

SOCIEDAD GEOGRÁFICA ESPAÑOLA



LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

LOS PROTAGONISTAS. SUS LUCES Y SUS SOMBRAS. LAS CONSECUENCIAS GEOGRÁFICAS Y DIPLOMÁTICAS. EL ESTRECHO QUE SE LLAMÓ MAGALLANES. LA NAO VICTORIA. LA SEVILLA DE LA ÉPOCA. EL PAPEL DE PIGAFETTA. LAS EXPEDICIONES SUCESIVAS

COLABORAN: M^a DOLORES HIGUERAS, M^a LUISA MARTÍN MERÁS, PEDRO PÁRAMO, MARCELINO GONZÁLEZ, IGNACIO FERNÁNDEZ VIAL, LOLA ESCUDERO, RAMÓN JIMÉNEZ FRAILE, EMMA LIRA, JOSÉ ANTONIO RODRÍGUEZ ESTEBAN.



N.º 64. SEPTIEMBRE - DICIEMBRE. 2019. 7€





Telefónica



No es big data,
son cielos
más azules

Reducimos la contaminación en nuestras ciudades, **apostando por el *big data* y la inteligencia artificial.**

Por una tecnología más humana
#95añosTelefónica

 movistar |  O₂ |  vivo | SON MARCAS DE TELEFÓNICA

EDITORA:

Ana Puértolas

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Lola Escudero

Javier Gómez-Navarro

Miguel Gutiérrez-Garitano

Juan José Herrera de la Muela

Lola Higuera

Ramón Jiménez-Fraile

Emma Lira

Maria Luisa Martín Merás

Marga Martínez

Luis Pancorbo

Pedro Páramo

José Antonio Rodríguez Esteban

DIRECCIÓN DE ARTE:

Tasman Graphics

EDITA

SOCIEDAD GEOGRÁFICA ESPAÑOLA

PRESIDENTE:

Javier Gómez-Navarro Navarrete

VICEPRESIDENTES:

Javier Alonso-Iñarra López

María Dolores Higuera Rodríguez

Juan Luis Arsuaga Ferreras

SECRETARÍA GENERAL:

Lola Escudero Pérez

GERENTE:

Marga Martínez

TESORERA:

Carmen Martín de Lucas

VOCALES:

Diego Azqueta Bernar

Sonia Castañeda Rial

Diego Cortijo Fernández

José Manuel Galán Allué

Miguel Gutiérrez Garitano

Teresa García Cisneros

Susana García Fernández de Cañete

Salvador García-Atance Lafuente

Fernando González-Iglesias Sitges

Jorge de la Hidalga Pistorius

Raúl Martín Moreno

Cristina Morató Guinchard

Pedro Nicolás Martínez

José Antonio Rodríguez Esteban

ADMINISTRACIÓN:

VANESSA CASADO

C/ General Ibáñez de Ibero, 3

Edif. A - 28003 Madrid

Tel.: 91 528 38 47

Fax: 91 467 50 84

E-MAIL: sge@sge.org

WEB: www.sge.org

IMPRIME:

Trisorgar

ISSN:

1577-3531

DEPÓSITO LEGAL:

M-43.282-1998

FOTO DE PORTADA:

Mapa parte del Atlas Müller, de las

colecciones de la Biblioteca Nacional

de Francia. Elaborado para el rey

Manuel I de Portugal en 1519 por

los cartógrafos Pedro Reinel, su hijo

Jorge Reinel, Lopo Homem y el

miniaturista Antonio de Holanda.

Muestra, en la mitad derecha del folio

4, el mar de China con las Molucas.

■ Carta del presidente de la SGE	4
■ ■ LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO	
■ Editorial	7
■ La primera circunnavegación	8
<i>Lola Higuera Rodríguez</i>	
■ El gran descubrimiento de Magallanes: el Estrecho	26
<i>Pedro Páramo</i>	
■ Cristóbal de Haro, agente en la sombra	40
<i>Ramón Jiménez Fraile</i>	
■ El testimonio de Martín de Ayamonte	53
<i>RJF</i>	
■ La Nao Victoria	54
<i>Ignacio Fernández Vial</i>	
■ La paradoja del circunnavegador	66
<i>José Antonio Rodríguez Esteban</i>	
■ La Sevilla de Magallanes	70
<i>Lola Escudero</i>	
■ Expediciones que siguieron a la primera vuelta al mundo ..	86
<i>Marcelino González Fernández</i>	
■ Consecuencias geográficas y diplomáticas	96
<i>M^a Luisa Martín Merás</i>	
■ Magallanes: manual para la construcción de un héroe ..	112
<i>Emma Lira</i>	
■ Otros artículos del Boletín sobre este tema	128
<i>Vanessa Casado</i>	
■ ■ VIAJEROS ESPAÑOLES POR EL MUNDO	
■ La “Romería a Rusia” de Ramón Sender	130
<i>M^a Luisa Martín Merás</i>	
■ ■ VIAJEROS EXTRANJEROS POR ESPAÑA	
■ Castilian Days, de John Hay	142
<i>Ramón Jiménez Fraile</i>	
■ ■ PÁGINAS RENFE	
■ Barcelona-Mataró, el primer tren de la España peninsular	152
■ ■ LIBROS.....	154
<i>Lourdes Mestre</i>	
■ ■ EN RECUERDO DE.....	159

Nuevo impulso para una Sociedad que se renueva

Recientemente hemos tenido la oportunidad de renovar la Junta Directiva de la Sociedad Geográfica Española. En mi nombre, y en el de todos los que han aceptado formar parte de esta candidatura, quiero agradecer la confianza que habéis depositado en nuestro equipo, y sobre todo el altísimo nivel de participación. Este elevado índice ha demostrado una vez más que somos una asociación extraordinariamente viva.

El proceso de las elecciones ha sido una buena ocasión para hacer balance y tomar impulso. También nos ha ofrecido la oportunidad de hablar con muchos socios, escuchar lo que quieren y esperan de la SGE. Por otro lado, a los que llevamos tiempo vinculados a la gestión de la Sociedad nos ha obligado a analizar el pasado, reorientar algunos puntos de vista y dar, desde la experiencia, nuevo empuje a nuestra asociación. Continuidad, pues, y renovación. Queremos renovar la SGE basándonos en lo ya hecho, y al mismo tiempo incorporando a la Junta Directiva a miembros más jóvenes, que aportarán sin duda nuevas perspectivas y unas ideas más frescas y novedosas.

De este modo, la Junta Directiva que hemos estrenado con enorme ilusión representa continuidad y experiencia, pero también cambio y adaptación a nuevos retos, como son una mayor implicación en los temas medioambientales, la puesta en marcha de las formas de comunicación digitales que nos acerquen a otros socios con sensibilidades más actuales, la descentralización, y la puesta en marcha de más actividades que fomenten el carácter de “club” con el que nació la SGE.



Tenemos por delante mucho trabajo, empezando por cuestiones tan básicas como conseguir una financiación estable que nos permita afrontar con confianza el futuro. Un futuro que nos compromete a mantener las actividades de prestigio, como son nuestros consolidados Premios Anuales, los Ciclos de Conferencias, las publicaciones de libros especializados o nuestro cada vez más valorado Boletín. Pero no sólo se trata de cuidar lo iniciado, porque entre los retos más importantes figuran también el desarrollo de la participación de los socios que no viven en Madrid a través de nuestras delegaciones, el aumento de la afiliación de nuevos socios, y el fomento y apoyo de expediciones. Sin olvidarnos de las actividades habituales de la SGE (viajes, tertulias, club de lectura, salidas de campo...), que son las que consolidan en el día a día ese espíritu de club de amigos que tanto nos gusta. Y aún quedan por culminar algunos proyectos ya en marcha, como una gran exposición sobre un gran viajero y cartógrafo español, que esperemos vea la luz en 2020, o la mayor vinculación a instituciones y asociaciones con intereses afines a los nuestros.

Para acabar quisiera insistir en una cuestión que considero crucial: nuestros retos sólo se harán realidad con la confianza y la participación de todos y cada uno de los socios, a los que desde aquí animo a que colaboren activamente y nos hagan partícipes de sus ideas y sus proyectos. ●

JAVIER GÓMEZ-NAVARRO
Presidente de la Sociedad Geográfica Española

A350

Nuevos tiempos, nuevos aviones

Los nuevos A350 llegan para ofrecerte una experiencia de vuelo con más espacio, más confort y un innovador sistema de luces LED que reduce el jet lag. Además, podrás estar conectado a nuestra red WIFI durante todo tu vuelo.

Nuevo A350: más tecnológico, más cómodo y más sostenible.



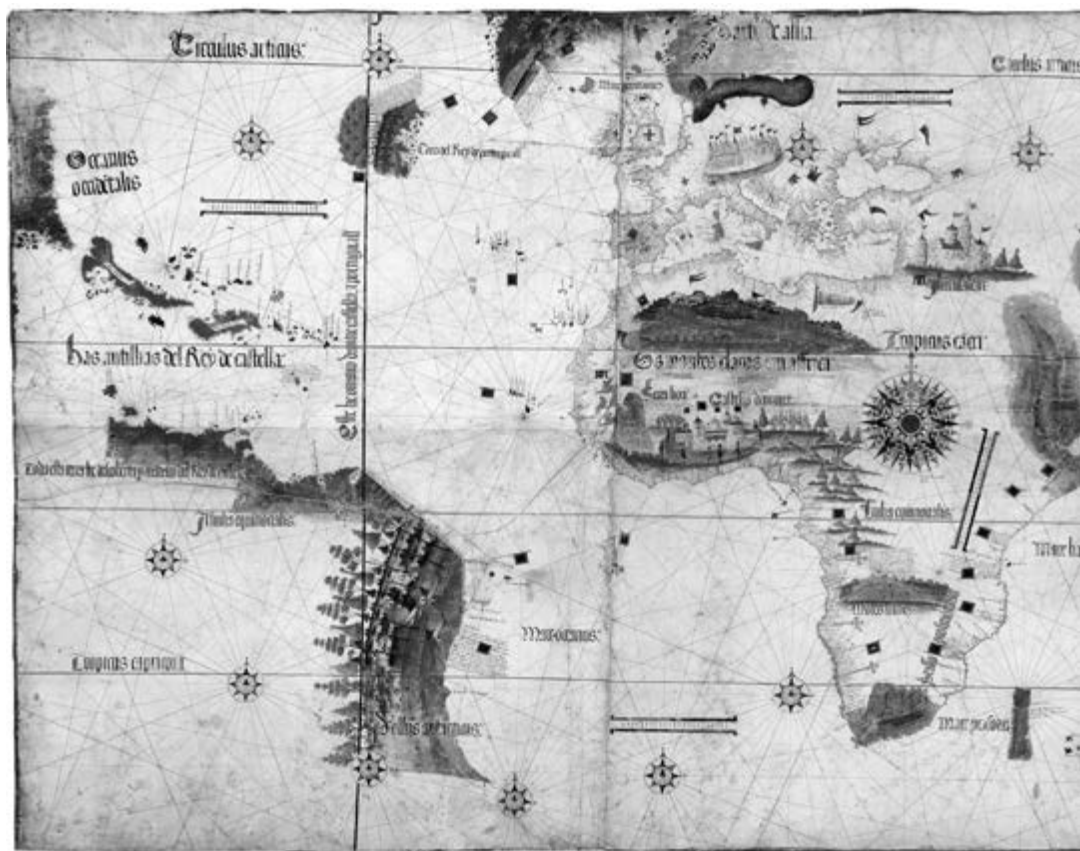
La primera vuelta al mundo

El tema de este Boletín 64 es la historia de cinco naves que levaron anclas de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519, hace ahora 500 años. Al mando, un marino portugués de nombre Fernando de Magallanes, convencido de que existía un paso hacia el océano Pacífico al sur del continente americano.

Había navegado por las aguas del Índico y participado en la conquista de Malaca, y a su vuelta, estudió en Lisboa las cartas náuticas más recientes. Fue allí donde se convenció de la existencia de un posible camino a las deseadas Molucas navegando hacia Occidente, por las aguas y las tierras bajo dominio español tras el Tratado de Tordesillas. Y así, con esos mapas y su determinación se presentó en Sevilla. El resto lo sabemos: convenció al emperador Carlos V, encontró financiación para su proyecto, se asentó en Sevilla, aparejó las naves y contrató a la tripulación.

La muerte de Magallanes a manos de los nativos de la isla de Mactán marca el fin de una época. Y el comienzo de la era de Elcano, reclutado en principio como maestre y en ese momento nombrado capitán de la nao Victoria. Es en esta nueva etapa cuando la expedición llega a las Molucas, llena la bodega de nuez moscada y clavo de olor, y emprende la vuelta a España. El regreso, así lo determinó Elcano, se haría por la ruta portuguesa, es decir por la contraria de la ida, bordeando el cabo de Buena Esperanza. En este boletín lo cuentan con detalle sabios y expertos: gracias a tal decisión, Elcano y sus compañeros, a bordo de la nao Victoria y medio muertos, llegaron desde Oriente a su lugar de partida, Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522. Culminaron así la primera vuelta al mundo. ●

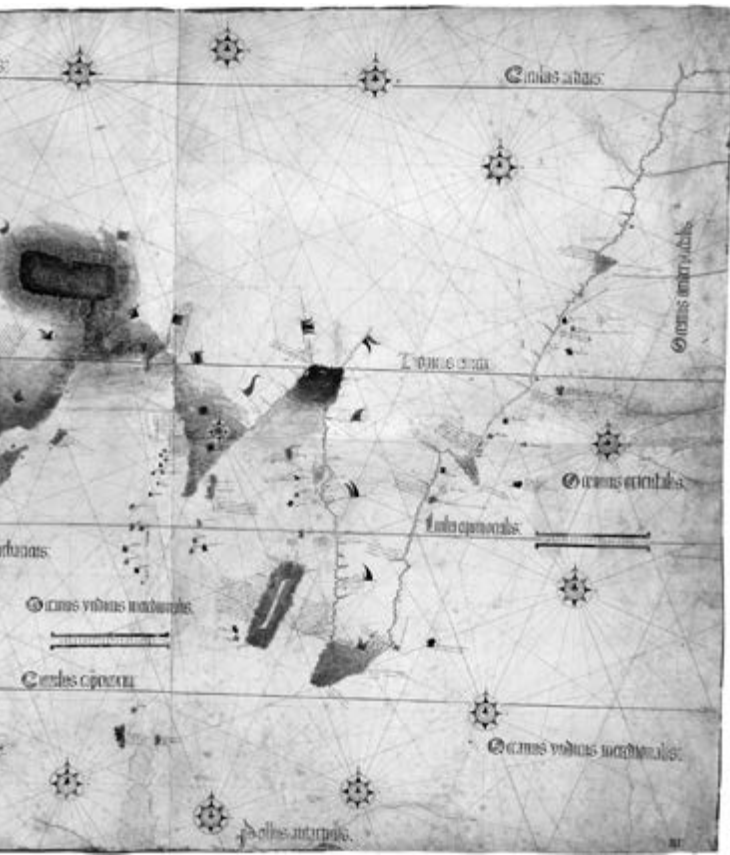
ANA PUÉRTOLAS



La Primera Circunnavegación

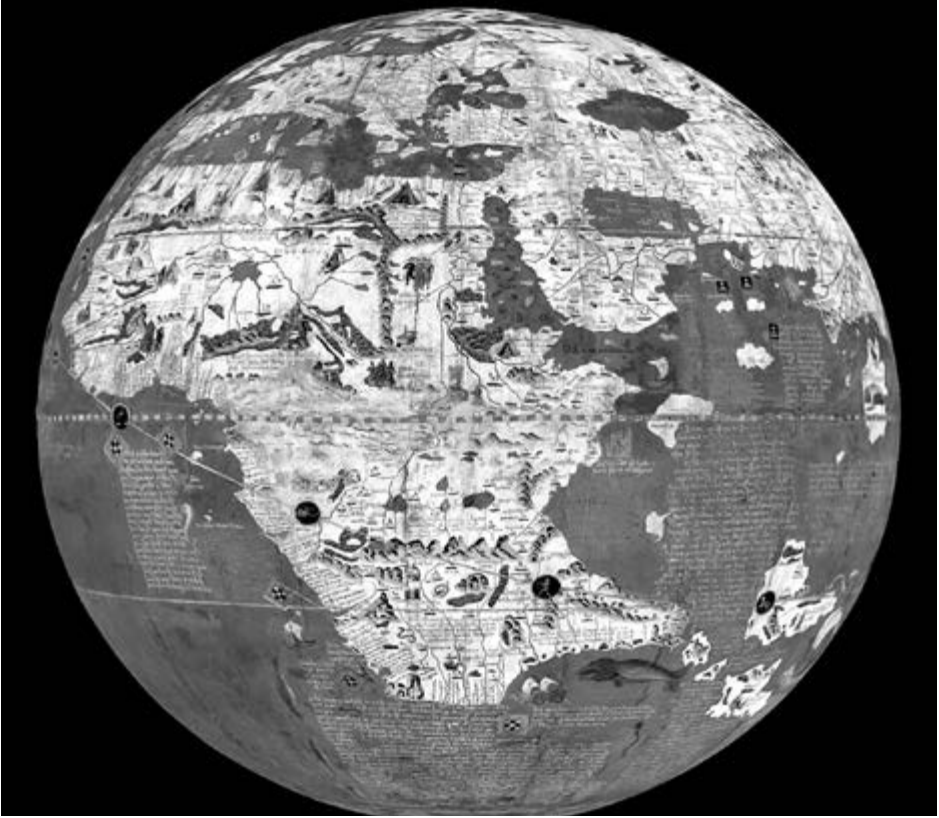
Luces y sombras de Magallanes y Elcano

TEXTO: LOLA HIGUERAS RODRÍGUEZ



El conocido como Planisferio de Cantino, realizado por un cosmógrafo portugués desconocido, representa el mundo tal como se conocía a finales del siglo XV y principios de XVI. Biblioteca Universitaria Estense, Módena, Italia.

