora, disparamos varios tiros de bombardas, bombas de artificio y de cohetes⁶⁸”*. Pedro Alonso de Lorosa decidió embarcarse con su mujer y todos sus enseres para regresar con los españoles; el comandante portugués de Malaca decidió retenerlo y Cechili amigo del comandante decidió apoderarse de Pedro Alonso y entregárselo. Mientras intercambiaban regalos con el rey de Tadore, cargaron ochenta toneles de agua a cambio le entregaron fusiles, algunos versos y cuatro barriles de pólvora; reservaron un lugar para cargar leña en la isla de Mare. Se cambiaron las velas por otras nuevas pintando en ellas la señal de la cruz de Santiago.

El miércoles 18 de diciembre la Victoria izó velas y se hizo mar afuera a esperar a la Trinidad, pero ésta al levar ancla, los marineros observaron una considerable vía de agua en la sentina, se descargó parte de la mercancía y durante dos días achicaron aguas pero sin resultado, acordaron que la Trinidad resuelto su problema, se dirigiría por el Darién por las costas de América, al final no resultó porque fue apresada posteriormente por los portugueses. Juan Carvallo se quedó en Tadore con 53 tripulantes, mientras la Victoria partió rumbo oeste con cuarenta y siete tripulantes y trece indios.

7. De Tadore al cabo de Buena Esperanza. 21 de diciembre de 1521 al 8 de mayo de 1522. 138 días.

El sábado 21 de diciembre de 1521, la Victoria partía al mando de Juan Sebastián Elcano, 47 tripulantes y 13 indígenas; pasaron por numerosas islas y fondearon en una llamada Buru (3° 30' S), pasaron por Tenetum, aquí encontraron víveres en abundancia, cerdos, cabras, gallinas, cocos, sagu, plátanos y chicores⁶⁹. Un piloto nativo le comentó a Elcano que se iba a adentrar en el gran mar, al que llamaban Laut-Chidot ; hoy es conocido por el océano Indico que ocupa el 20% de la superficie total de la Tierra y es el tercer gran océano después del Pacífico y Atlántico.

⁶⁴ Por diez brazadas de paño rojo de calidad, un bahar de clavo (un bahar tiene cuatro quintales y seis libras y cada quintal tiene cien libras), por quince brazadas de paño de mediana calidad un bahar, por quince hachas un bahar de clavo y otro bahar por treinta y cinco tazas de vidrio. Se acordó cambiar un bahar de clavo por ciento cincuenta cuchillos, cincuenta pares de tijeras, cuarenta bonetes, o un quintal de cobre.

⁶⁵ Enseguida se dieron cuenta que habían cogido otro mar por el Oeste y su comandante en las Indias Diego López de Sichera preparó seis naves de guerra contra Magallanes, pero al mismo tiempo tuvo noticias que los turcos preparaban una flota contra Malaca, por lo que despachó contra ellos sesenta buques al estrecho de la Meca, destrozando las galeras turcas y quemándolas cerca de Adén.

⁶⁶ Pigafetta, *opus cit.* p. 128.

⁶⁷ Un bahar por dos varas de cinta; cien libras por dos cadenas de latón que solo valían *un marcel* (veinte centavos en moneda venezolana).

⁶⁸ Pigafetta, *opus cit.* p. 136.

⁶⁹ Fruta semejante a la sandía, con cáscara muy nudosa; otra fruta era *comilicai* parecida a la pera pero más tierna.

El 25 de enero llegaron a la isla de Timor, solo en esta isla se cultivaba el sándalo blanco; las mercaderías más adecuadas para su intercambio son el paño rojo, telas, hachas, clavos y hierro. Es tan apreciado que vienen para su compra desde Malaca, Java y Luzón. Abandonan Timor el 11 de febrero y se adentran en el océano Índico, a la derecha dejan Sumara, Pegu, Bengala, Calicut, Goa, la costa de la India y por temor a los portugueses toman rumbo oeste-sudoeste. Finalmente se ven obligados a subir hasta el 42º latitud Sur para llegar al Cabo de Buena Esperanza, que está a 34º 30', allí permanecieron siete semanas con las velas plegadas porque lo impedían fuertes vientos del oeste, hubieran preferido parar en Mozambique para desembarcar a algunos enfermos, pero allí se encuentra un establecimiento portugués y no se arriesgaron, solo les quedaba de alimento arroz y agua, la carne por falta de sal se había podido.

De Timor al cabo de Buena Esperanza hay una distancia de 7.000 millas náuticas, por lo que la Victoria trazó una ruta lejos de la costa⁷⁰. Desde Timor a España hay 12.800 millas náuticas, el primer objetivo de Elcano es no ser apresado por las naves portuguesas a su regreso. Ya Manuel I desde el primer momento obstaculizó la formación de la Armada de la Especiería; su éxito permitiría a Carlos I, rey de España romper el monopolio luso de las especias desde las Indias Orientales.

Ya de por sí es una proeza para una embarcación de madera, rudimentaria y maltrecha, cargada hasta los topes y una tripulación diezmada, de total de 245 hombres solo volvieron 18, la velocidad de la nao no superaba los 8 nudos y tuvieron que enfrentarse a los fuertes vientos de los "Cuarenta Rugientes" en el océano Índico Sur, navegaron sin comida, sin agua potable, enfermos, sin poder hacer escalas y sin poder durante meses eludir a los elementos, a las adversidades y a las incertidumbres. Siempre huyendo de las naves portuguesas.