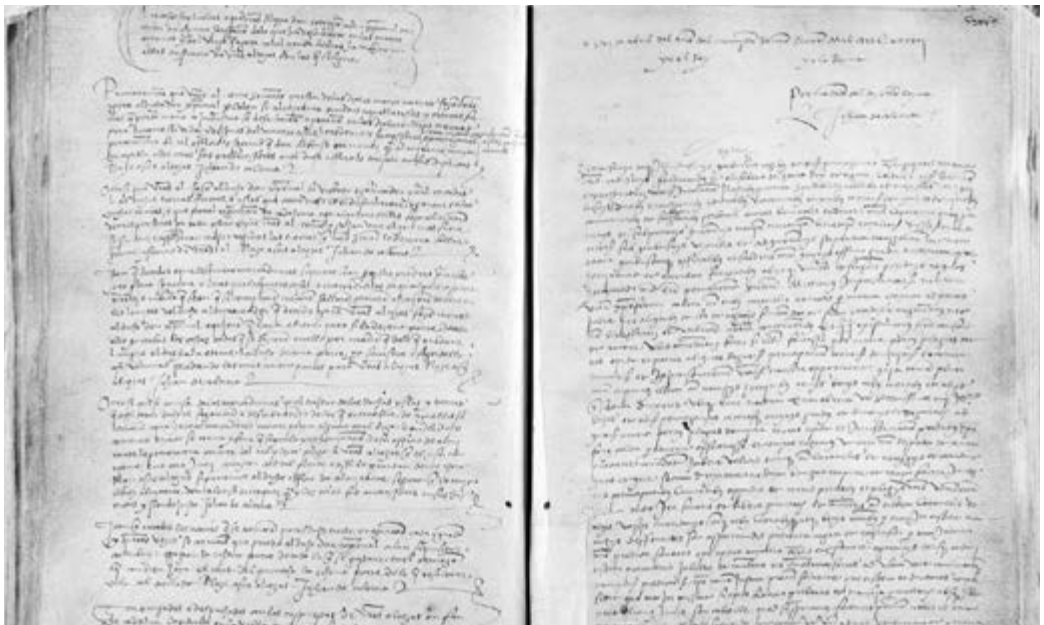
Se acaban de cumplir 500 años de la salida de la Expedición española al Maluco que, por azar del destino, acabó culminando la Primera Vuelta al Mundo, una de las más importantes gestas de la historia marítima española, que tuvo, como veremos, repercusión mundial. Esta gran aventura marítima se inicia el 10 de agosto de 1519, cuando la flota española zarpa del puerto de Sevilla, pero su origen y sus finalidades geográficas, económicas y políticas, tienen su origen mucho antes, en la rivalidad de los dos grandes imperios marítimos de la época, España y Portugal, cuya gran ambición era alcanzar las islas Malucas donde se cultivaban las "especias", más valiosas que el oro en esa época. El reto estaba en dominar estas lejanas islas y controlar el comercio de estos productos naturales.



Globo terráqueo de Martin Behaim, que refleja las tierras descubiertas antes del descubrimiento de América en 1492.

Españoles y portugueses habían firmado en 1494 el Tratado de Tordesillas, que repartía el mundo por descubrir entre los dos imperios. El Papa Alejandro VI, media y respalda este pacto, por el que se traza una línea imaginaria a 370 leguas al oeste de Cabo Verde. Portugal navegará al este de dicho meridiano, mientras España lo hará hacia el occidente.

Como consecuencia de este reparto, España debe navegar el océano y abordar una total renovación de las técnicas y ciencias de navegación, de los instrumentos, de los buques y de la cartografía: un reto científico y tecnológico de enorme dimensión. El buque, su armamento y su gobierno representan la máquina más compleja que se pueda imaginar en la época, y España ha de desarrollar una ciencia muy puntera para lograr el objetivo de navegar con éxito el inmenso océano. Por eso, algunos historiadores han comparado esta gran gesta española del Siglo XVI con la llegada a la luna en el siglo XX.



Doble página del manuscrito del Tratado de Tordesillas. Archivo General de Indias. Sevilla.

LA EXPEDICIÓN AL MALUCO. LA OFERTA DE MAGALLANES AL REY CARLOS I

En 1511, una expedición portuguesa, comandada por Francisco Serrano, llega a Ternate en las Molucas por la denominada “ruta portuguesa”, bojeando la costa africana y navegando entre el laberinto de islas del Índico. Para España era cada vez más urgente encontrar una ruta hacia la especiería navegando hacia occidente, por territorio de influencia española, por eso la propuesta de Magallanes fue tan atractiva para el joven monarca español.

En esta propuesta era esencial la afirmación de Magallanes de la existencia de un paso o estrecho, al sur del continente americano, que comunicaba el océano Atlántico con el llamado Mar del Sur, luego Pacífico, descubierto por los españoles. Tal estrecho permitiría alcanzar las Molucas navegando siempre hacia occidente, por el área de influencia española.

Magallanes afirmaba haber encontrado información fidedigna en los archivos portugueses de Lisboa y Oporto, en los que había trabajado secretamente. Sobre todo, afirmaba haber visto representado dicho estrecho en un mapa dibujado por el famoso cartógrafo Martin Behaim, al servicio de Portugal.

El 22 de marzo de 1518, convencido el Rey de la viabilidad del proyecto propuesto por Magallanes, firma con él unas “Capitulaciones”, o contrato, que especifican todas las obligaciones de Magallanes, comprometiéndose el Rey a financiar la expedición: la adquisición de los barcos, su reparación y puesta a punto, todo tipo de enseres necesarios para su armamento, las armas, los víveres, los instrumentos náuticos y la cartografía, y por supuesto los sueldos de las dotaciones. El total del costo se acerca a los 8.700.000 millones de maravedíes, una gran fortuna para la época.

La orden real a Magallanes era muy clara. Magallanes tendría el mando de la flota, pero compartido con Juan de Cartagena, su hombre de confianza en el viaje, y debería navegar siempre a occidente de la línea de demarcación, sin entrar en conflicto con Portugal. Si encontraba el ofrecido paso entre los dos océanos, debía navegar hasta las Malucas, tomar posesión de ellas para el rey de España, y establecer amistosas relaciones con los indígenas, que permitieran a los españoles establecer un fructífero comercio con las preciadas especias.



Costa de Tenerife, isla donde la expedición de Magallanes realizó la primera escala.

A lo largo del viaje veremos cómo Magallanes desobedeció una y otra vez las precisas órdenes del rey de España, sobre todo respecto a las relaciones con las poblaciones indígenas, pero hay que decir que al mismo tiempo mantuvo su lealtad hacia el rey en todo momento, y, al llegar a las islas Filipinas, llevó a cabo solemnes ceremonias de “Toma de Posesión” de esos territorios en nombre del rey de España.

Cinco naos componen la expedición: La Trinidad (Magallanes); La San Antonio (J. Cartagena); La Concepción (G. Quesada); La Victoria (L. Mendoza) y La Santiago (J.Serrano)

Existen dudas acerca del número exacto de hombres que zarparon hacia el Maluco. Las distintas noticias varían entre los 235 y los 265, y yo me inclino por 241, que es el número de raciones calculadas en las Capitulaciones. En esa época tan temprana era muy corriente que las tripulaciones fueran de distintas nacionalida-



En la bahía de San Julián tuvo lugar un levantamiento de los capitanes y parte de la tripulación contra Magallanes, de consecuencias terribles.

des y esta gran expedición no fue una excepción. Entre los tripulantes, 163 eran españoles y 78 extranjeros: 31 portugueses, 26 italianos, 9 griegos, 5 flamencos, 4 alemanes, 2 irlandeses y 1 inglés.

RUMBO AL ESTRECHO DEL CONTINENTE AMERICANO

La flota con sus cinco barcos zarpa finalmente de Sevilla el 10 de agosto de 1519, pero permanecerá más de un mes en el puerto de Sanlúcar, donde continúa el avituallamiento y el enrole de tripulaciones. Y el 20 de septiembre parte la flota del Maluco rumbo a Tenerife, donde realizan una primera escala.

Los roces y enfrentamientos de los capitanes españoles con Magallanes son continuos, ya que les niega una y otra vez información sobre la derrota, y, por fin, frente a Guinea, Juan de Cartagena reprocha a Magallanes su incomprensible derrota bojeando África, pidiéndole explicaciones. Magallanes lo acusa de insubordinación, lo releva del mando y lo manda detener, iniciando así una serie de acciones que ponen de manifiesto su carácter despótico y soberbio, que eleva al máximo la desconfianza de los mandos españoles.

El 13 de diciembre de 1519 recalán las cinco naos en Río de Janeiro. Allí se aprovisionan de víveres frescos y agua, y continúan bojeando la costa de América del sur, siempre en busca del ansiado paso. En el puerto de San Julián se producirán gravísimos acontecimientos.

Los tres capitanes españoles, Mendoza, Quesada y Cartagena, encabezan junto a otros 44 tripulantes, entre ellos Elcano, un levantamiento contra Magallanes por esconderles la derrota, en contra de las órdenes expresas del rey. La represalia de Magallanes es terrible. Los tres capitanes y 15 de los conjurados son condenados a muerte, condena que Magallanes no cumple por no poder prescindir de tantos hombres experimentados en las próximas singladuras. Pero a Mendoza y a Quesada los manda descuartizar para ser abandonados en la costa, sin enterrar. Juan de Cartagena y el clérigo Sánchez de la Reina son abandonados en esa salvaje tierra, castigo cruel, peor que la muerte. Al gran astrónomo Andrés de San Martín le aplica el terrible castigo de la “garrucha”, al que sobrevivió de milagro, y mandó descoyuntar al piloto Hernando de Morales, que falleció durante el brutal castigo. Actos de suprema crueldad de Magallanes con los que, sin duda, quiso aterrorizar a las descontentas tripulaciones para someterlas a su disciplina.

La nao Santiago naufraga explorando el peligroso estrecho recién descubierto, aunque se salvan sus tripulantes, y el 26 de agosto de 1520, los cuatro barcos

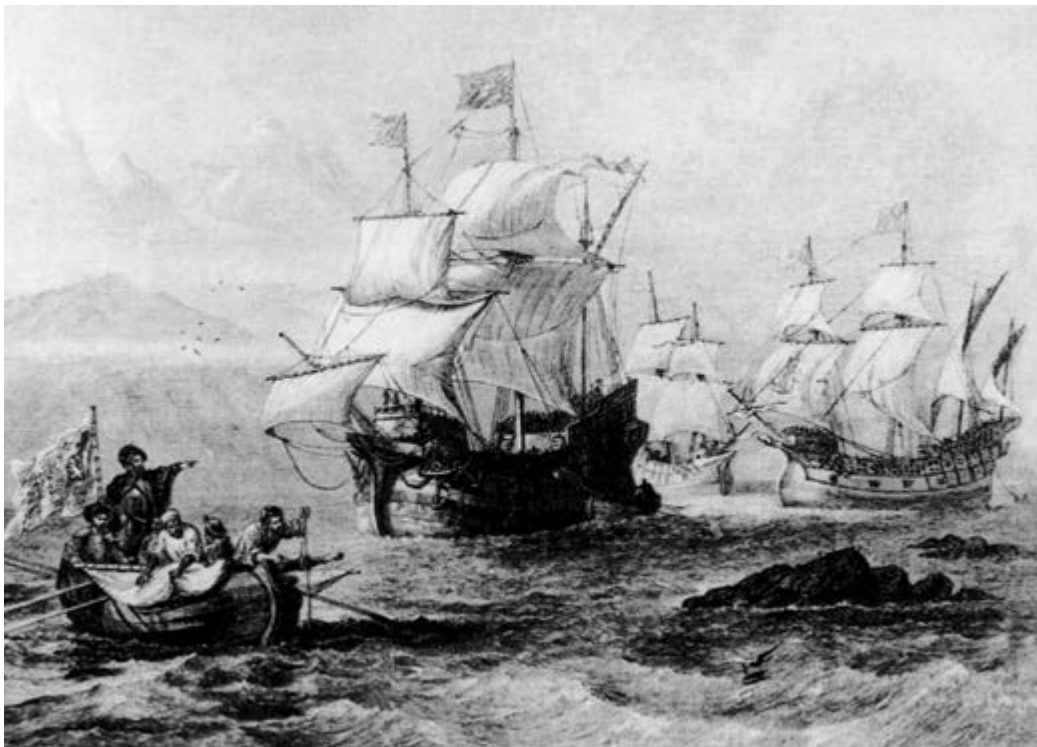


Imagen pictórica de Magallanes al frente de las naves, cruzando el estrecho que lleva su nombre. c.1860.

supervivientes quedan inmovilizados por furiosos vientos huracanados y terribles temporales, que a punto están de dar al traste con las naos.

Antes de alcanzar la salida del Estrecho hacia la Mar del Sur, el portugués Esteban Gómez, enemigo de Magallanes, encabeza un motín. Toda su tripulación deserta y emprenden el tornaviaje por el Atlántico, llegando a Sevilla el 6 de mayo de 1521.

El 27 de noviembre de 1520 nuestros expedicionarios avistan por fin la Mar del Sur, tras haber navegado 600 kilómetros por el interior del laberíntico estrecho. Las grandes tempestades, la falta de víveres y los muchos hombres enfermos aconsejan regresar a España. Pero Magallanes, que cree estar ya cerca de las Molucas, decide continuar. La realidad, sin embargo, es muy distinta: el Pacífico es un océano gigantesco, y la distancia real que los separa de las míticas islas es de 18.000 kilómetros, extensión inmensa para estos pobres navegantes enfermos y hambrientos.

LA LLEGADA A LAS ISLAS FILIPINAS Y SUS CONSECUENCIAS

Las naos tardarán tres meses y veinte días en navegar esta derrota interminable hasta las Filipinas. El hambre es tan terrible que los desgraciados tripulantes llegan a comer cuero reblandecido en agua de mar y ratas. Muchos salvaron la vida gracias a esta repugnante comida. Hoy se sabe que las ratas sintetizan en su organismo la vitamina C, la gran carencia que causaba el escorbuto a los navegantes.

El 6 de marzo de 1521, en calamitoso estado y como por milagro, las tres naos arriban a la Isla de Guam, actual Archipiélago de las Marianas. Magallanes, en represalia a los constantes robos de los indígenas, ataca con gran violencia sus poblados, quema casas y embarcaciones y roba cantidad de víveres, contraviniendo de nuevo las explícitas ordenes del rey Carlos I.



Grabado alemán del siglo XVI que representa la muerte de Magallanes.

El 9 de marzo Magallanes ordena zarpar, avistando Samar, en las Filipinas, y el 28 recalán en Mássawa, al sur de Leyte, donde Magallanes lleva a cabo una aparatosa “Toma de Posesión” en nombre del rey de España, igual que en Cebú, mostrándose satisfecho con lo que interpreta como amistosa actitud de los indios.

Pero la llegada a Mactan pone de relieve que esta aparente amistad es muy precaria. El cacique Lapu-lapu pone de manifiesto que no está dispuesto a someterse a los deseos mesiánicos de Magallanes, y mucho menos a rendir pleitesía al rey de España. El colérico Magallanes reacciona con gran violencia e incendia la aldea, pero ha menospreciado en su cólera la fuerza defensiva de Lapu-lapu, y, en la medianoche del 26 al 27 de abril de 1521, ataca con 60 hombres de sus manguadas tripulaciones a las poderosas fuerzas reunidas por los indígenas, que se estiman en más de 1.500 hombres. En este desigual combate muere Magallanes por las



Imagen actual de la isla Tidore en las Malucas, destino de la expedición.

flechas envenenadas de los indios, que lo rematan después a machetazos. Lapulapu se niega a entregar su cadáver a los españoles, y no se sabe nada más sobre el destino final de su cuerpo destrozado.

En fin, se trata de una tragedia de proporciones inmensas, que acaba además con el prestigio de los españoles y su fama de invencibles. Carvalho toma el mando de la Trinidad y de la expedición, Gonzalo Gómez de Espinosa el de La Victoria, y J.S. Elcano el de la Concepción, que por su mal estado y falta de tripulación ha de ser incendiada. Solo sobreviven, en total, 108 hombres.

El 21 de junio de 1521, fondean frente a la ciudad de Brunei, una impresionante ciudad gobernada por el rey Siripada, de religión musulmana, hombre inteligente y culto. Las relaciones con dicho rey son cordiales, pero Carvalho, capitán de la Trinidad, resulta ser un traidor y ha de ser sustituido en el mando por Gómez de Espinosa. Elcano, que goza del aprecio de sus compañeros, es nombrado “de hecho” nuevo Capitán General de la menguada escuadra.

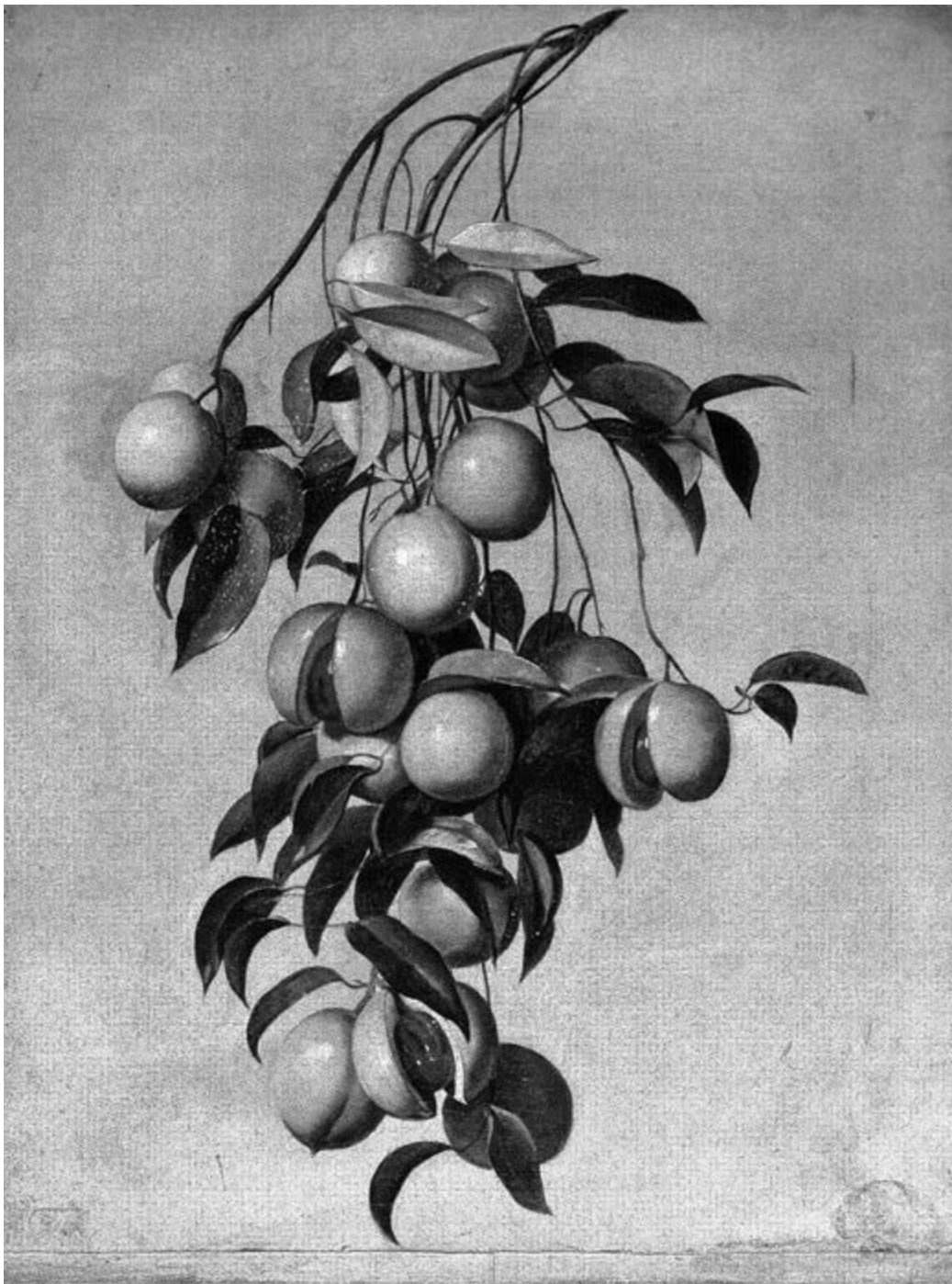
POR FIN, EN LAS MALUCAS

El 8 de noviembre de 1521 los dos maltrechos barcos anclan en la isla de Tidore, en las Malucas, objetivo principal de la expedición. Por fortuna para nuestros desgraciados navegantes, el rey de la isla, Almanzor, colabora, y les proporciona gran cantidad de especias, sobre todo, clavo, nuez moscada y jengibre.

En Tidore, nuestros navegantes viven tiempos felices, en paz con los indígenas, bien alimentados y acopiando grandes cantidades de las preciadas especias. Pero tanta felicidad no puede durar: están en zona de influencia de los portugueses, quienes, al parecer, vigilan desde hace tiempo la pequeña expedición española, alertados por algún reyezuelo indígena.

Apenas zarpan del puerto de Tidore, se descubre una gran “vía de agua” en la Nao Trinidad, que, con las bodegas anegadas y en riesgo de hundirse, debe permanecer en Tidore para ser reparada. Solo cinco supervivientes, entre ellos el otro cronista del viaje, Ginés de Mafra, logran regresar a España en 1527, tras innumerables padecimientos, presos de los portugueses que se habían incautado de importante documentación española: los diarios de a bordo, el diario astronómico de Andrés de San Martín, y quizá el diario del propio Magallanes.

La Victoria, al mando de J.S. Elcano navega en completa soledad, cargada hasta los topes de valiosas especias.



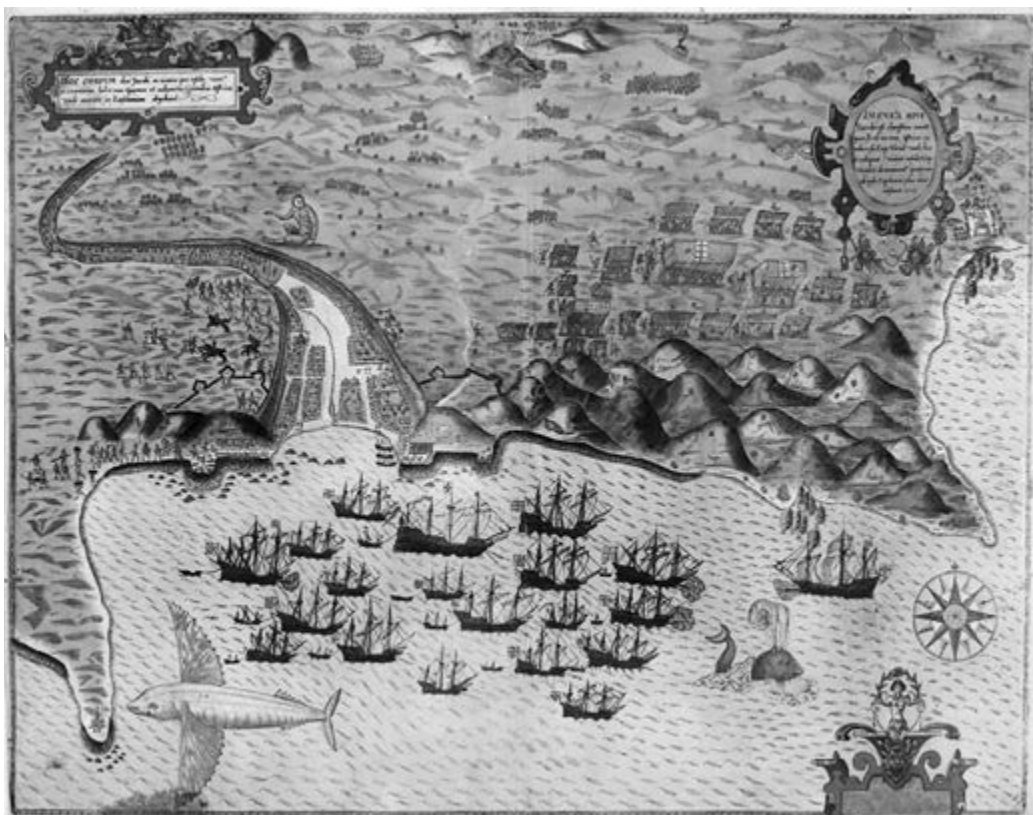
Rama de nuez moscada, ilustración al óleo sobre papel de Michel Garnier, hacia 1801-1805. Museo de Historia Natural, París.

LA VUELTA A ESPAÑA POR LA RUTA DE PORTUGAL

Elcano toma entonces su última y trascendente decisión. A pesar de que el rey había ordenado no navegar por aguas bajo control portugués, Elcano, siguiendo criterios estrictamente náuticos, y, teniendo en cuenta también el calamitoso estado de la nao Victoria, decide regresar por la ruta africana, controlada por Portugal, y completar así la vuelta al mundo, aun a riesgo de ser capturados por los portugueses.

El 11 de febrero zarpan del puerto de Balutara en Timor rumbo al Índico. Les espera otra terrible derrota de casi siete meses hasta alcanzar la costa española.

El 9 de Julio de 1522, debido a la precaria salud de la tripulación, Elcano da la orden de recalar en el puerto de la isla Santiago, en Cabo Verde, a pesar del pe-



Grabado de la isla Santiago, de Cabo Verde, obra de Boazio, 1589. Una escala peligrosa antes de la llegada a España.

ligro que suponía el establecimiento portugués en esta isla. Elcano cuenta a las autoridades portuguesas que vienen de América, pero que una terrible tormenta los había desviado hasta la costa africana. Sin embargo, la ambición de algunos tripulantes, que intentan vender especias en el puerto, descubre a los portugueses que la Victoria procede en realidad de las Molucas, por lo que tienen que abandonar a toda prisa el puerto para no caer prisioneros, abandonando a los “traficantes codiciosos”, que son apresados inmediatamente.

Los pocos supervivientes siguen navegando en condiciones penosísimas, ya que la precipitada salida de Cabo Verde había impedido que se aprovisionaran de víveres y agua. A duras penas navegan hacia las Azores, esquivando siempre a los portugueses, y por fin divisan el Cabo San Vicente, y ya a salvo, fondean en el puerto de Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522.

Ese mismo día Elcano, plenamente consciente de la gesta que había culminado, escribe una emotiva carta al rey Carlos V, dándole noticia de la extensa derrota y del éxito total de la expedición, ya que se habían cumplido todos los objetivos del viaje.



Cabo de San Vicente, en Portugal: su visión anunció a Elcano y los suyos la llegada a la península.



Altar de la Virgen de la Victoria, Triana, al que los supervivientes se llegaron al volver a Sevilla.

LA LLEGADA A SEVILLA: CULMINACIÓN DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

El 8 de septiembre de 1522, la Victoria, remolcada, logra al fin anclar en el puerto de Sevilla, tras navegar 46.270 millas marinas, unos 85.700 km, “*circunvalando la redondez del mundo*” en palabras de J. S. Elcano, navegando todos los mares y océanos de la tierra.

De los 241 hombres que zarparon de Sevilla, solo 21 habían logrado regresar, 10 españoles, 2 portugueses, 4 griegos y 2 italianos, además de tres indígenas.

El viaje, a pesar de la terrible mortandad, había logrado todos sus propósitos: políticos, geográficos y económicos. Había demostrado que la tierra es redonda, y que está rodeada por mares y océanos navegables. Que existía un paso entre el océano Atlántico y el Pacífico, y un océano inmenso y peligroso que ensanchaba las dimensiones conocidas de la tierra, y alejaba las Molucas miles de millas de las costas americanas.

Importante fue también el éxito económico de la empresa. Con la venta del gran cargamento de especias traído por la Victoria, se recuperó con creces el costo total de la expedición, 8.750.000 maravedíes. ●

MAGALLANES, NAVEGANTE Y MISIONERO; UNA MUERTE QUE CAMBIÓ EL DESTINO DE LA GRAN EXPEDICIÓN ESPAÑOLA AL MALUCO

Magallanes, lanzado al “estrellato histórico” por Pigafetta, o ilustres biógrafos como Stefan Zweig, no es ni mucho menos un personaje diáfano, fácil de conocer y mucho menos de comprender. Por el contrario, es un ser humano de múltiples facetas que lo convierten en una gran incógnita.

Tras largos años de servicio al rey de Portugal, no dudó en rendir vasallaje al rey de España y cambiar, por lo tanto, su nacionalidad portuguesa por la española, españolizando su nombre. Así lo había decidido al pasar “la raya” desde Portugal, abandonando su patria con importantes y secretos documentos de los archivos portugueses, que no dudó en utilizar para reforzar sus afirmaciones ante la corte española.

Pero Magallanes pronto dará claras señales a lo largo del viaje de que, pese a su jurada lealtad a Carlos I, tenía sus propios planes. En contra de las órdenes expresas del rey, practicó durante todo el viaje una política de “secretismo” respecto a la derrota, que fue la causa de graves problemas y generó el motín castellano de S. Julián. Todos los amotinados, incluido Elcano, como él mismo confesó a su regreso, creían legítimo el motín contra Magallanes porque “*no cumplía las ordenes del rey*”.

Hay un hecho más muy significativo, que señala el historiador Salvador Bernabéu en un reciente trabajo (Sevilla 2019). Magallanes, al llegar a las Filipinas, se transforma en un iluminado y mesiánico misionero, obsesionado por la conversión de los indígenas. Además, al encontrarse oro en las islas, prohíbe a las tripulaciones, bajo amenazas, comerciar con el precioso metal. Bernabéu interpreta que Magallanes, sabiendo que las Molucas se las reservaría el rey, buscaba en las Filipinas su futura riqueza, y no le interesaba que llegara



Magallanes visto por Charles Legrand. 1841. Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa.

al rey de España la noticia de la existencia de oro en esas tierras que pensaba reservar para sí mismo.

Por otra parte, a su llegada a Cebú, busca alianzas y “hermanamientos” con los reyezuelos de la zona, y comienza su obsesiva y forzada evangelización de los nativos.

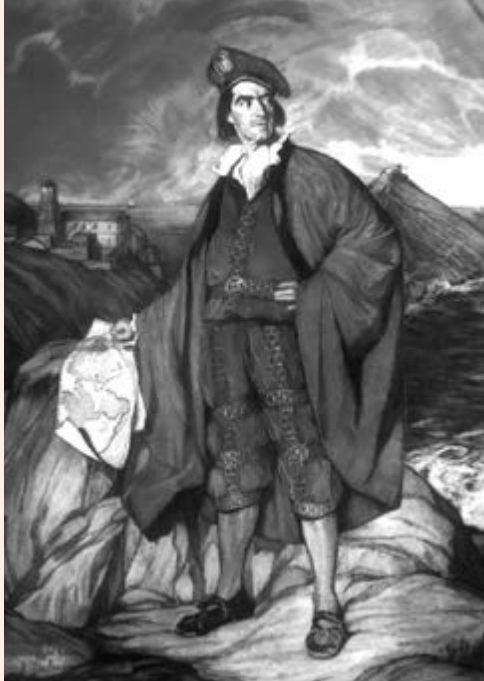
Según el estudioso Juan Gil, Magallanes buscaba en las Filipinas la Isla de Ofir, donde se situaban, según la leyenda, las míticas minas del Rey Salomón, cuyas grandes riquezas y abundante oro ayudarían a la reconquista de Jerusalén y de los Santos Lugares. De ahí su mesianismo y su súbita vocación misionera.

Pero la muerte de Magallanes cambió el rumbo de esta gran empresa española en busca del Maluco. Si hubiera vivido, nunca, creo yo, se hubiera completado la vuelta al mundo. Y nunca hubiera navegado por la ruta portuguesa, ya que Portugal lo había repudiado por considerarlo un gran traidor, y su vida hubiera peligrado. Magallanes hubiera intentado el tornaviaje por el Pacífico y el estrecho recién descubierto, y la Primera Vuelta al Mundo habría tenido que esperar.