La nao Victoria con rumbo Suroeste se alejaba de las rutas portuguesas hasta alcanzar el meridiano 105º Este; después puso rumbo Sur y descendió hasta

el Trópico de Capricornio y de nuevo puso rumbo suroeste hasta toparse con una isla deshabitada a los dos meses de navegación (Nueva Ámsterdam, 37º49'33" S y 77º33'17" E, hoy día sigue deshabitada). En esta travesía sufrieron grandes calamidades, pasaron de vivir en una zona tropical, sobre el paralelo 8º Sur, con temperaturas de 30°C a navegar en el paralelo 37º Sur y 14°C.; durante meses pasaron mucho frío y hambre, con vientos constantes del Oeste⁷¹ y sin ropa de abrigo. Con izado y arriado de velas para avanzar algo y semanas a palo seco en las que perdieron el mástil del trinquete y lanzado al mar los cadáveres de los compañeros que iban muriendo a bordo.

8. Cabo Buena Esperanza al Cabo de San Vicente. 8 de mayo de 1522 al 4 de septiembre de 1522. 119 días de travesía.

Todavía quedaban 5.800 millas náuticas hasta llegar a España, Elcano mantuvo la decisión de evitar la costa africana en el Atlántico en poder de los portugueses, pero la debilidad de la tripulación, la escasez de víveres y las calmas ecuatoriales bajo un sol abrasante hizo que se decidiera a arribar a Cabo Verde; el 6 de mayo se acercaron a la costa doblaron el Cabo de Buena Esperanza a una distancia de 5 leguas⁷², a más distancia no le era posible doblarlo por las corrientes. Y durante dos meses con rumbo noroeste y sin paradas y perdiendo 21 hombres entre tripulantes e indios, el día 9 de julio, miércoles, divisaron Cabo Verde y fondearon en un lugar llamado Santiago, quedaban 35 tripulantes. Estaban en tierras enemigas; idearon una estratagema y era decir que venían de América con el palo trinquete partido (dijeron se había partido al doblar la línea equinoccial y que su comandante en jefe junto a dos naves más habían continuado a España).

Aquí se dan cuenta los españoles que no cuadraban sus diarios con la fecha del lugar, para ellos era miércoles y en Cabo Verde era jueves. Después supieron que no había error, pues siguiendo rumbo oeste el curso del sol, al dar la vuelta a la tierra se ganaba 24 horas, un día. La nao estaba fondeada y la tripulación negociando la compra de víveres, por error

⁷⁰ En su derrota pasaron por las islas de Caioán, Laigoma, Sico, Giogi, Cafí, Laboán, Tolimán, Titameti y Bachián, Latalata, Jacobi, Mata y Batutiga, a continuación cruzaron otro grupo de islas Silán, Noselao, Biga, Atulabaón, Leitimor, Tenetum, Gonda, Kailruru, Madaná y Benaia., con rumbo oeste-sudoeste. Pigafetta, *op. cit.* p. 145.

⁷¹ En el Hemisferio Sur las corrientes van de Oeste a Este. Elcano y su tripulación tuvieron que soportar viento y olas contrarios, continuamente.

⁷² La legua de marina o geográfica utilizada por los cosmógrafos y pilotos de los siglos XVI y XVII era llamada de 17,5 *al grado*, es decir, de 17,5 leguas por grado de longitud del meridiano terrestre (que mide 111,1111 km), o sea 5,5555 km. Correspondía a 1604 varas o 22.812 pies. El rey Felipe V en una pragmática de 1718 ordenó que fuera utilizada en las escalas de los mapas. En la era de los descubrimientos también se emplearon las leguas de 18 *al grado* y 25 *al grado* que equivalían a 1/18 y 1/25 del grado del meridiano terrestre.

utilizaron como moneda de cambio las especies de clavo y los portugueses se dieron cuenta del engaño, apresaron a 13 de los tripulantes que se disponían a embarcar las provisiones y víveres en la chalupa. Elcano levó anclas, desplegó velas y navegó la más rápido posible para poner a salvo a veintidós tripulantes que estaban a bordo en la nao. Varias carabelas portuguesas intentaron impedirlo.



9. CABO VERDE – SEVILLA. 15 DE JULIO A 8 DE SEPTIEMBRE DE 1522.

Para evitar el hostigamiento de los portugueses navegó al Noroeste de las islas Canarias, alcanzando los vientos favorables del anticiclón de las Azores y describiendo una larga curva, con vientos favorables llegaron a España. Estaban al borde de la extenuación pero tuvieron el honor de haber dado la primera vuelta alrededor de la Tierra.

A España llegaron el 6 de septiembre de 1522 cuando divisaron a lo lejos Sanlúcar de Barrameda. El práctico Pedro Sordo metió la nave en el puerto de Bonanza⁷³. Antonio de Pigafetta recogió en su diario: *“No éramos ya más que dieciocho, la mayor parte enfermos. El resto de los sesenta que partimos del Maluco, quién murió de hambre, quién evadióse en la isla Timor, quienes fueron ejecutados por sus delitos”*.

El lunes 8 de septiembre la Victoria llegó a Sevilla, fue ayudada a remontar el Guadalquivir por un barco de Sanlúcar, que pudo a su disposición el propietario Pascual Garza, remontando el río, el 7 cenaron en Coria. Dos personas vigilaban continuamente la carga de clavo: Elcano y el escribano Juan de Eguívar. Al llegar a Sevilla la Victoria disparó salvas de su maltrecha artillería: tres piezas gruesas, seis versos y un pasamuro⁷⁴. Pigafetta nos relató el desembarco que se efectuó al día 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 (catedral de Sevilla) y la de Santa María de la Antigua (en el convento de Triana), como habíamos prometido hacer en los momentos de angustia”*.

Sabemos sus nombres y cargos⁷⁵: El capitán Juan Sebastián Elcano de Guetaria; tres contra maestres Francisco Albo de Axio (Rodas), Miguel de Rodas y Juan Acurio de Bermeo; un sobresaliente Antonio Pigafetta natural de Lombardia (Italia); un barbero Hernando de Bustamante natural de Merida; un lombardero Andrés Hans natural de Aquisgrán; tres grumetes Juan de Arratia natural de Bilbao, Juan de Santander natural de Cueto y Vasco Gomes natural de Bayona; un paje Juan de Zubileta natural de Baracaldo y siete marineros Diego Gallego natural de Carmona, Martín de Iudícibus natural de Génova, Nicolao de Nápoles, Miguel Sánchez natural de Rodas, Antonio Hernández Colmenero natural de Huelva, Juan Rodríguez natural de Huelva y Francisco Rodríguez natural de Sevilla. En total habían recorrido catorce mil cuatrocientas sesenta leguas.

El 10 de septiembre se empezó la descarga de la nave y a pesar los 381 costales que traía. En las anotaciones ponía 700 quintales y 23 libras de clavo⁷⁶. Quedaron netos 480 quintales y 58 libras que se vendió a Enrique Ehinger por 7.569.130 maravedíes (a 42 ducados el quintal)⁷⁷. El monto del costo de la Armada de la Especiería había costado 8.344.355 maravedíes⁷⁸. La diferencia en el peso es que la especia se recoge verde y húmeda y va mermando con el paso del tiempo. El clavo de olor dio para pagar todos los gastos de la expedición y un pequeño be-

⁷³ Por esta operación cobró 525 maravedíes (AGI, Contratación, 5090, libro 4, f 74v).

⁷⁴ El verso, era una pieza de calibre reducido y con gran aumento de la longitud de su caña. El pasamuro pieza de artillería, tenía media libra de carga.

⁷⁵ Y su lugar de procedencia: Cuatro vascos (Elcano de Guetaria; Acurio de Bermeo; Arratia de Bilbao y Zubileta de Baracaldo), dos andaluces de Huelva (Juan Rodríguez y Antonio Fernández), un gallego, Diego; un cántabro, Juan de Santander; un extremeño Hernando de Bustamante; un alemán Hans; dos portugueses (Francisco Rodrigues y Vasco Gómes); dos italianos (Iudícibus y Antonio Lombardo); y cuatro griegos (Albo de Quío, Nicolás de Nápoles de la Rumania y dos Migueles de la isla de Rodas). Además llegaron tres indígenas: Juan Cermeño, el esclavo Francisco y un tal Manuel, hombre principal y sabio que no se le permitió volver al Maluco.

⁷⁶ *El árbol del clavo alcanza gran altura, sus hojas parecidas al laurel y su corteza color oliváceo, el clavo nace en la punta de las ramas en ramilletes de diez a veinte, en principio es de color blanco, pero al madurar se oscurece y se pone negro, se cosecha dos veces, por navidad y por San Juan; crece en las montañas de las cinco islas de las Molucas. Pigafetta, op. cit. p. 132.*

neficio. La nao Trinidad también cargada de clavo, fue capturada por los portugueses en las Molucas y pasado el tiempo solo volvieron 4 marineros.

EN ESPAÑA Y EN EUROPA COMIENZA UNA NUEVA VISIÓN DEL MUNDO

Elcano desde Sevilla inmediatamente envió dos cartas al Rey que estaba en Valladolid. En la primera le anunciaba la hazaña y el éxito del viaje⁷⁹ y en la segunda le rogaba 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 ellos⁸⁰.

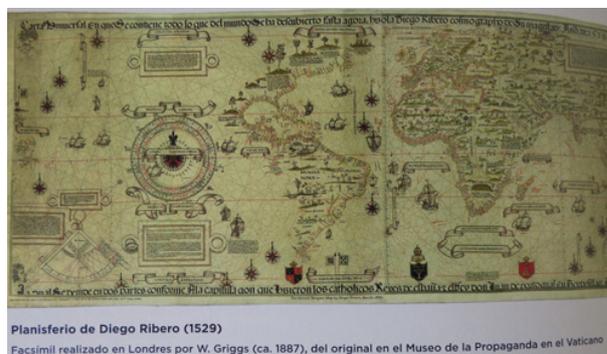
El día 13 de septiembre Elcano recibió una carta el Rey, conminándole a acudir urgentemente a Valladolid⁸¹. Acude Elcano junto a Francisco Albo (piloto), Hernando de Bustamante (secretario), también Martín Méndez acude a la cita. Elcano aporta una relación del viaje; Francisco Albo el derrotero con las singladuras día a día; Martín Méndez la memoria de los fallecidos en la armada y Bustamante el libro de los tratados hechos entre el rey de España y los reyezuelos de las islas (las Molucas)⁸².

Cuando el 8 de septiembre de 1522 la nave Victoria echó el ancla en Sevilla, Elcano es reclamado de forma imperativa e inmediata por Carlos I⁸³. De

las entrevistas con los miembros de la Corte, el más contundente es Anguiera, casi despectivo da la clave de lo que denominó el fracaso de Elcano: “*Los 18 supervivientes son todos prácticamente casi ignorantes, según han sido interrogados*”. Elcano aprovecha su estancia en Valladolid para entregar un memorial solicitando diferentes mercedes, con poco éxito⁸⁴. Se tendrá que conformar con una renta de 500 ducados, hacerse perdonar de un delito al Estado⁸⁵ y consolidar un trato de favor en los círculos del poder, Elcano es consciente de su inmenso crédito entre los armadores, navegantes y marinos.