JUAN SEBASTIÁN ELCANO. EL IMPREVISTO HÉROE CUYO DESTINO TRANSFORMÓ LA EXPEDICIÓN AL MALUCO EN LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Elcano zarpa en la Expedición al Maluco como Maestre de la Nao Concepción, al mando de su amigo Gaspar de Quesada. Quiere reivindicarse ante el rey de sus problemas con la justicia, por haber tenido que vender su barco a comerciantes saboyanos, considerados enemigos de la Corona, lo que en la época significaba alta traición. En tal situación, Elcano confía en que sus servicios al rey durante la expedición al Maluco saldrán sus cuentas con la justicia real, como así fue efectivamente.

A lo largo del viaje Elcano va consolidando su prestigio como navegante, y las vicisitudes del viaje, y la pérdida de todos los mandos de la expedición, lo encumbran finalmente al mando, primero de la Concepción y, tras la pérdida del buque, al de la Victoria. Así, llega ya a Tidore, en las Molucas, como comandante de la Victoria en noviembre de 1521, y las abandona, con la nao cargada



Juan Sebastián Elcano visto por Ignacio Zuloaga.

de especias, como comandante en jefe de la menguada expedición de solo dos buques, La Victoria y La Trinidad, el buque insignia de Magallanes; aunque este último debe quedar en Tidor para ser reparada debido a una importante vía de agua.

Elcano queda enfrentado, en completa soledad, a la definitiva cuestión de decidir la ruta del tornaviaje. Su decisión supondrá la vida o la muerte para su tripulación, la gloria o el fracaso de la gran empresa del rey. Elcano elige con bravura la única ruta posible para culminar el viaje, dada la precariedad del estado del buque y su tripulación: re-

tornar a España por la llamada ruta portuguesa, a pesar del peligro de ser apresados por los portugueses.

No cabe duda: a Magallanes le corresponde la gloria del descubrimiento del estrecho entre los dos océanos, y el logro de la dramática navegación por el Pacífico hasta las Filipinas.

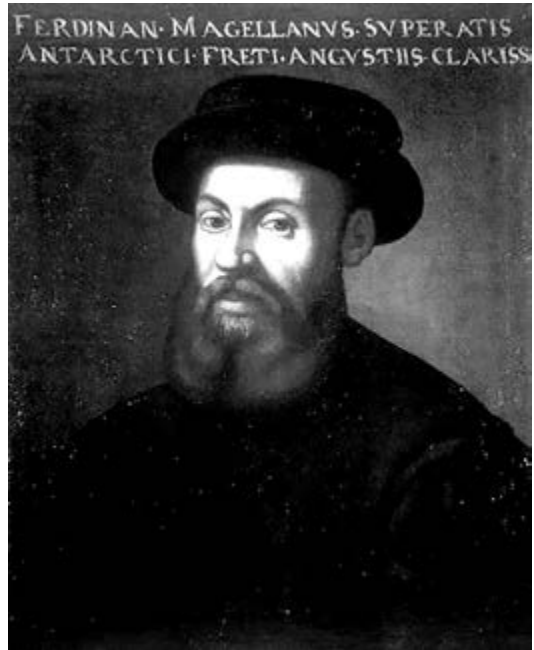
Y a Elcano le corresponde la gloria de alcanzar las Molucas, negociar la adquisición de las preciadas especias y tomar la decisión del tornaviaje por la peligrosísima “ruta portuguesa”. Una decisión que conllevaba navegar con éxito el laberinto de islas del Índico, coronar entre terribles tormentas el Cabo de Buena Esperanza, bojar África en condiciones heroicas, y, sus consecuencias: padecer hambrunas pavorosas y el escorbuto, que diezmaron su tripulación. Elcano, huyendo siempre con gran arrojo de los portugueses, demostró en esta derrota final sus grandes cualidades como navegante, su capacidad de liderazgo y su valor. Y fue plenamente consciente de la magnitud y trascendencia de su gesta.

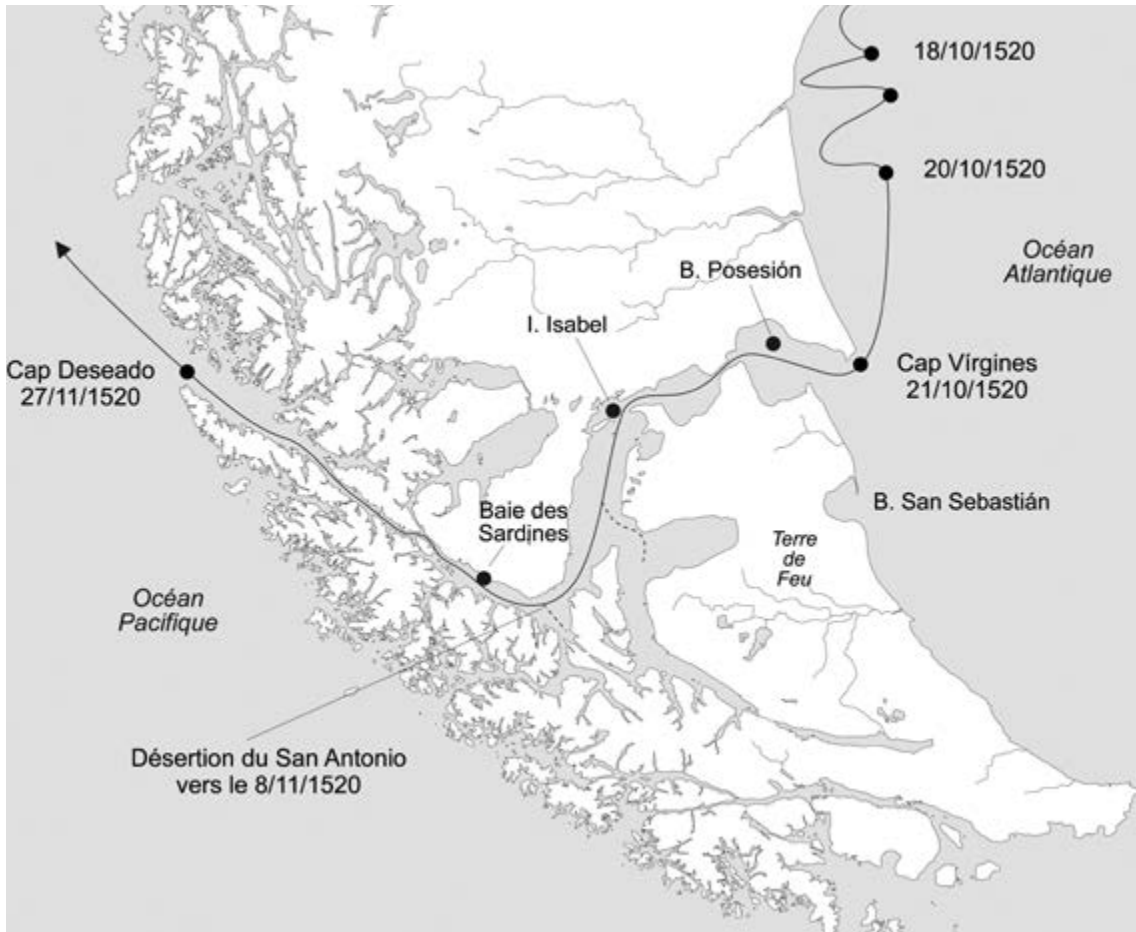
Ambas derrotas merecen la gloria, pero solo la culminación de la vuelta al mundo convirtió la gran gesta de la expedición al Maluco en una de las más importantes gestas marítimas de la humanidad, una gesta que cambió para siempre la imagen y las dimensiones reales de la tierra.

El gran descubrimiento de Magallanes: El Estrecho

TEXTO: PEDRO PÁRAMO

El descubrimiento en 1520 del estrecho que lleva su nombre es la más grande hazaña de Fernando de Magallanes. Representa el cumplimiento del objetivo de su expedición -encontrar un paso a través de América que permitiera llegar a las islas Molucas navegando hacia occidente-, y su hallazgo lo ha convertido en la más importante vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico





durante cuatrocientos años. La historia de este paso interoceánico, de 565 kilómetros de largo a través de unas tierras desoladas en los confines del mundo, está sembrada de oscuros y trágicos pasajes, fascinantes sucesos, increíbles episodios de heroísmo y de tantas leyendas que lo han convertido en el escenario de memorables páginas de la literatura universal.

Mapa de la punta del Cono Sur, donde aparece la ruta seguida por Magallanes a lo largo de la costa, y su camino a través del laberíntico estrecho que lleva, desde entonces, su nombre.

Los geólogos sostienen que el Estrecho de Magallanes se formó en las postrimerías del Cretácico, hace unos 800 millones de años, mediante una serie de fracturas de paredes planas motivadas por los movimientos de la corteza terrestre que dieron lugar a los canales patagónicos. Posteriormente, el aspecto de tierra despedazada, que muestran en los mapas los archipiélagos que rodean el extremo sur del continente americano, fue suavizado al desaparecer la capa de hielo que cubría aquellos parajes durante el Pleistoceno. La fusión y el retroceso de los hielos produjeron dos largas lenguas glaciares que formaron dos grandes lagos, el que se ha transformado en la boca oriental del estrecho y el mucho más grande que, después de la Segunda Angostura, alberga en su interior la gran isla de Dawson. Estas dos lenguas glaciares permitieron hace unos 10.000 años el paso de la fauna terrestre y los primeros seres humanos a la Tierra de Fuego.

EL TESTIMONIO MÁS DIRECTO DEL DESCUBRIMIENTO

La narración de su descubrimiento y primera navegación por este estrecho, *Relación del primer viaje alrededor del mundo*, fue escrita en 1524 por Antonio Pigafetta, uno de los 265 expedicionarios que partieron de Sevilla y del grupo de 18 supervivientes que lograron dar la vuelta al mundo. Pigafetta describe así esta vía insospechada en los confines del sur del Planeta: “*Este estrecho, como pudimos verlo en seguida, tiene de largo 440 millas o 110 leguas marítimas de cuatro millas cada una; tiene media legua de ancho, a veces más y a veces menos, y va a desembocar a otro mar que llamamos Mar Pacífico*”.

Fue Magallanes quien dio este nombre al océano que Núñez de Balboa denominó Mar del Sur en Panamá en 1513. “*Este estrecho -continúa Pigafetta- está limitado por montañas muy elevadas y cubiertas de nieve, y es también muy profundo, de suerte que no pudimos echar en él el ancla sino muy cerca de tierra y en veinticinco a treinta brazas de agua*”. Al entrar en el estrecho, los expedicionarios vieron grandes fogatas en la costa del sur, encendidas por los nativos de la región, y el almirante bautizó aquellos parajes como Tierra de Fuego. La expedición de Magallanes invirtió 41 días, del 18 de octubre hasta el 28 de noviembre, en recorrer el estrecho que el almirante llamó de Todos los Santos.

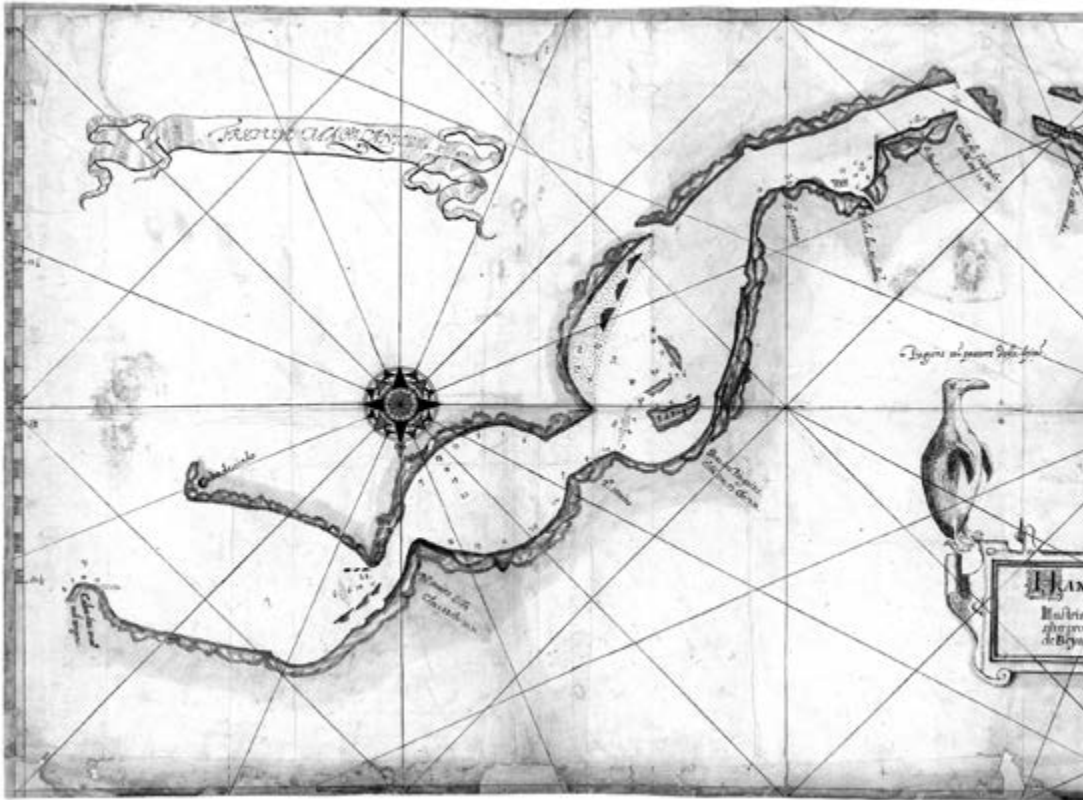
LOS DATOS DEL ESTRECHO

La boca atlántica del Estrecho de Magallanes mide los 32 kilómetros que separan a Punta Dungeness, en el continente americano, del cabo Espíritu Santo, en



Mapa ilustrado, de 1606, obra de Jodocus Hondius, con el estrecho de Magallanes entre el continente americano y la Tierra de Fuego.

la gran isla de Tierra de Fuego. El estrecho se amplía luego hasta una anchura de 64 kilómetros mediante las bahías Posesión, en el lado continental, y la fueguina Lomas. Al fondo de este saco, el paso interoceánico se estrecha en la llamada Primera Angostura, de 16 kilómetros de largo y tan sólo 3,7 kilómetros de ancho. El valor estratégico de la estrechez de este paso daría lugar al trágico intento de Pedro Sarmiento de Gamboa de fortificar y poblar el estrecho, a finales del siglo XVI, para proteger de los piratas las costas españolas del Pacífico. La Primera Angostura da paso a otro saco, de unos 35 kilómetros de largo, formado por las bahías de Santiago y San Gregorio en el norte y la de San Felipe en el sur, que se cierra en su parte occidental en la Segunda Angostura. Este otro estrechamiento, que mide 22 kilómetros de largo y 7,4 kilómetros en su parte más angosta, se abre ante el llamado Paso Ancho. Allí, el estrecho descubierto por Magallanes se abre hacia el sur durante 120 kilómetros, y en algunos puntos la distancia entre el extremo continental y la Tierra de Fuego llega a los 35 kilómetros. Hasta el Paso Ancho el paisaje del estrecho es plano, de largas playas de cascajo y arenas gordas, con rocas peladas y escasa vegetación en los campos fríos y desolados, sin apenas árboles, abierto a todos los vientos. A partir de la



Mapa del Estrecho realizado por Gaspar de Mère en 1617, a partir de los mapas del holandés Jan Outghersz.

Segunda Angostura, cerros y altas montañas tachonados de nieve escoltan el estrecho. Se ven en las orillas grandes bosques y extensas praderas fruto de las frecuentes lluvias. A la altura de Puerto del Hambre, la costa oriental es la de la isla de Dawson, y deja de ser la de la Tierra de Fuego, mientras la isla del Capitán Aracena parece cerrar el paso a los navegantes por el suroeste. En el punto más meridional del continente americano, el cabo Froward, llamado por los españoles Morro de Santa Águeda, el estrecho da un giro de 60 grados para dirigirse hacia el noroeste, dejando atrás por el lado occidental las islas Clarence, Santa Inés y Desolación, y por el oriental el continente y la isla Riesco. El cabo Pilar, la punta más septentrional de la isla de la Desolación por el oeste, y el cabo Victoria, en el extremo norte las islas Narborough por el este, se consideran la boca del Estrecho de Magallanes en el Pacífico. Descubrir este extremo para navegar desde este océano hasta el Atlántico costó a los españoles varias décadas y una serie de intentos fallidos con desastrosos resultados y gran pérdida de vidas y barcos.