APENDICE: TRIPULANTES Y CRONISTAS DE LA EXPEDICIÓN.

Cronistas: Del primer viaje de circunnavegación, iniciado por Magallanes en septiembre de 1519, hace



⁷⁷ Un quintal era una antigua unidad de masa española, que equivalía a 100 libras castellanas (46,008 kg). El quintal tenía como fracción la arroba, que era la cuarta parte de un quintal (11,5 kg). Cuando empezó a adoptarse el sistema métrico decimal en muchos lugares se redondeó el quintal a 50 kg, y más tarde se definió el quintal métrico como: 1 quintal métrico (qqm) = 100 kg.

⁷⁸ Económicamente la Armada de la Especiería tuvo un rendimiento muy moderado, del 4,5% en tres años, los productos vendidos supuso 8.680.551 maravedíes, se invirtió 8.334.335 maravedíes, el beneficio neto fue 346.216 maravedíes. Desde otro punto de vista, la Victoria representaba solo 85 toneladas de los 520 que suponían las cinco naves, si hubieran vuelto todas las naves, el beneficio hubiera sido de 50 millones de maravedíes, y una rentabilidad próxima a los 500%. En el factor humano fue un completo desastre, de 245 tripulantes, volvieron 18, el 92,7% de los tripulantes no volvió por diferentes causas.

⁷⁹ “*Más saberá tu Alta Majestad lo que en más avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el ocidente e viniendo por el oriente*”. VV.AA. *El viaje más largo*, Madrid, 2019, Sociedad Mercantil Estatal de Acción cultural, p. 289. AGI, Patronato Real, 48, R.20. Carta en dos hojas 21x29,5 cm. En papel manuscrito. Como vemos habla al Rey de tu, en aquella época un total despropósito. El 2 de julio de 2014, esta carta fue adquirida por el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes e incorporada al AGI.

⁸⁰ Un correo a caballo llevó las dos cartas al Rey desde Sanlúcar de Barrameda a Valladolid, solo tardó 3 días menos 6 horas.

⁸¹ “*Luego que esta carta leáis, toméis dos personas con vos, las más cuerdas y de mejor razón, y os partáis y vengáis con ellos donde yo estuviere.... Y mando a los oficiales de la Casa de Contratación de las Indias, que os vistan y provean de todo a vos y á las dichas dos personas. Y cuando viniéreis traeréis con vos todas las escrituras y relaciones de autos que en dicho viaje habéis fecho*”.

⁸² Este libro es de especial importancia diplomática, pues en el caso de que se demuestre que las Molucas caen en demarcación portuguesa (antimeridiano del Tratado de Tordesillas), por lo menos podían probar que los dirigentes de las Molucas eran vasallos de la corona de Castilla.

⁸³ Ministerio de Culturas y Deporte, *opus cit.* p.221. Francisco de Borja Aguinagalde Olaizala, *El protagonista olvidado del relato de la primera circunnavegación*. Comenta “El día 6 de octubre cuenta en forma telegráfica de folio y medio lo sucedido durante los tres años del viaje, en éstos tutea al rey, algo inaudito y extraordinario. El día 11 el secretario Cobos le contesta en persona de su puño y letra (infrecuente) y le conmina a acudir a Valladolid. En la Corte es interrogado por cronistas, los eruditos y los humanistas del Rey, personajes muy reputados, a saber: el embajador veneciano Gaspar Contarini, el humanista belga Maximiliano Transilvano (miembro de la cancillería de Gattinara) y Pedro Mártir de Anguiera cronista oficial (Lleva relatando durante tres décadas todos los descubrimientos).

⁸⁴ El memorial fue encontrado en 2015 por Francisco de Borja Aguinagalde en el Archivo Histórico de Euskadi.

⁸⁵ Elcano conocedor de su fama, a inicios de 1523 presenta al Rey una relación de servicios, solicitando el perdón por un delito cometido hace años (por necesidad). El Rey por Real Cédula concede el perdón a Juan Sebastián Elcano por haber vendido una nao a extranjeros (vasallos del duque de Saboya). AHE, serie Lardizábal, dossier Juan Sebastián Elcano, Archivo de la Torre de Laurgain, legajo 15, nº 9.

500 años, y cerrado en septiembre de 1522 por Juan Sebastián de Elcano al mando de la nao *Victoria*, hay varias crónicas, narraciones y otros documentos de la época, que hablan de aquella gran aventura. Fueron obras de gentes que quisieron dejar constancia de la expedición en la que habían sido protagonistas, o de lo que les contaron los expedicionarios a su regreso. Entre ellas se pueden citar las siguientes:

- **“Crónica” de Pigafetta.** Antonio Pigafetta fue el cronista del viaje, que con gran cantidad de detalles ha dejado un jugoso relato de la expedición, desde la salida de España con cinco barcos, hasta su regreso con solo la *Victoria*. Fue un aventurero rico a la vez que escritor por vocación y afición, que se enroló en la expedición de Magallanes para ver y conocer cosas nuevas. Nació en Vicenza, Italia, en el seno de una acaudalada familia, probablemente entre 1480 y 1493. Su padre fue Giovanni Antonino Pigafetta, pero no se tiene información de su madre. Estudió geografía, astronomía y cartografía. Era inteligente, hábil, valiente, alegre, animoso, extrovertido, diplomático, de profundos conocimientos y fácil conversación. Y también era un ególatra bastante vanidoso.

Llegó a España en 1518 con monseñor Francisco Chiericati, nuncio del papa León X. Fue presentado al rey Carlos I, se instaló en la Corte, y al enterarse de la expedición que estaba preparando Magallanes, se fue a Sevilla y se enroló como un miembro más de la tripulación de la armada.

Comenzó el viaje en septiembre de 1519 a bordo de la nao *Trinidad*. Fue testigo y a veces protagonista de las actividades de la armada. Debió de ser un hombre muy fuerte y de muy buena salud, ya que después de describir las privaciones, enfermedades y demás problemas de los expedicionarios, siempre dijo que se encontraba en forma. Incluso resultó mal herido en la batalla de Mactán, Filipinas, en la que murió Magallanes, y pudo curarse. Y fue uno de los pocos que regresaron a España con la nao *Victoria*. La “*Crónica*” de Pigafetta es una obra de obligada consulta para todo el que quiera conocer detalles y pormenores de la gran aventura. Y su lectura, amena, directa y llena de detalles curiosos, nunca defrauda.

- **“Carta” de Elcano al Rey.** La “*Carta*” de Juan Sebastián de Elcano a Carlos I, firmada el 6 de septiembre de 1522 al estar de regreso en España con la *Victoria*,

es una corta narración de lo ocurrido desde su salida de España hasta su regreso. Hace mención del paso del estrecho de Magallanes; la navegación por el Pacífico; la recalada en el archipiélago donde falleció Magallanes; la llegada a las Molucas con dos naos; la carga de especias; el problema de la vía de agua en uno de los barcos; el regreso de la *Victoria*; los problemas en Cabo Verde y la llegada a España.

- **“Derrotero” de Albo** Escrito por Francisco Albo, que en la primera parte del viaje fue contramaestre de la *Trinidad*, y embarcado posteriormente en la nao *Victoria*, fue otro de los supervivientes que regresaron a España en 1522. Es un importante documento conservado en el Archivo de Indias⁸⁶ de Sevilla. Con ciertas salvedades, es de gran interés, ya que permite reconstruir en gran parte las derrotas seguidas por Magallanes y Elcano. En este derrotero, Albo anotó las situaciones y la derrota seguida por los barcos, desde el 29 de noviembre de 1519 a la altura del cabo brasileño de San Agustín, hasta la recalada de la *Victoria* en San Vicente, en septiembre de 1522. Parece el resultado del trabajo de dos personas, con una parte escrita por Albo desde Brasil hasta las Filipinas, y otra parte escrita en conjunto por Albo y Elcano, o solo por el guipuzcoano, a partir de la muerte de Magallanes en Mactán o desde la salida de las Molucas. Albo, F. *Derrotero del viaje de Magallanes*. Madrid, Ediciones Miraguano. 2012.

- **“Carta” de Transilvano:** Maximiliano Transilvano, era secretario de Carlos I, escribió en latín una extensa “*Carta*” narrando la aventura iniciada por Magallanes y terminada por Elcano, tras haberse entrevistado con algunos de los que habían regresado a España a bordo de la nao *Victoria*. Consta de veinte apartados o capítulos cortos. La firmó en Valladolid el 5 de octubre de 1522, y la envió a Mateo Lang, obispo de Cartagena y cardenal arzobispo de Salzburgo, Austria, donde a la sazón se encontraba. Dio la casualidad de que en Salzburgo también estaba Monseñor Chiericati, que había llevado a Pigafetta a España. Chiericati consiguió una copia y la envió al editor Minitius Calvus en Roma, que la publicó en 1523.

- **“Relación” de Mafra.** La expedición de Magallanes ocupa 18 capítulos y en principio fue redactada por Ginés de Mafra, piloto de la *Trinidad*. Narra las andanzas de la armada desde que salió de España hasta que la *Trinidad* y la *Victoria* se separaron en

⁸⁶ AGI, Patronato Real, 34, R. 19. Fol. 4r, (respuesta de Albo a la quinta pregunta).

las Molucas, y en el último capítulo hace referencia a la fallida navegación en solitario de la *Trinidad* en su intento de regresar a América por el Pacífico.

“Relación” escrita por un portugués. Relato muy breve y sin gran interés del viaje de Magallanes y Elcano, que fue publicado en Venecia en 1554. Es bastante superficial, tiene algunas imprecisiones, y cita varios puntos notables de las costas, indicando las distancias entre ellos, rumbos para ir de uno al otro y en algunos casos añade latitudes.

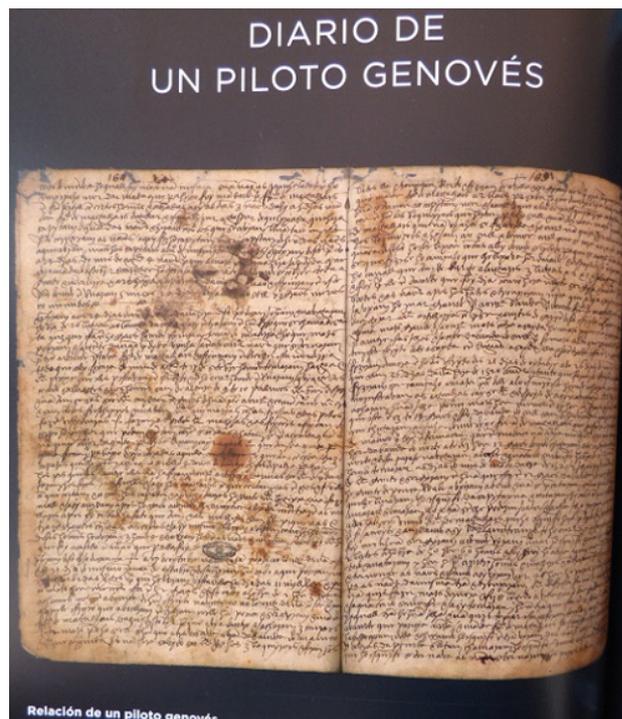
“Itinerario” escrito por un genovés. Narración del viaje de Magallanes hasta Filipinas, llegada a las Molucas, estancia en Tadore, fallido regreso a España de la *Trinidad*, y su vuelta a las Molucas. En un principio fue atribuida a un tal Bautista Genovés.