En 1534 Carlos V mandó al Estrecho de Magallanes dos barcos y 250 hombres a las órdenes de Simón de Alcazaba y Sotomayor, para tomar posesión y poblar las tierras patagónicas. La expedición no logró superar la Segunda Angostura del estrecho, y fracasó su intento de poblar en la región. En 1537, un genovés de la expedición de Magallanes, León Pancaldo, pretendió atravesar el estrecho, pero tuvo que volver al Atlántico. Tres años más tarde, una nueva expedición española de tres barcos, financiada por el obispo de Plasencia, y comandada por fray Francisco de la Ribera y el navegante Alonso de Camargo, partió de Sevilla para explorar y colonizar la Tierra de Fuego. El 29 de enero de 1540 una fuerte tormenta estampó la nave capitana contra la costa. En el naufragio murieron varios tripulantes, entre ellos fray Francisco de la Ribera, pero 192 hombres lograron salvarse. El barco de Alonso Camargo logró salir al Pacífico y llegó a Perú. Los supervivientes del naufragio esperaron inútilmente un rescate que nunca se produjo. Su desconocida suerte alimentó la leyenda de los Césares sobre Trapalanda o la Ciudad Encantada de la Patagonia, cubierta de oro y piedras preciosas, habitada por gentes que vestían a la española. Con el desastroso resultado de esta expedición en la península ibérica se perdió el interés por aquellas alejadas y desoladas tierras. En los veinte años transcurridos desde su descubrimiento, 17 naves habían intentado pasar el estrecho del Atlántico al Pacífico y solo 8 lo habían conseguido.

LAS NECESIDADES DE LAS NUEVAS CONQUISTAS

Pero en los confines del imperio, las conquistas de Perú y Chile exigieron que las autoridades virreinales estudiaran las posibilidades de comunicación con la metrópoli a través del Estrecho de Magallanes, liberándose de la costosa ruta a través de Panamá. Desde el quedaron patentes las dificultades de la empresa de navegar del Pacífico al Atlántico por el sur. Para aquellos marinos con los mejores conocimientos náuticos del siglo XVI resultaba casi imposible hallar la boca occidental del estrecho camuflada entre los cientos de islas e islotes. Sabían que navegando hacia el este en algún lugar encontrarían el paso hacia el Atlántico, pero todavía hoy la toponimia de las tierras magallánicas refleja los resultados de semanas y meses de aquellas navegaciones inútiles: isla de Desolación, bahía Desengaño, seno de Última Esperanza...

El primer intento, en 1554, la expedición de Francisco de Ulloa y Francisco Cortés Ojea logró internarse unos 120 kilómetros en el estrecho, pero las tormentas y el mal estado de los barcos les obligaron a volver a Valdivia, la ciudad chilena de la que habían partido. Mejor acierto tuvo la expedición al mando de Juan Fernández Ladrillero. Ladrillero navegó entre islas, canales y fiordos magallánicos, logró entrar en el estrecho y se detuvo en un lugar que denominó



Óleo de Guillermo Muñoz Vera, que representa a la nao Victoria cruzando el estrecho de Magallanes, 2015.

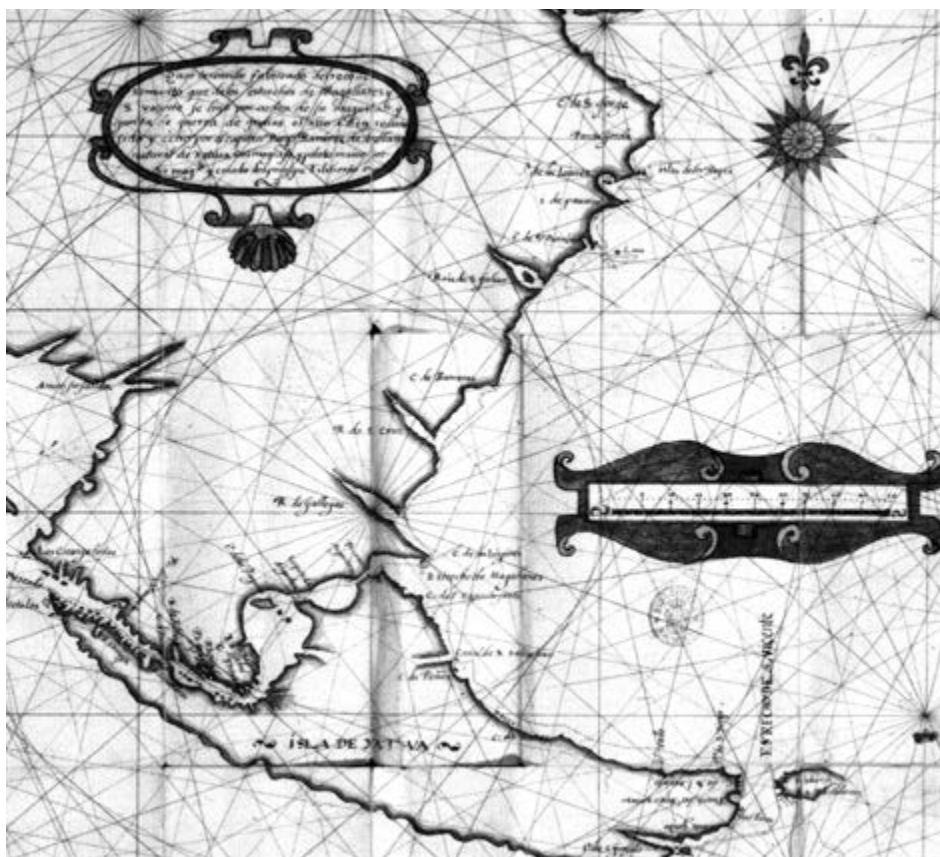
Nuestra Señora de los Remedios, donde permaneció de marzo a julio de 1558. En agosto tomó posesión del territorio en un punto denominado La Posesión, en la boca oriental del Estrecho de Magallanes. En medio de grandes penalidades, tras perder por hambre y enfermedades la mayor parte de su tripulación, Ladrillero volvió al Pacífico y regresó a Valdivia el 15 de enero de 1559. El primero en navegar el estrecho en los dos sentidos murió meses más tarde en Bahía Concepción, en la región chilena de Biobío. Su diario de navegación sirvió para que los gobernantes en España, en Chile y en Perú se convencieran de que la exploración del remoto sur americano no merecía consumir más recursos y que era inútil poblar una región tan pobre e inhóspita. La aportación de Ladrillero pronto cayó en el olvido.

CORSARIOS INGLESES Y NAVES HISPANAS NAVEGAN POR EL ESTRECHO

Pero el 5 de diciembre de 1578 apareció ante la confiada ciudad chilena de Valparaíso un galeón inglés armado con 22 cañones, mandado por el corsario Francis Drake, quien saqueó la ciudad. Drake había pasado al Pacífico a finales de agosto atravesando en 16 días el lejano Estrecho de Magallanes. El virrey del Perú, Francisco Toledo pidió entonces a Sarmiento de Gamboa, el navegante de

la expedición de Álvaro de Mendaña a las islas Salomón en 1567, que reconociera la zona del estrecho y estudiara su posible fortificación. Sarmiento a bordo de su nave, *Nuestra Señora de la Esperanza*, recorrió el Estrecho de Magallanes en los dos primeros meses de 1580, estudió cada bahía, ensenada, cabo, islas e islotes, levantó mapas y dio en ellos nombre a todos los accidentes geográficos, fijó profundidades y estudió las corrientes antes de entrar en el Atlántico con dirección a España. Su idea era artillar y fortificar la Primera Angostura, lo más angosto del estrecho, y hasta bloquearlo, si fuera posible, con una cadena para impedir el paso a los barcos enemigos.

En Badajoz, Sarmiento de Gamboa se entrevistó con el rey Felipe II, quien le encomendó una expedición formada por 23 barcos y 3.000 personas entre marineros y pobladores. Pero de aquella expedición sólo llegaron al estrecho en febrero de

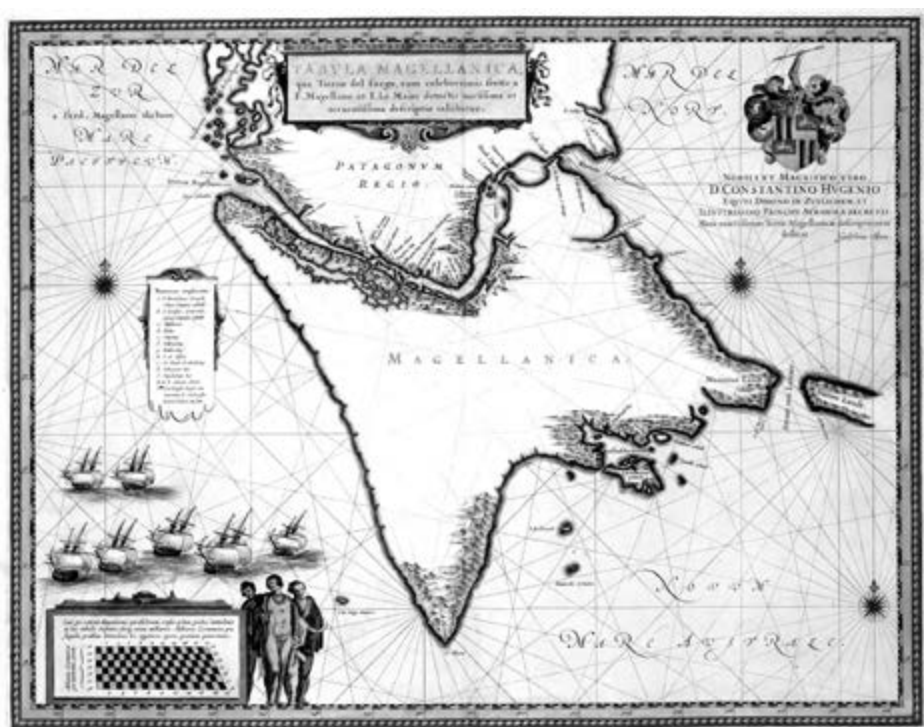


Mapa de Diego Ramírez de Arellano, en el que la Tierra de Fuego aparece bajo el nombre de Isla de Xátiva, 1620.

1584 cinco barcos y unos 340 expedicionarios que desembarcaron en la ribera septentrional. Sólo el *Santa María de Castro* quedó a disposición de los primeros pobladores del estrecho. Sarmiento de Gamboa fundó una población cerca del cabo de las Vírgenes que llamó Nombre de Jesús, aunque pronto se vio que aquel lugar rodeado de tierras estériles no era idóneo. Muy cerca de donde hoy se alza la ciudad de Punta Arenas, los españoles levantaron en marzo de 1584 un nuevo poblado, que Sarmiento llamó Rey Don Felipe. Pero conforme avanzaba el otoño austral, los fríos, las tempestades y la falta de alimentos crearon tensiones entre la gente. Cuando Sarmiento de Gamboa se dirigía a Nombre de Jesús para conocer el estado de los que allí habían quedado, una tormenta arrastró al *Santa María de Castro* hasta las costas de Brasil. Ante las dificultades para regresar al estrecho, Sarmiento de Gamboa decidió dirigirse a España para pedir ayuda para sus pobladores, con tan mala suerte que en el viaje fue apresado por corsarios ingleses que lo llevaron a Londres. Allí fue recibido por el armador corsario Walter Raleigh, que conocía su talento como navegante, y la reina Isabel I le facilitó un salvoconducto para regresar a España. Sarmiento, en vez de dirigirse a la península por mar lo hizo por tierra y fue de nuevo apresado, esta vez por hugonotes franceses,



Versión del mapa de Jodocus Hondius realizada veintidós años más tarde.



Mapa de Willem Blaeu de la Tabula Magellanica, evidenciando el Estrecho, 1635.

que lo mantuvieron preso durante tres años. Murió en 1592, dos años después de llegar a España, obsesionado por no conocer la suerte que habrían corrido los hombres y mujeres que él había dejado en uno de los lugares más inhóspitos de la Tierra. Nada se habría sabido de ellos si no fuera porque hubo un superviviente.

MÁS TRAVESÍAS, MÁS CORSARIOS Y MÁS NAUFRAGOS

Movilizado por la gesta y el botín de Drake, que regresó a Inglaterra cargado de riquezas, el corsario inglés Thomas Cavendish llegó al estrecho en 1586. En la travesía perdió uno de sus barcos, pero a la altura de la población Rey Felipe, que él bautizó como Puerto del Hambre, recogió a Tomé Hernández, escribano de la expedición de Sarmiento, al que trasladó a Lima, donde el superviviente informó del terrible destino de sus compañeros, muertos de hambre y frío. También se supo entonces que el corsario inglés había visto a una docena de compañeros vivos en las proximidades de la Punta de San Gregorio, a los que Cavendish dejó allí implorando a gritos su misericordia. Después de saquear tres ciudades españolas y apoderarse de media docena de barcos españoles en el Pacífico, entre ellos uno de

los galeones de Manila cerca de la costa mexicana, Cavendish regresó a Inglaterra para, en 1592, preparar nuevas correrías en el Pacífico sirviéndose del Estrecho de Magallanes, pero no logró atravesarlo en su segundo intento. Antes de que acabara el siglo XVI dos corsarios ingleses lograron pasar al Pacífico; otro fracasó y se volvió al Atlántico. También pasaron por el estrecho navegantes holandeses, el primero de ellos Jacobo Mahú, en 1599, que perdió 100 hombres en la travesía debido a la escasez de víveres y a la dureza del clima. En ese mismo año salió de Holanda Oliver Noort, que en el paso del Atlántico al Pacífico perdiendo también un centenar de hombres, aunque logró un importante botín saqueando las costas chilenas antes de regresar a Holanda por el Cabo de Buena Esperanza. Durante las correrías del holandés Joris van Spielbergen en 1614, que atravesó el estrecho y atacó Valparaíso y El Callao, dos de sus compatriotas, Jacob Le Marie y Willem Schouten, llegaron al Cabo de Hornos, que ya había descubierto casi cien años antes Francisco de Hoces. La ruta abierta por estos holandeses, más fácil para la navegación a vela a pesar de sus peligrosas corrientes y frecuentes tormentas, relegó a un segundo plano la ruta del Estrecho de Magallanes.

EL SIGLO DE LAS LUCES Y LAS EXPEDICIONES CIENTÍFICAS

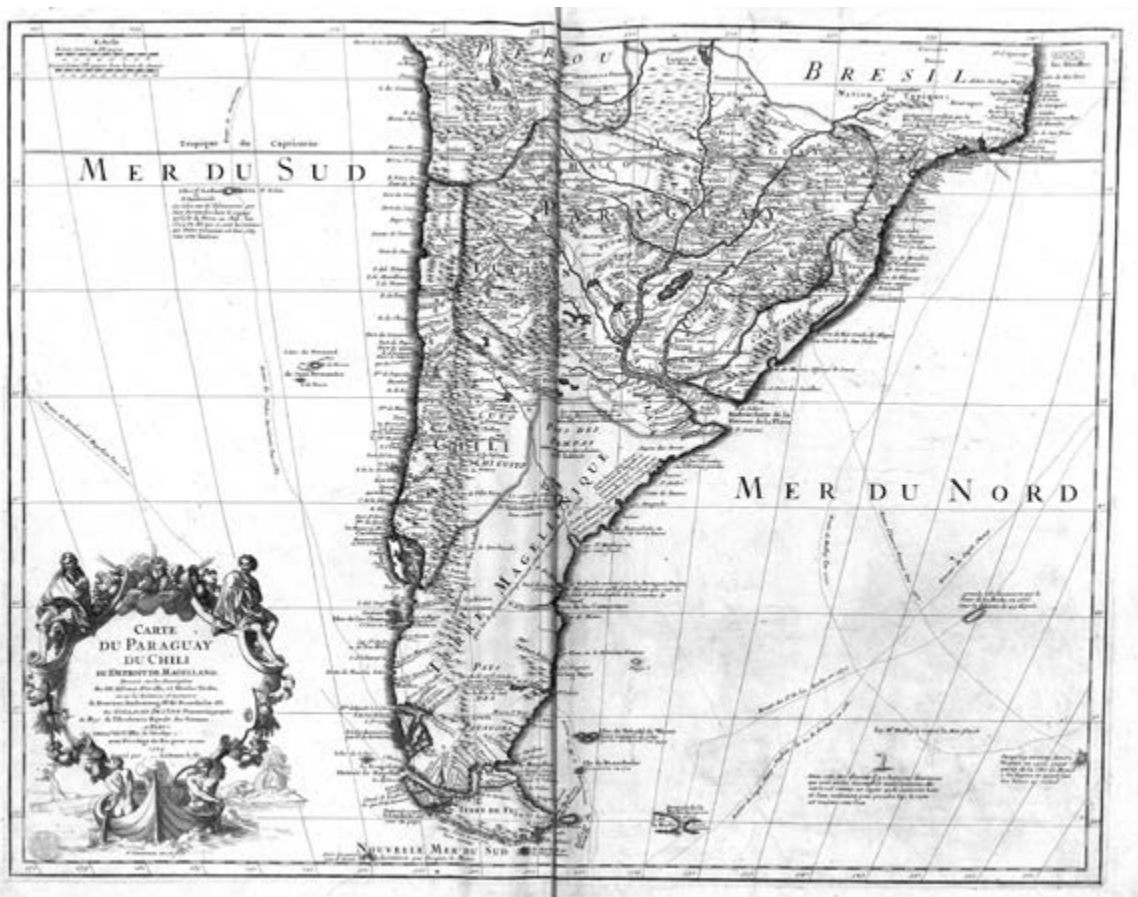
Durante la primera mitad del siglo XVIII los apartados mares australes americanos fueron lugares de paso y refugio para piratas de todas las naciones desde donde saqueaban las riquezas de las posesiones españolas del Pacífico. El panorama cambió con las fortificaciones y modernas defensas de las ciudades costeras de Chile y Perú y con el aumento de la flota de vigilancia mantenida por las autoridades virreinales. A mediados del siglo el olvidado Estrecho de Magallanes recuperó algo de interés al convertirse en objeto de estudio para las expediciones científicas de la Ilustración, como la del francés Louis Antoine de Bougainville, en 1767, la del marino y explorador inglés Samuel Wallis, que pasó cuatro meses en el estrecho, y las dos del marino sevillano Antonio de Córdoba, entre 1785 y 1789, costeadas por el gobierno español. Pasaron luego 25 años hasta que aparecieron por el estrecho algunos balleneros de los mares magallánicos que encontraron en él refugio y descanso. Tras la proclamación de la independencia de Chile de España en 1818, parecía que aquellas tierras del remoto sur americano eran tierras de nadie y las grandes potencias creyeron ver en ello la posibilidad de hacerse con el control del estrecho. Entre 1826 y 1830 el gobierno británico envió allí cuatro expediciones hidrográficas bajo el mando del capitán Phillip Parker King y en 1834 otra, mandada por el capitán Robert Fitz Roy, quien luego sería el capitán del Beagle que llevó a bordo a Charles Darwin. Francia también estuvo presente en 1837 con la expedición del capitán Jules Dumont D'Urville.

TRÁFICO Y ACTIVIDAD ECONÓMICA EN EL ESTRECHO

El motor de vapor y su instalación en los barcos, primero por el sistema de palas y más tarde con la aparición de las hélices, desplazó paulatinamente la navegación a vela durante el siglo XIX y el Estrecho de Magallanes volvió a convertirse en la primera vía transoceánica entre el Atlántico y el Pacífico. En 1840 entraron en el estrecho por la boca del Atlántico los primeros vapores, llamados *Chile* y *Perú*, construidos en Europa. Hasta entonces, las autoridades de la nueva República de Chile habían atendido los asuntos más urgentes de otros territorios alejados del olvidado sur. Pero en 1841 el presidente Manuel Bulnes Prieto ordenó al buque *Ancud* la toma de posesión para Chile del Estrecho de Magallanes y sus riberas. Las protestas posteriores de la nueva República Argentina se concretaron en el Tratado de Límites firmado entre los dos países en 1881, en el cual se reconoce a todas las naciones el derecho a la navegación de sus aguas y su neutralidad, así como la prohibición de fortificar sus orillas. Los barcos de vapor facilitaron las comunicaciones y a la zona comenzaron a llegar colonos: cazadores primero, mineros en busca de oro, después y más tarde agricultores y ganaderos. Hacia 1870 una partida de ovejas llevadas desde las islas Malvinas creció de tal manera que a finales de siglo las enormes estancias magallánicas se convirtieron en proveedoras de lana y carne para medio mundo. Para trabajar en ellas llegaron inmigrantes de media Europa. El tráfico por el estrecho aumentó vertiginosamente. En 1879 el puerto de Punta Arenas registró la entrada de 195 barcos y en 1900 llegaron unos 800. Los vapores que utilizaban obligatoriamente el estrecho para pasar de uno a otro océano utilizaban el puerto de Punta Arenas para carbonear. La febril actividad económica permitió la acumulación grandes fortunas, como la del asturiano José Menéndez, denominado el Rey de la Patagonia, que poseía estancias de cientos de miles de hectáreas, bancos, minas de carbón, empresas navieras, frigoríficos, manufacturas e industrias conserveras.

Y SE ABRIÓ EL CANAL DE PANAMÁ...

Cuando en 1914 se abrieron por primera vez las compuertas de las esclusas del Canal de Panamá se inició el ocaso para la Edad de Oro del Estrecho de Magallanes. Ese año el puerto de Punta Arenas acogió a 300 barcos y un año más tarde apenas superaron en medio centenar. El establecimiento de una aduana en esa ciudad en 1912 -hasta entonces puerto franco- desincentivó el comercio en la zona magallánica. El oportuno valor estratégico del estrecho durante la Primera Guerra Mundial y las necesidades de los imperios contendientes amortiguaron en cierta medida el declive de la región. En los años 30 del pasado



“Mapa de Paraguay, de Chile y del estrecho de Magallanes &c”, obra de Guillaume de L'Isle, 1703-1708.

siglo cesó la llegada de inmigrantes. Como ocurrió con la primera, la Segunda Guerra Mundial reavivó la actividad en la zona. En la actualidad el Estrecho de Magallanes los utilizan los barcos que realizan travesías entre el Atlántico y el Pacífico al sur del trópico de capricornio y los que unen los puertos de Australia y Nueva Zelanda con la mitad meridional de África. En 2017 cruzaron el estrecho 2.149 buques de todas clases y tamaños, incluidos los grandes petroleros de hasta 300.000 toneladas. La única limitación para navegar por el Estrecho de Magallanes es no superar los 21 metros de calado.

Desde distintos puntos de vista, la expedición de Fernando de Magallanes fue una gran proeza que todavía hoy admira a quienes se aventuran en aquellas aguas con barcos de vela. No todos los navegantes que intentaron atravesar el estrecho antes de la aparición de los barcos a vapor consiguieron atravesarlo. ●

Cristóbal de Haro

El imprescindible agente en la sombra

TEXTO: RAMÓN JIMÉNEZ FRAILE

Quienes visiten la iglesia de San Lesmes en Burgos podrán ver, en un escudo situado en la base de un sepulcro, las columnas de Hércules con el “Plus Ultra” característico del emperador Carlos, rodeadas de cinco embarcaciones y de plantas. El sepulcro contiene los restos de Cristóbal de Haro, los barcos representan la flotilla capitaneada por Fernando de Magallanes que partió de Sevilla en 1519, y las plantas hacen referencia a la Especiería, a la que la expedición llegó navegando hacia Poniente.

COMERCIANTE DE ALTOS VUELOS

En nuestro imaginario, la primera vuelta al mundo está asociada al portugués Magallanes y a Juan Sebastián Elcano bajo los auspicios de Carlos I. Pocos conocen el decisivo papel desempeñado por el hombre de negocios burgalés Cristóbal de Haro, que gozaba de contactos políticos y financieros al más alto nivel y que, como veremos, se comportó como un auténtico agente secreto.

Sepulcro de Cristóbal de Haro en la iglesia de San Lesmes de Burgos.

IN PACE AMEN

1539





El banquero Jakob Fugger retratado por Alberto Dürero. 1519. Staatsgalerie de Augsburgo, Alemania.

Se ha dicho de la familia Haro que abandonó la localidad riojana, de la que recibieron el apellido, cuando se produjo en ella una primera expulsión de judíos a mediados del siglo XV. Instalada en Burgos, donde habrían hecho fortuna con la lana, uno de sus miembros, Diego, se mudó a Amberes, mientras que su hermano Cristóbal lo hizo a Lisboa, donde nuestro personaje se inició en el comercio de altos vuelos con el azúcar de Madeira y la madera de Brasil.

Cristóbal de Haro pasó a interesarse por las especias, que a principios del siglo XVI empezaron a llegar en gran cantidad a Lisboa procedentes de India, debido a los exorbitantes beneficios que reportaba su comercialización en plazas europeas como Amberes, la ciudad flamenca que acabaría por destronar a la mismísima Venecia.

Para sus actividades Cristóbal de Haro no pudo encontrar mejor aliado: el banquero alemán Jacob Fugger, considerado el hombre más rico de su tiempo, del que el burgalés se convirtió en representante.

La corona lusa había animado a financieros y comerciantes de toda Europa a instalarse en Lisboa con vistas a sacar el máximo rendimiento a la ruta hacia la India abierta por Vasco de Gama en 1498.

El propio Fugger invertiría en dos barcos, que fueron aparejados en Amberes, de los veintidós que Portugal envió a la India en 1505 al mando de Francisco de Almeida, primer virrey de India. La pimienta que la expedición trajo a Lisboa permitió a los inversionistas obtener beneficios de hasta un 300%, lamentando Fugger no haber apostado más fuerte.

La llegada de los portugueses a Malaca y de allí, en 1512, a las Molucas desató la euforia en la corte del monarca luso Manuel I, al tiempo que relanzó la polémica sobre si, a la vista del Tratado de Tordesillas, las islas de la actual Indonesia de las que procedían el clavo de olor y la nuez moscada, e incluso la propia Malaca, se situaban dentro de la demarcación lusa o castellana.

La conocida como cuestión del antemeridiano sería seguida con interesada atención por el mundo de las finanzas, ante los suculentos beneficios en perspectiva que estaban en juego. Íntimamente unida a esta cuestión estaba el asunto del “paso”, es decir la hipotética existencia de una vía navegable que permitiera superar el obstáculo que suponía entre Europa y Asia la tierra firme cada vez más extensa descubierta en el hemisferio español y que conformaba el continente americano.

LA CUESTIÓN DEL “PASO” HACIA EL OCÉANO PACÍFICO

En 1513, Núñez de Balboa alcanzaba el océano Pacífico tras atravesar a pie el Istmo de Panamá, un descubrimiento que alentó las expediciones en busca del “paso”, no solo bajo pabellón castellano, sino también, de manera subrepticia, desde Inglaterra, Francia y Portugal.

Es en este contexto en el que vemos entrar en acción a Cristóbal de Haro organizando, con licencia real lusa, y a buen seguro por cuenta de Jacob Fugger, una misión secreta de reconocimiento de la costa meridional de Brasil que recalaría a su vuelta en Madeira.

El único rastro escrito que dejó la expedición sería un informe encontrado en los archivos de los Fugger en Augsburgo. Si bien las referencias de latitud que figuran en el documento dan a entender que la flotilla no llegó más allá del Golfo de San Matías, situado en la actual Argentina a 42° Sur, lo cierto es que en él se habla claramente de la existencia de un paso interoceánico al Sur de las tierras brasileñas, lo que constituye una pionera referencia al que se encuentra a latitud 52° Sur y que oficialmente descubriría Magallanes. El documento también hace referencia a parajes con montañas nevadas habitados por individuos cubiertos de pieles que hacen pensar en la Patagonia.

Basándose en este informe, así como probablemente en testimonios orales que habrían aportado los miembros de la flotilla fletada por Cristóbal de Haro, el cartógrafo alemán Johanness Schöner elaboraría a partir de 1515 una serie de mapas en los que, por primera vez, se representa claramente la comunicación interoceánica al Sur del continente americano. Schöner haría acompañar sus cartografías de este revelador texto: *“Los portugueses navegaron en esta región, Brasil, y descubrieron un paso muy parecido al de nuestra Europa, que discurre Este-Oeste. Desde uno de los lados puede verse la otra orilla, y el cabo [el final del estrecho] de esta región está a unas 60 millas de distancia, como si uno navegara por el estrecho de Gibraltar entre Sevilla y Barbaria (...). Más allá, la distancia no es muy grande desde esta región de Brasil hasta Malaca, donde el apóstol Santo Tomás fue martirizado”*.

Refiriéndose a Cristóbal de Haro, el biógrafo de Magallanes, Laurence Bergreen, asegura que *“su conocimiento de las expediciones portuguesas secretas, o de tentadores rumores acerca de sus hallazgos, le proporcionó información privilegiada acerca de la existencia de un estrecho que permitía cruzar hacia las Indias a través de las Américas”*.



Representación plana y en globo terráqueo de las series cartográficas realizadas por el alemán Johaness Schöner a partir de 1515.



El emperador Carlos V, retrato de Juan Pantoja de la Cruz. 1605. Museo del Prado, Madrid.

No es probable que esta “información privilegiada” hubiera llegado a oídos de Juan Díaz de Solís antes de que su flota zarpara, en busca del “paso”, de Sanlúcar de Barrameda en octubre de 1515, con arreglo de las capitulaciones acordadas con el rey Fernando.

EL TAMAÑO DE LA TIERRA: UNA CUESTIÓN DECISIVA

Lo que sí es evidente es que el fracaso de la expedición de Solís, devorado por indígenas en el estuario del Río de la Plata, relanzó las expectativas de Fugger y de su agente Cristóbal de Haro por hacerse con el control de las especias. Además, la llegada del joven Habsburgo Borgoñón Carlos al trono de Castilla les abría prometedoras perspectivas jugando la carta castellana, máxime cuando los cosmógrafos y pilotos más prestigiosos de la época, como Américo Vespucio y Solís, insistían en que la Especiería se encontraba dentro de la demarcación castellana.

Ahora sabemos que esta apreciación se explicaba por una estimación errónea del tamaño de la Tierra. A falta del conocimiento empírico que aportaría la expedición de Magallanes sobre la dimensión real del Mar del Sur (designado Mar Pacífica por el cronista Antonio Pigafetta y cuya extensión ocupa una cuarta parte del Planeta) en la segunda década del siglo XVI seguía vigente entre los cosmógrafos el tamaño del Planeta propio del globo fabricado en 1492 por Martin Behaim, en el que no figuraba el Nuevo Mundo. Por poner un ejemplo de lo que suponía esta distorsión entre el tamaño estimado y real del Planeta, Japón figuraba en el Globo de Behaim a la longitud que corresponde a Luisiana. Refiriéndose al convencimiento de Magallanes en cuanto a la existencia de una comunicación interoceánica, Pigafetta diría en su crónica que el capitán portugués había visto un mapa de Martin de Bohemia (Martin Benham) en el que figuraba el estrecho. Cabe preguntarse si la cartografía a la que hace referencia Pigafetta no sería del también alemán Schöner y no de Behaim, fallecido en torno a 1507 y de quien no se conoce otro globo terráqueo que el de 1492.

EL RIESGO DE LA FINANCIACIÓN

El caso es que, alentados por la visión de los cosmógrafos de su tiempo y la supuesta información privilegiada sobre la existencia del “paso”, la predisposición de Cristóbal de Haro, y su valedor Fugger, fue tal que se mostraron dispuestos a financiar en su totalidad el proyecto que Fernando de Magallanes presentó al rey Carlos.

“Dado el carácter azaroso del comercio de las especias, así como de los largos viajes oceánicos - señala Bergreen -, los financieros como Cristóbal de Haro sólo podían ser inducidos a arriesgar su capital por una razón: la perspectiva de obtener extraordinarios beneficios. Si una expedición tenía éxito, aunque sólo fuese un éxito parcial, podría obtener a su regreso de las Indias unos beneficios del orden del 400 por ciento. El pragmático Cristóbal de Haro calculó que la expedición de Magallanes podía obtener un 250 por ciento de beneficios. Entretanto, adelantó dinero al 14 por ciento de interés.”

El coste de la flotilla de Magallanes se cifraría en 8,78 millones de maravedíes, de los que el rey Carlos aportó 6,4 millones y el resto inversionistas privados entre los que se encontraba el propio hombre de negocios burgalés. Sin embargo, todo apunta a que la participación financiera de Cristóbal de Haro en la expedición fue mayor de lo que reflejaba la contabilidad oficial debido a que *“sus valedores, la casa de Fugger, financiaban también expediciones portuguesas y probablemente quisieron ocultar la verdadera cuantía de su aportación para no irritar a los lusos, de modo que es muy posible que camuflaran el total prestándole dinero al rey que éste usó luego para la expedición”*.