Cristóbal de Haro. Los resúmenes contables que hace Cristóbal de Haro hasta 1556 de la armada de Magallanes se encuentra en varios documentos del Archivo de Indias, en ellos nos da noticias del destino del clavo traído desde el Maluco a bordo de la nao *Victoria* por Elcano: se vendió a Enrique Ynger⁸⁷ que satisfizo 8 millones de maravedíes en dos plazos para sendas ferias de Medina de Rioseco. Cristóbal de Haro había invertido en la Armada de la Especiería gran cantidad de dinero, por las condiciones ventajosas que en el futuro tendría al comerciar con la Especiería.

Todo se vino abajo cuando en 1529, por el Tratado de Zaragoza, Carlos I recibió del rey de Portugal Juan III (su cuñado) 350.000 ducados para no disputar más sus derechos sobre el Maluco. Cristóbal de Haro entró en pleitos contra la Corona, y finalmente como factor de la negociación del Maluco, envió un Caudal a la Casa de Contratación de Sevilla, junto a otros documentos, pero no consiguió nada, ni él ni sus herederos⁸⁸. El Archivo de Indias custodia la *cuenta justificativa* de Cristóbal de Haro con destino a la Especiería de Fernando de Magallanes (todos los gastos de la expedición). Cristóbal de Haro era familiar del secretario del Rey.

CRONISTA JUAN DE PIGAFETTA

Superviviente y autor del relato de la primera navegación alrededor del mundo, hubo otras relaciones, pero esta es la más completa; descendiente de familia de rango nobiliario, residía en Vicenza, cerca de Venecia. Debió de nacer entre 1480 y 1491, entró al servicio de Monseñor Francesco Chiericati, enviado



posteriormente por el papa León X a España, en Barcelona tiene Pigafetta noticias de los viajes de Colón, Américo Vespuccio y Vasco de Gama, despertando el interés del joven italiano. Se enteró de la expedición de Magallanes y decidió participar en ella.

En su introducción al relato sostiene: *“por los libros que he leído y por las conversaciones que he sostenido con los sabios que frecuentaban la casa del prelado, sabía que navegando en el Océano, se observan cosas admirables y determiné ver por mis propios ojos la verdad de todo lo que se contaba, a fin de hacer a los demás la relación de mi viaje, tanto para entretenerlos como para serles útil y crearme, a la vez, un nombre que llegase a la posteridad.”*

Con cartas de recomendación se presenta en Sevilla para la Casa de Contratación y al propio Magallanes, alistándose en la expedición con el cargo de sobresaliente, puesto destinado a jóvenes de familias nobles y con experiencia militar. En el registro de navegación quedará asentada como *“Antonio Lombardo, destinado a la nao Trinidad, capitaneada por Magallanes”*.

De regreso Pigafetta se dirigió a Valladolid, donde le fue concedida una audiencia con Carlos V: *“Entre otros objetos, le obsequié un libro escrito de mi mano, en el cual había apuntado día por día, todo*

⁸⁸ Enrique Ynger, también llamado Alfinger su verdadero apellido era Ehnger, socio de los Bézares (Welser), que a su vez era socio de Cristóbal de Haro, presuntamente promotor y protagonista del proyecto de la Armada de Magallanes.

lo que nos había acontecido durante el viaje". Este libro hasta el día de la fecha no se ha encontrado. Después se desplazó a Portugal para hacer entrega de otra relación a su rey Juan III y de las cosas que acababa de ver. En Francia es recibido por María Luisa de Saboya, madre de Francisco I y regente, regalándole cosas del otro hemisferio. En Mantua es recibido por Isabel d'Este.

Descansó en Vicenza y se encaminó a Venecia a visitar al Gran Dogo. Posteriormente va a Roma, se entrevistó con el papa Clemente VII en 1524; y en Monterosi cumplimentó al Gran Maestre de Rodas, Felipe Villiers de l'Isle, al que dedicó la relación definitiva de su obra (algunos historiadores afirman que Pigafetta recibió entonces la investidura de Caballero de la Orden de Malta).

En su diario Pigafetta escrito diariamente, registrando los sucesos más importantes, reflejando las tensiones entre Magallanes y sus oficiales. El concepto religioso legitima la conquista en Pigafetta, el modelo narrativo es producto de la transición de la baja Edad Media al Renacimiento, en su obra influye Marco Polo y otros libros leídos en Italia. Amplifica la personalidad de Magallanes y eclipsa a sus subordinados; Magallanes sabía el secreto del paso del Estrecho, muy oculto pero que él había visto en un mapa que el rey de Portugal conservaba en su tesorería, construido por Martín de Bohemia, muy buen cosmógrafo.

La muerte de Magallanes la convierte en épica, no en vano estaba en primera línea cuando Magallanes murió. A partir de su muerte Pigafetta no nombra a ningún capitán de la expedición hasta la llegada a Sevilla. Se sabe que las dos naves que quedaban una la tripulaba Elcano y la otra Duarte Balbosa. En los nueve meses de vuelta de Elcano al mando de la Victoria, no nombra a Elcano ninguna vez.

El diario recoge rasgos físicos y formas de vida de la vida de los pueblos durante la travesía sobre los habitantes de las regiones visitadas, sobre el ceremonial religioso, de los hábitos sexuales cuyos detalles los describe con minuciosidad, estructura del poder de los distintos reinos y situación política de las Filipinas y las Molucas, sus relaciones comerciales etc.. En tierras americanas reconoce al pecari, el lobo marino, el guanaco y el pingüino. En Filipinas y las Molucas detalla el betel, el jengibre, el clavo de olor, el alcanfor y la canela.

Datos de la Victoria: en el siglo XVI se denominaba nao a cualquier navío preparado para la navegación oceánica. La Victoria y las otras cuatro naves eran carracas, típicas del área cantábrica. La Victoria era la cuarta en tamaño y posteriormente hizo dos viajes a América. La nao Victoria de 85 toneladas y 26 metros de eslora, adquirida en Cádiz por el factor de la Casa de Contratación Juan de Aranda, pagando por ella 300.000 maravedíes (en proporción a su tonelaje fue la más cara), en 1522 fue vendida en almoneda pública al genovés Cristóbal Centurión por 285 ducados.

Ficha técnica: la tripulación estaba compuesta de 45 hombres. Desplazaba 110 toneladas y unas dimensiones de 6,7 metros de manga, 26 de eslora. Poseía cuatro cubiertas con unos 120 metros cuadrados de superficie útil. La Victoria llevaba en artillería 10 falconetes de hierro forjado.



Réplica nao Victoria

⁸⁹ AGI, Contaduría, 2, N, 1. Documento de 32x 21,5 cm. En papel manuscrito.

BIBLIOGRAFÍA

AGUINALDE, F.B. “*La primera vuelta al mundo*”. Edición conmemorativa del V Centenario 1519-1522. Taberna Libraria. 2019. Publica las dos cartas que escribió Juan Sebastián Elcano a su regreso; ALBO, F.: *Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo San Agustín, hasta el regreso a España de la nao Victoria*. Ediciones Miraguano y Ediciones Polifemo. Madrid, 1989.

BERGREEN, L.: *Magallanes, hasta los confines de la Tierra*. Booket, Barcelona, 2006.

CEREZO MARTINEZ, 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.

COMELLAS GARCÍA-LERA, JOSE LUIS: *La primera vuelta al mundo*. Madrid, Rialp, 2012.

FERNANDEZ VIAL, I.; FERNÁNDEZ MORENTE, G.: *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla, Muñoz Moya editores, 2001.

GIL, J.: “*In medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la primera vuelta al Mundo*”. Actas del II Congreso Internacional sobre la primera vuelta al mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) las días 20 y 21 de septiembre de 2017. Sevilla. 2017, pp. 31-38. Trata de los hombres y rol del viaje de Magallanes.

MARTÍN MERÁS, L.: *El viaje que cambió la imagen del mundo: cartografía, comercio y diplomacia*. En Higuera Rodríguez María et al. *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano: La aventura imposible*. Madrid CSIC, Luverg Editores 2018.

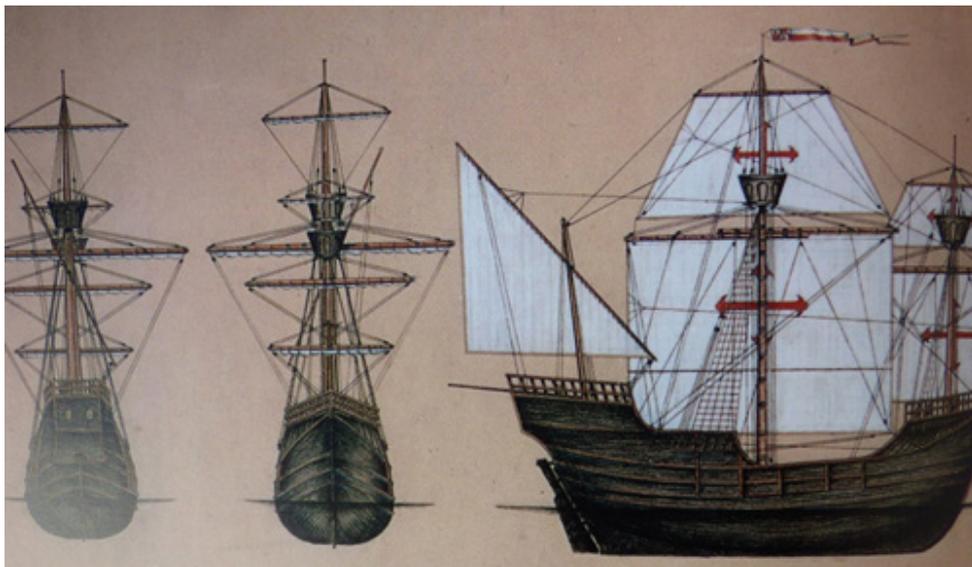
PIGAFETTA, ANTONIO: *Primo viaggio in torno al Globo Terracqueo*; traducción de José Toribio Medina y estudio preliminar de Nelson Martínez Díaz, Orbis, 1988, Barcelona.

PRIETO CARLOS: *El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*, Alianza Editorial, 1975.

ROGERS, S.; BALLENDORF, D. *La llegada de Magallanes a las islas Marianas*. En revista Española del Pacífico, núm. 2, año 2. Madrid. 1992. pp. 37-56. Artículo en versión original publicado en Journal of Pacific History, vol. 24:2, 1989.

SÁNCHEZ MARTÍNEZ, A.: *De la cartografía oficial a la cartografía jurídica: la querrela de las Molucas reconsiderada, 1479-1529*. Disponible en: <http://nuevo mundo.revues.org/56899>.