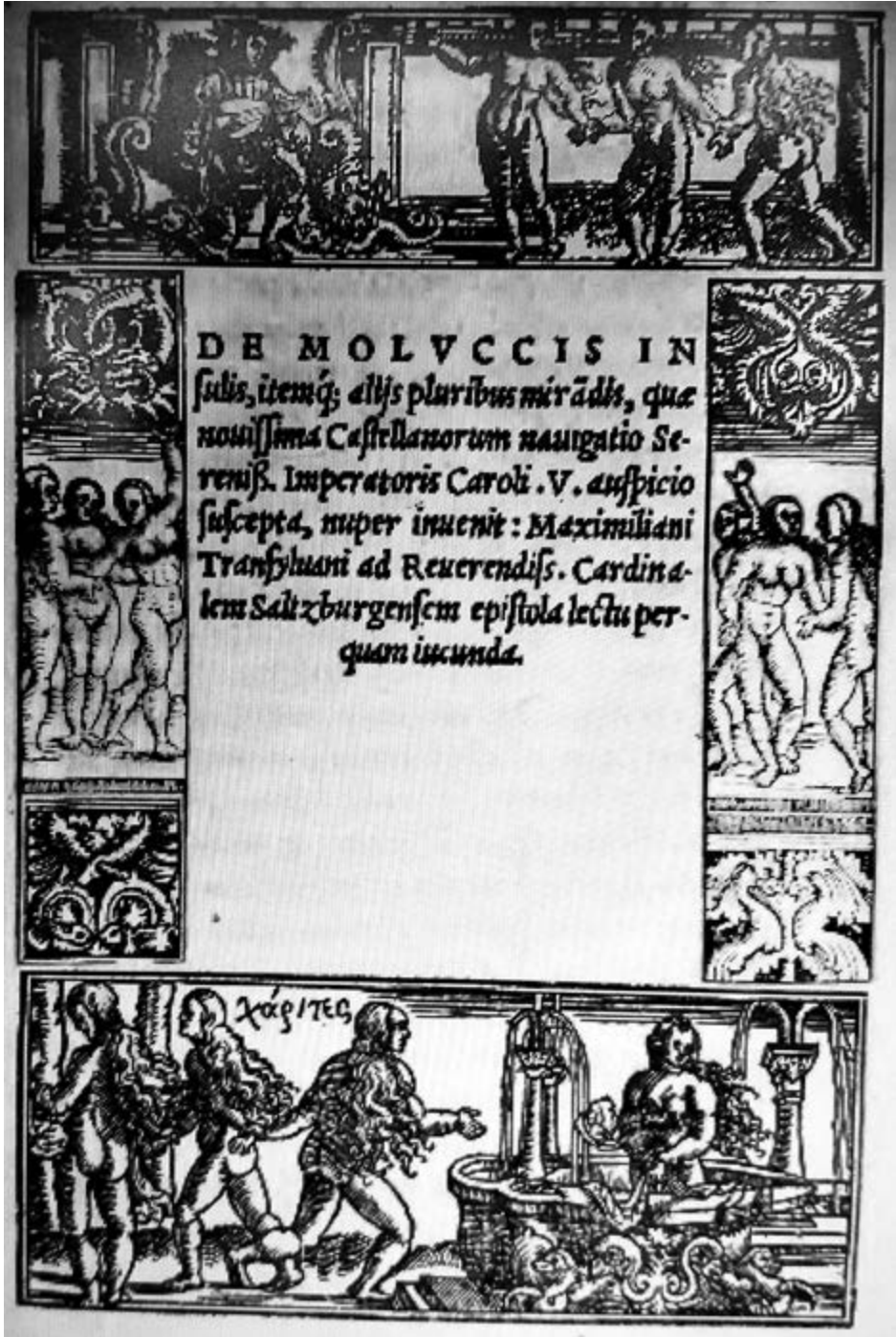
De Haro se las ingenió para infiltrar en la expedición a hombres de confianza que velaran por sus intereses, como fue el caso del burgalés Gerónimo Guerra, cuya labor no fue muy notoria, ya que se encontraba entre los que regresaron de manera anticipada a España en el navío San Antonio, tras el motín de San Julián.

Del propio Juan Sebastián Elcano también se ha dicho que era un hombre de Cristóbal de Haro, algo plausible si se tiene en cuenta la vasta red de contactos que el hombre de negocios tenía.

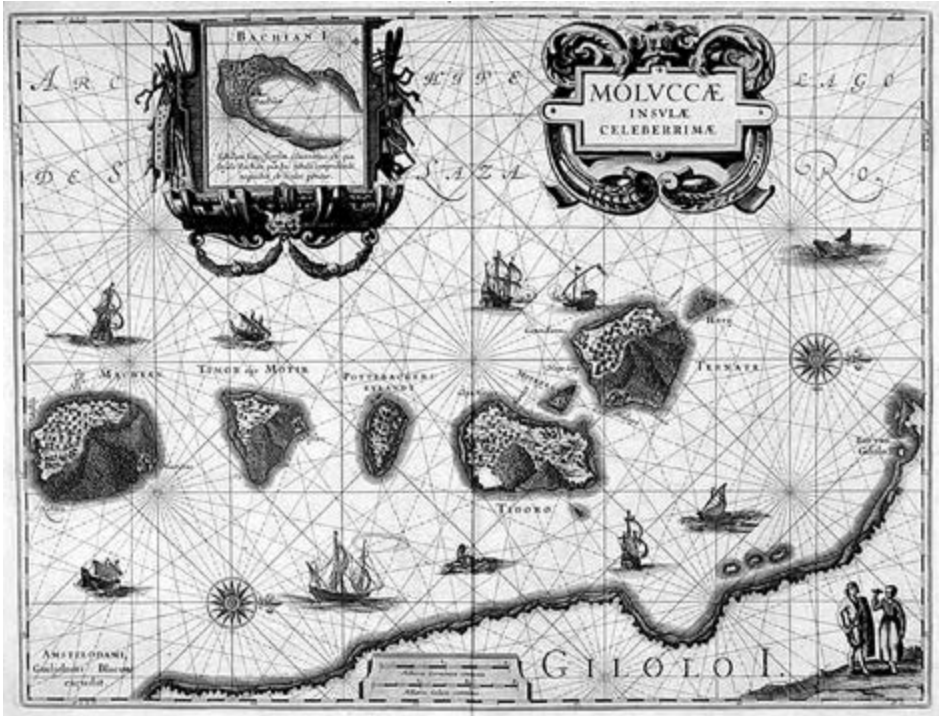
Por cierto, una semana antes de que la flota de Magallanes zarpara de Sanlúcar de Barrameda, lo hacía del mismo puerto otra comandada por Gil González Dávila y Andrés Niño que había sido armada por Cristóbal de Haro. El objetivo de esta otra flota era, teniendo en mente el acceso a las Molucas, explorar a fondo el istmo centroamericano en sus dos vertientes oceánicas, lo que supuso, entre otros descubrimientos, el del Lago de Nicaragua.

LOS RELATOS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Pero la geografía tenía reservada la gloria del descubrimiento del “paso”, así como la primera travesía del Pacífico, a Magallanes, mientras que a Elcano cabría



Primera página del relato de la primera vuelta al mundo de Maximiliano Transilvano, impreso en Colonia en 1523.



*Arriba, mapa de las Molucas de Willem Blaeu.1630.
Abajo, rama del árbol del clavo.*

el honor de ser considerado el primero en dar la vuelta al mundo al presentarse en Sanlúcar de Barrameda en 1522 al frente de 18 supervivientes.

El primer relato detallada de la mítica expedición, durante mucho tiempo el único publicado, se debió a la pluma del secretario del emperador Carlos, Maximiliano Transilvano, emparentado con Cristóbal de Haro al estar casado con Francisca de Haro, hija de su hermano Diego. Transilvano se sirvió de la presentación que en Valladolid hicieron a Carlos cuatro de los supervivientes, incluidos Elcano y Pigafetta.

El relato de Transilvano, imprimido por primera vez en Colonia en 1523, constituye un ferviente alegato de los derechos de Castilla sobre las Molucas, al tiempo que saca a relucir el papel en la organización de la expedición desempeñado por Diego de Haro. Transilvano precisa que, al igual que Magallanes, Cristóbal de Haro decidió abandonar Portugal por sentirse “*víctima de las injusticias del rey portugués*”. En este sentido, sabemos que Cristóbal de Haro había reclamado sin éxito a Manuel I la suma de 16.000 ducados en concepto de los siete barcos que un agente portugués convertido en corsario le hundió mientras el burgalés comerciaba en Guinea, probablemente esclavos, bajo licencia portuguesa.

También se debe a Transilvano el que conocemos la intención inicial de Cristóbal de Haro “*y de sus amigos*” de armar por su cuenta la flota de Magallanes, “*a condición de contar con la autorización del emperador*”.

En realidad, la nueva ruta de Poniente a la Especiería abierta por Magallanes reportaría más prestigio a sus promotores que beneficios concretos, debido a la inusitada inmensidad del Océano Pacífico, del que se ignoraba todo lo referente a vientos y corrientes.

Los 524 quintales de clavo traídos de las Molucas por Juan Sebastián Elcano en la nave “Victoria” fueron confiados por orden real a Cristóbal de Haro, el cual los envió a su hermano Diego a Amberes para su venta.

LA RENTABILIDAD ECONÓMICA DE LA EXPEDICIÓN

El francés Michel Chandeigne, alias “Xavier de Castro”, responsable de la mejor recopilación crítica de textos y mapas referidos a la expedición, refuta con argumentos bien fundados la idea generalizada de que la venta del clavo traída por Elcano rentabilizara la expedición, entre otras cosas debido a los pagos que tuvieron que realizarse a las familias de los fallecidos.

Aún y todo, Carlos, a quien el dinero de Jacob Fugger había permitido comprar el voto de los electores que le nombraron emperador, aspiraba a obtener pingües beneficios de la Especiería, como reflejó en la carta que envió a su tía, Margarita de Austria, gobernadora de los Países Bajos, la cual propuso a su vez que la nueva ruta hacia las Molucas fuera explotada desde Brujas. Carlos desechó esta idea y creó en La Coruña la Casa de Contratación de la Especiería, de la que Cristóbal de Haro fue nombrado máximo responsable (factor).

Las expediciones que organizó Cristóbal de Haro a través de la Casa de Contratación coruñesa, incluyendo la de Jofre García de Loysa en la que falleció Elcano, constituyeron un fracaso.

Ante la manifiesta inviabilidad de sacar provecho a la ruta abierta por Magallanes, Carlos optó por vender a Portugal unos derechos de comercio y tránsito sobre las Molucas que, en puridad geográfica, no poseía, ya que el archipiélago se encontraba realmente en la demarcación lusa, algo que las técnicas de la época no podían demostrar.

La cuestión quedaría zanjada en 1529 con el Tratado de Zaragoza, que formalizó la venta y supuso el cierre de la efímera Casa de Contratación de la Especiería. Los 350.000 ducados que el emperador Carlos recibió de Portugal por las Molucas serían objeto de reclamación por parte del implacable hombre de negocios Cristóbal de Haro, al considerar que *“esta suma constituye el beneficio y los intereses de las armadas proyectadas y enviadas a las islas de las especias por España, por lo que suplico a su majestad me considere heredero, al igual que su majestad y otros armadores, ya que hemos sido la causa del descubrimiento de las Molucas”*.

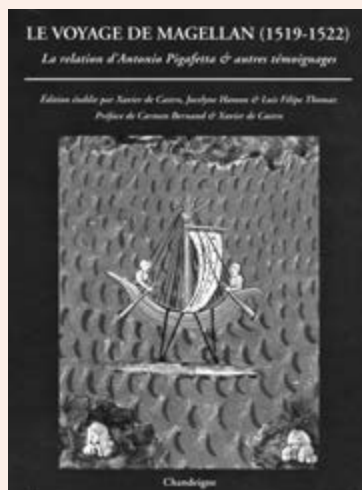
“He sufrido grandes pérdidas del lado de Portugal por haber servido de instrumento para dicho descubrimiento y por haberlo organizado”, subrayaría en otro escrito Cristóbal de Haro en defensa de su causa.

La disputa sobre la liquidación de la “operación Molucas” no acarreeó el distanciamiento de Cristóbal de Haro con el emperador Carlos, el cual confiará al burgalés delicadas labores diplomáticas e incluso de espionaje, completando el retrato de una fascinante figura renacentista.

Sin que sepamos a ciencia cierta la edad que había alcanzado, Cristóbal de Haro falleció en Burgos en 1541. Suyo es el honor de que el sepulcro que comparte con su mujer Catalina de Ayala, que le dio nueve hijos, sea una de las pocas sepulturas, si no la única, que haga referencia a la primera vuelta al mundo, con la que quiso ser recordado. ●

EL TESTIMONIO DE MARTÍN DE AYAMONTE

La aparición de un supuesto “*documento indispensable para entender la hazaña*” de la Primera Circunnavegación del Globo acaparó la atención de los medios de comunicación españoles a primeros de noviembre de 2019. El texto en cuestión es la confesión que el grumete de la nao Victoria, Martín de Ayamonte, hizo al capitán portugués de Malaca Jorge de Albuquerque, tras haber desertado en febrero de 1522 en Timor, junto a Bartolomé Saldaña y un indígena de las Molucas. El interés de dicha confesión consistiría en que Elcano habría impuesto su voluntad frente a su maestro y piloto, ambos griegos (Miguel de Rodas y Francisco Albo), a la hora de proseguir sin tregua su ruta de vuelta hacia a Sevilla.



Antonio Mazón explica en su blog www.rutaelcano.com que este documento fue ya transcrito de manera integral en 1933, en una publicación del Archivo Histórico de Portugal. Asimismo, señala que el documento en cuestión “*consta en una publicación francesa*”. A pesar de tales precisiones, los medios de comunicación españoles han elevado a la categoría de descubrimiento un testimonio de sobra conocido en el ámbito académico.

La “*publicación francesa*” a la que se refiere Tomás Mazón, y en la que en efecto figura íntegramente dicho testimonio, se trata de la obra de Xavier de Castro “*Le voyage de Magellan (1519-1522) - La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*” (Éditions Chandeigne, Paris), cuya primera edición se remonta a 2007. Xavier de Castro es el seudónimo del especialista francés en cultura lusitana y la Era de los Descubrimientos Michel Chandeigne, responsable de la compilación y la contextualización más completa y rigurosa que existe hoy en día acerca de la expedición Magallanes/Elcano. El hecho de que la obra de referencia historiográfica de la primera vuelta al mundo se encuentre publicada únicamente en lengua francesa no hay que verlo sino como una prueba más de la dimensión europea de dicho acontecimiento. Dicho esto, no deja de ser encomiable que el blog de Antonio Mazón www.rutaelcano.com ofrezca, traducido al español, el documento original portugués que recogió el testimonio de Martín de Ayamonte, paliando así las carencias de la historiografía en lengua española acerca del celebrado acontecimiento de la primera vuelta al mundo.

La Nao Victoria

La nave que dio la primera vuelta al mundo

TEXTO: IGNACIO FERNÁNDEZ VIAL*
FOTOS: FUNDACIÓN NAO VICTORIA

La Nao Victoria realizó una de las travesías más sorprendentes de la historia de la navegación. Consiguió por primera vez circunnavegar el planeta y realizar una travesía de más de 32.000 millas náuticas, que todavía nos llena de asombro. ¿Cómo era este navío de leyenda? Pues bien, sus planos no existen, y por tanto para poder trazar las formas y definir sus características principales, recurrimos a hacer su estudio histórico, a través de las fuentes documentales del siglo XVI que nos han llegado sobre el barco y la expedición.

La réplica de la Nao Victoria en su visita a Hong Kong.





LA DOCUMENTACIÓN NECESARIA

Analizamos exhaustivamente cientos de documentos escritos, una amplia iconografía y algunos restos arqueológicos. De entre todos ellos destacamos por su validez, los siguientes:

- 164 documentos referentes a la armada de Magallanes depositados en el Archivo General de Indias de Sevilla, Archivo de Protocolos de Sevilla, Archivo General de Simancas y el Archivo Nacional de la Torre do Tombo en Portugal.
- 126 dibujos y grabados de naos españolas.
- 22 fuentes notariales.
- 6 crónicas escritas por tripulantes de la armada.
- 8 crónicas escritas por historiadores de Indias de los siglos XVI y XVII.
- 18 tratados de navegación y construcción naval de españoles y portugueses de los siglos XVI y XVII.
- 3 pecios.

La Nao Victoria fue la cuarta en tamaño en la expedición de la Armada del Maluco. Se compró en Cádiz por el factor de la Casa de la Contratación de Sevilla, Juan de Aranda, por un precio de *“Trescientos mil maravedís, que son costo la nao Victoria, que será de porte de 85 toneles, la qual con sus aparejos y batel costó lo dicho”* según el Archivo de Indias. Si valoramos el dato del coste del tonel/ maravedí, el de la Victoria fue de 3.259 maravedís por cada uno de sus 85 toneles. Comparando este dato con el resto de las naos, fue la más cara de las naves que se adquirieron en la armada, un 38 % más que el resto, lo que habla de que probablemente fuera la que se encontraba en mejor estado, mejor equipada o era de construcción más reciente.

En cuanto al origen de esta nao, José de Arteche, en su excelente biografía de Juan Sebastián del Cano (San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana), apunta que, en una copia de un manuscrito firmado por el bachiller Juan Martínez Zaldívar de su obra *“Suma de las cosas cantábricas y guipuzcoanas”* del siglo XVI, aparece una nota escrita al margen acerca de la Victoria, que dice textualmente: *“Fabricóse en Guipúzcoa en la villa de Zarauz, por cuenta del capitán Juan Sebastián Elcano cuyo solar es en Aya.”*

Sin embargo, hay un estudio reciente de Fernando Agirre Aramaio que afirma que la nao Victoria fue construida en Hondarroa, y que su nombre original fue el de Santa María.