VARIOS AUTORES: *El viaje más largo, la primera vuelta al mundo*. Catálogo V centenario Primera Vuelta al Mundo. Ministerio de Cultura y Deporte, Madrid, 2019. Uno de los más completos editados hasta hoy día, en él intervienen 16 especialistas: Francisco Aguinalde, José Luis Comellas, Guadalupe Fernández, Ignacio Fernández, Eduardo García, Juan Gil, Carlos Madrid, Tomás Mazón, Álex Pella, Pablo Emilio Pérez-Mallaína, María Portuondo, Ramón María Serrera, Isabel Soler, Consuelo Varela, Braulio Vázquez y Enriqueta Vila.



Nao la Victoria

RELACIÓN DE DOCUMENTOS RELACIONADOS CON LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO Y ARCHIVOS DONDE SE ENCUENTRAN: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS EN SEVILLA, ARCHIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO EN LISBOA, BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA EN MADRID, ARCHIVO HISTORICO DE EUSKADI Y BIBLIOTECA UNIVERSIDAD DE COIMBRA

AGI. Patronato Real, 1, N. 6, R.1: Tratado de Tordesillas.
AGI. Patronato Real, 34, R.1: Capitulación y asiento del rey Carlos I con Fernando de Magallanes y Rui Faleiro para dirigir la armada del Maluco hacia las islas de las Especias.
AGI. Contratación, 5090, L. 4, fols. 9r-10r. *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.
AGI. Patronato Real, 34, R.6: *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*.
AGI. Patronato Real, 34, R.4: *Relación del sueldo debido a 107 tripulantes de la expedición a las Islas Molucas capitaneada por Fernando de Magallanes*.
AGI. Patronato Real, 34, R. 10. fols. 2r-4r y fols. 12r a 28r. *Relación del coste de la armada de las cinco naos que ban al descubrimiento del maluco*, 1519.
AGI. Patronato Real, 34, R.13. *Memorial atribuido a Magallanes en el que justifica la pertenencia de las Molucas a España*.
AGI. Patronato Real, 36, R.2: *Testamento de Fernando de Magallanes*. Dado en los Reales Alcázares de Sevilla el 24 de agosto de 1519.
AGI. Indiferente General, 1528, N.1: *Libro de las Paces del Maluco*. Fecha del 1 de Octubre a 17 de diciembre de 1521.
AGI. Contaduría, 425, N. 1. R. 1: *Informaciones sobre sueldos, mercancías y mercedes relativas a la Armada de la Especiería organizada por Fernando de Magallanes*. Papel manuscrito de 135 hojas.
AGI. Patronato Real, R. 5: *Derrotero de la primera vuelta al mundo. 29 de noviembre de 1519 a 4 de septiembre de 1522*. Copia del último tercio del siglo XVI, papel manuscrito de 42 hojas.
AGI. Patronato Real, 48, R. 20: *Carta de Juan Sebastián Elcano al emperador Carlos V*. Sanlúcar de Barrameda 6 de septiembre de 1522.
AGI. Contaduría, 2 N. 1: *Caudal entregado en la Casa de Contratación de Sevilla por Cristóbal de Haro, factor de la negociación del maluco en la primera armada al cargo de Hernando de Magallanes*.
AGI. Indiferente General, 1528, N. 2: *Carta de Gómez de Espinosa narrando el periplo de la nao Trinidad, y su cautiverio en prisiones portuguesas*. Cochín (Kerala, India) 12 de enero de 1525, dos hojas en papel manuscrito, original.
AGI. Patronato Real, 48, R. 17: *Parecer de Hernando Co-*

lón acerca de cómo argumentar los derechos de la Corona de Castilla sobre las Molucas. Dado a 16 de abril de 1524.
AGI. Patronato Real, 49, R. 9: *Tratado de Zaragoza*. 17 de abril de 1529. El rey Carlos I empeña la propiedad de las Molucas a Portugal por 350.000 ducados de oro.
AGI. Patronato Real. 34 R. 11. fol. 4r. *Relación de tripulantes de la Armada enviada al descubrimiento de la Especiería fallecidos, desertores o dejados en las Molucas*.
AGI. Patronato Real, 34, R. 19: *Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizano, en la que declaran el capitán de la nao Victoria, Juan Sebastián 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.
AGI. Patronato Real, 38, R. 1(e). *Testamento de Juan Sebastián Elcano, otorgado a bordo de la nao Victoria, ante Íñigo Cortés Pelea, contador de la dicha nao*. Océano Pacífico, nao Victoria 26 de julio de 1526, papel manuscrito original 9 hojas.
AHE. Serie Lardizabal, dossier Juan Sebastián de Elcano, legajo 15, nº 9: *Carta de Juan Sebastián de Elcano a Carlos I dando noticias de su llegada y solicitando diversas mercedes*. Dada entre septiembre y octubre de 1522.
AHE. Serie Lardizabal, dossier Juan Sebastián de Elcano, legajo 15, nº 9: *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*. Dada en Valladolid el 11 de septiembre de 1522.
BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA, MADRID, RECOLETOS, RES/18, Sala Cervantes: *Relación de Ginés de Mafra*. 108 hojas en papel manuscrito.
ARCHIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. Lisboa, PT/TTMSBR/0025: *Relación (diario) de un piloto genovés*.
ARCHIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. Lisboa, PT/TT/GAVI/18/2/25: *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*. Dado en San Juan de Ternate, 6 de mayo de 1523, en papel manuscrito lengua portuguesa.
UNIVERSIDAD DE COIMBRA, Portugal, Biblioteca, R-35-6: *Il viaggio fatto e gli spagnivoli a torno a'l mondo*. Antonio de Pigafetta (comprende también la carta de Maximiliano Transilvano).



Primera representación de la Primera Vuelta al Mundo por los españoles 1529-1522