Lo que sí parece estar claro es que esta nao recibió su nombre en Sevilla. Es significativo que su nombre, *Victoria*, coincida con el de la advocación de la imagen

titular del templo donde le fue entregado a Magallanes el estandarte real, el de la Virgen de la Victoria, y a donde fueron en peregrinación a su arribada a Sevilla los dieciocho supervivientes de la expedición. Templo que estaba situado en el marinerero barrio de Triana, y que estaba destinado a recibir una parte de los beneficios que se obtuvieran durante el viaje por concepto de presas.

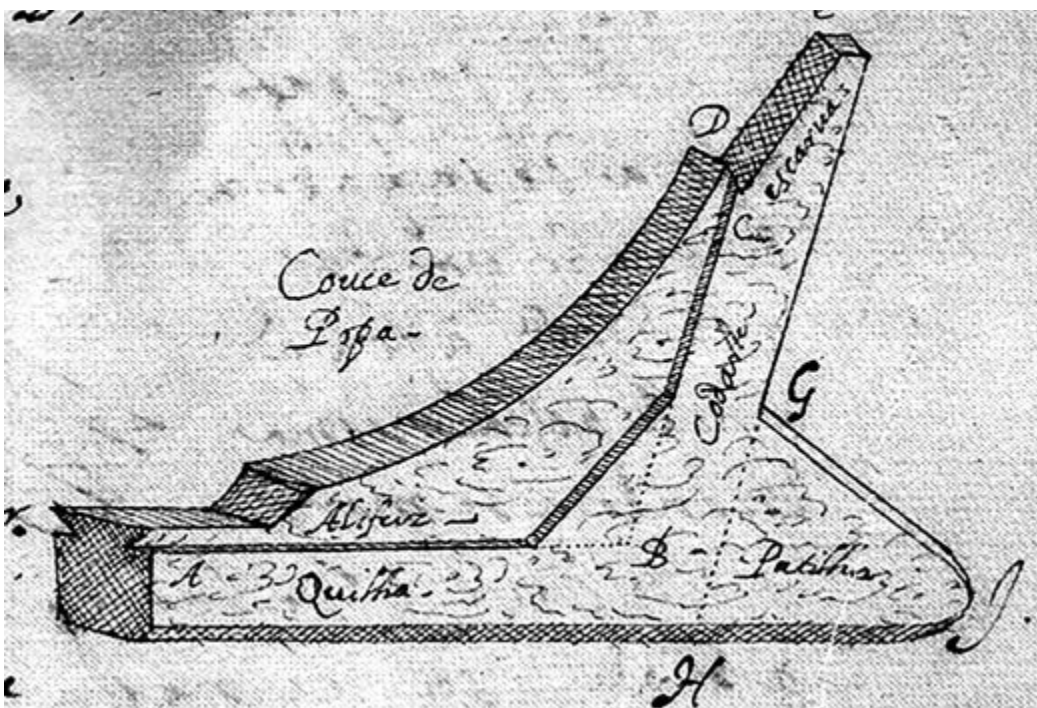
Respecto a sus formas, características principales y detalles constructivos del barco, el casco, su desplazamiento y formas, arqueo, dimensiones, arboladura, palos y vergas, jarcia firme y de labor, velas, pinzote y forro de la obra vida, equipamiento, los procedimientos de construcción y los materiales con que fue construida su réplica, todos ellos fueron definiéndose a partir del proceso de investigación anteriormente apuntado.

EL CASCO: MEDIDAS Y FORMAS

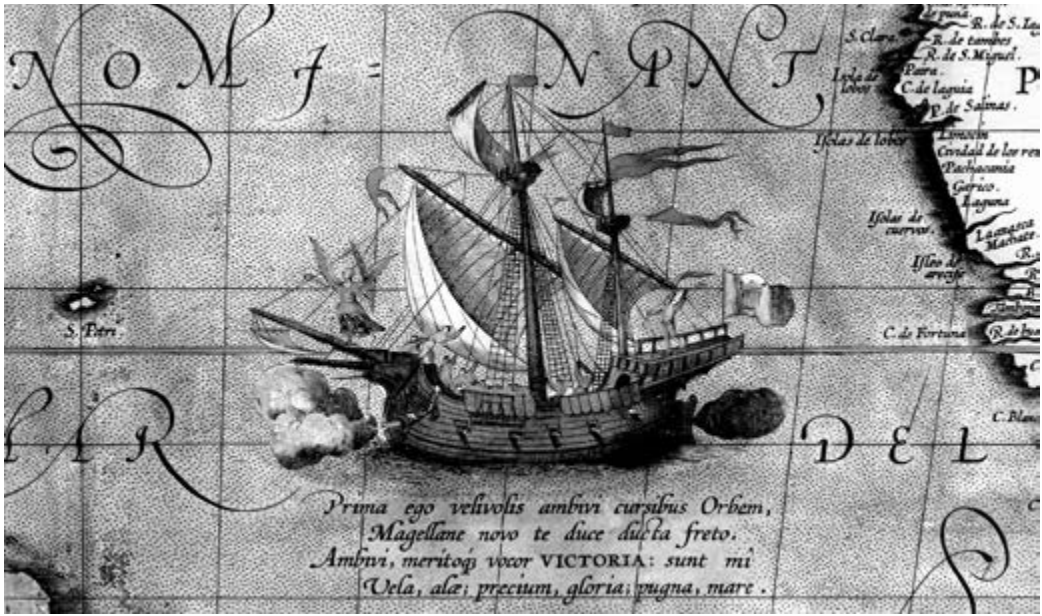
“Trescientos mil maravedís que son costo de la nao Victoria, que será de porte de 85 toneles” según consta en el Archivo General de Indias. Este es el dato documental de partida, los 85 toneles, para poder definir su desplazamiento. La primera dificultad que nos encontramos fue convertir a nuestras unidades de medida esos 85 toneles. Para ello recurrimos a las medidas del tonel que nos dan los tratadistas del arte de la construcción naval como Escalante de Mendoza (1575), García Palacio (1587), Thome Cano (1611) y José de Veitia (1672). El paso siguiente fue conocer qué capacidad tenían los toneles que nos facilitan estos autores, pues en la época que estamos hablando se empleaban dos tipos de toneles en la España marítima, unos en la cornisa Cantábrica y otros en los puertos andaluces: *“El tamaño y medida de la que nosotros usamos son dos pipas de vino o de agua, o de las que quisieren henchir de las 27,5 arrobas que se hacen en el arrabal dicho de Carretería de Sevilla, frontero al río”*.

Si a esto le añadimos que las cinco naos de la armada de Magallanes fueron acabadas de armar en Sevilla, fácil es de determinar que estos 85 toneles son andaluces.

Otro factor que tuvimos que considerar fue que el número de toneles o toneladas de una nao del principio del siglo XVI español, no definía el desplazamiento de la nave, sino el número de pipas que se podían estibar en su bodega. Lógicamente estas cubas estibadas en bodega ocupaban no solamente su volumen interior, sino además el espacio ocupado por el grueso de sus duelas y, sobre todo, al ir estibadas unas contra otras, había que añadirles los espacios vacíos que se crean entre ellas. En resumen, el volumen total ocupado en bodega es el del



Arriba, imagen captada en un momento de la construcción de la réplica de la Nao Victoria.
Abajo: dibujo de quilla y codaste procedente de un tratado de construcción naval del siglo XVI.



Arriba, detalle, centrado en la nao, del mapa de Abraham Ortelius que se reproduce abajo, en el que aparece la Nao Victoria atravesando el océano Pacífico, camino de las Molucas. 1589.

paralelepípedo circunscrito a ella. A este volumen le hemos llamado factor de estiba, y para conocerlo necesitábamos conocer las formas de estos toneles. Después de hacer un estudio pormenorizado sobre todos estos factores, llegamos a la conclusión de que este factor de estiba tenía un valor de 1,385 m³. Dato que ya nos permitía conocer cuál era el volumen de la bodega de la nao Victoria de la armada de Magallanes: 85 toneles x 1.385 m³ = 117.72 m³.

El siguiente paso fue definir las formas de la nao. Esta tarea fue más sencilla, ya que recurrimos a los magníficos planos dibujados por García de Palacio (*Instrucción Náutica para Navegar, 1587*), que son los únicos que se conocen de una nao española del siglo XVI, en los que podemos ver el perfil del casco, la planta de la cubierta principal y el trazado de la cuaderna maestra, la cuaderna que une la quejilla con la roda, y la cuaderna que une la quilla con el codaste. Aunque estos dibujos corresponden a una nao de 150 toneles, el propio autor nos dice que sus proporciones sirven para cualquier nao fuera cual fuera su desplazamiento. Por ello, para definir las formas de la nao Victoria hemos respetado las proporciones que proporciona entre manga, quilla, eslora y puntal.

Ya conocemos el volumen de su bodega y sus formas, pero para continuar adelante con el estudio de la nao hay que pasar a la fase más decisiva y al mismo tiempo la más complicada de calcular: su arqueo. Son varias las fórmulas españolas de arqueo que conocemos de los siglos XVI y XVII, todas ellas muy válidas, pero sin embargo cada una de ellas llega a conclusiones diferentes. Nuestro criterio de elección fue aplicar a la nave dibujada por García Palacio cada una de estas fórmulas, hasta que elegimos la de Cristóbal Barro, que nos arrojaba un arqueaje muy similar al de García Palacio, 154 toneladas, con un error de tan solo un 3 %.

Una vez conocido el volumen de su bodega, las proporciones entre sus medidas principales y sus formas, procedimos a trazar los planos de perfil, planta y cubierta principal. Por último, fuimos trazando las distintas líneas de agua, hasta dejar definido el casco del barco. El resultado ha sido el de una nave con proa llena y unas salidas de agua espléndida, característica que tuvo que reunir la Victoria, de acuerdo con todas las referencias que conocemos acerca de su comportamiento en la mar.

ARBOLADURA, PALOS Y VERGAS, JARCIA FIRME Y DE LABOR

Conocemos el número de mástiles, sus jarcias, sobre todo las de labor, y las velas que podían sacar al viento, gracias a dos valiosísimos documentos custodiados en el Archivo General de Indias de Sevilla, “*Relación de la jarcia e velas*

e aparejos e armas e artillería e otras cosas que recibió Domingo de Ochandiano de la nao Victoria en 12 de septiembre de 1522. El segundo documento está expedido con motivo de la venta en almoneda pública de la nao Victoria al finalizar su vuelta al mundo, que se conserva en el Archivo de Protocolos de Sevilla. En él (recogido por Juan Gil en su artículo “*La almoneda de la Victoria*”) se hace un detallado inventario de la nave que se está vendiendo, en el que se detalla con claridad su arboladura y cabullería. En los inventarios antes citados se pormenoriza toda la cabullería que llevaba la nao, tanto a su salida de Sevilla como al regreso a este mismo puerto, tres años más tarde.

LAS VELAS

Las velas aparecen también descritas en las fuentes anteriormente citadas, por lo tanto, no hay dudas sobre las velas que podía desplegar la Victoria. Lo único a destacar es que la mayor llevaba dos bonetas, mientras que la trinqueta y la mesana se suplementaban con una sola. Para hacernos una idea de la precisión con la que describían las velas, veamos en dos ejemplos lo que nos dicen acerca de las dimensiones de la vela mayor y trinqueta:

“La vela mayor ha de ser tan larga como es la verga, de penol a penol, y el largo que tuviere estando guindada hasta la puente, menos un pie.”

“La vela del trinquete se ha de cortar por las mismas medidas y trazos (que la mayor).”

EL PINZOTE

Una de las grandes novedades que incorporamos a la construcción de nuestra nao Victoria, con respecto al resto de las réplicas de otras naves del siglo XVI, es la incorporación del pinzote como sistema de gobierno. Varias referencias nos dicen que este ingenio ya se utilizaba a principios del siglo XVI, siendo la más antigua de 1513, y García de Palacio nos dice que: “*Pinçote, es el palo que está asido a la caña que tienen los marineros en las manos cuando gobiernan. Molinete... dicese así un trozo de tablón, de cumplidor de dos palmos, que hace en el medio hueco redondo por donde entra y cabe el pinzote con que se gobierna el timón.*”

Imágenes de la derecha. Arriba, un rincón del interior de la Nao Victoria.

Abajo, indicaciones técnicas de la vela mayor, según el tratado de navegación de García de Palacio.1587.



Feros		ANTEN . L. CANCHOR DELAVILA										Feros	
GRATIL-ORELINGA		Medida de los codos de a lida										GRATIL-ORELINGA	
A		PA		PA		HI		GO		G		BUNTI	
1 feros		2 feros		3 feros		4 feros		5 feros		6 feros		7 feros	
M		M		M		M		M		M		M	
DUNTON		DUNTON		DUNTON		DUNTON		DUNTON		DUNTON		DUNTON	
ONAY		GRATIL O PARTE DE BAXO										Feros	



La Nao Victoria navegando en aguas de Peñíscola, en septiembre de 2019.

El pinzote no tenía otro objetivo que el de sacar el gobierno del timón por encima de la cubierta tolda, de manera que el timonel pudiera ver la mar y las velas desde su puesto de gobierno.

Todo este estudio histórico culminó en la construcción a escala real de la réplica de la Nao Victoria, que estuvo expuesta al público en la Exposición Universal de Sevilla del 1992, y que durante los 2004- 2006, realizó su propia vuelta al mundo con motivo de la Exposición Universal de Shanghai 2010. Con una tripulación de 20 hombres navegó 26.894 millas y visitó 17 países de los cinco continentes, siendo la primera réplica histórica en circunnavegar el planeta. ●

** Diseñador y constructor de la réplica de la Nao Victoria. Fundación Nao Victoria.*

Lecturas recomendadas: Fernández Vial, Ignacio y Fernández Morente, Guadalupe. *La primera vuelta al mundo. La Nao*

LA RÉPLICA DE LA NAO VICTORIA EN CIFRAS, Y DATOS DE LOS MATERIALES EMPLEADOS

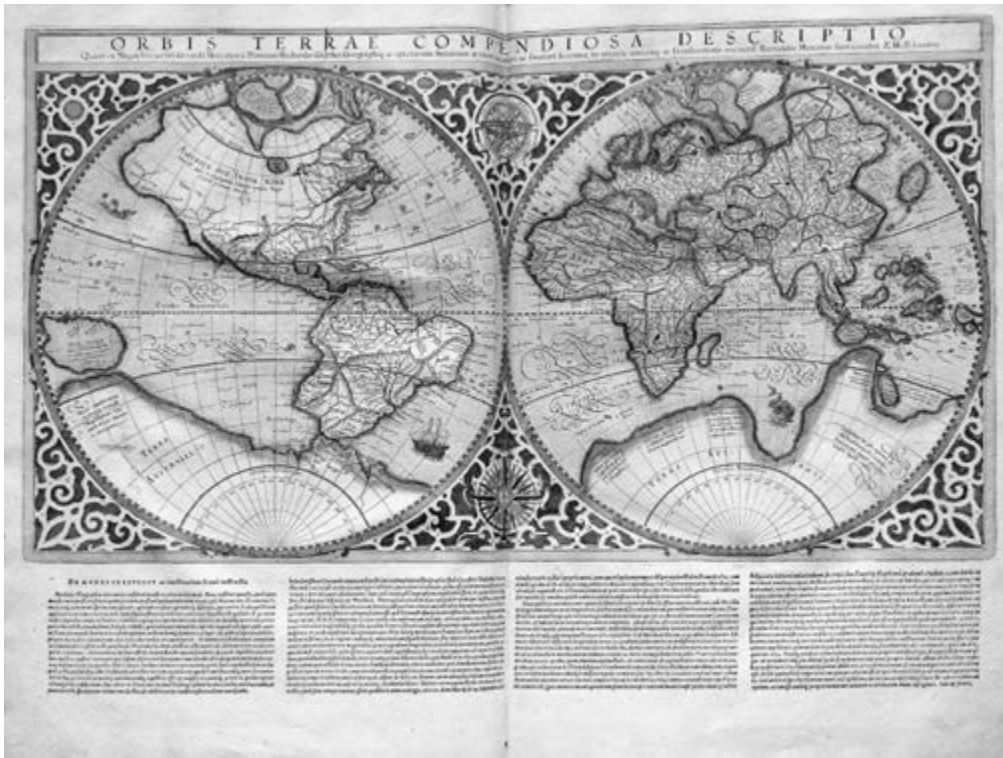
- Eslora total: 25,90 m
- Eslora entre perpendiculares: 20,20 m.
- Quilla: 16,00 m.
- Manga fuera de forro: 6,60 m.
- Puntal de construcción: 3,32 m.
- Calado a proa: 2,95 m.
- Calado a popa: 3,20 m.
- Desplazamiento en rosca: 180,00 tons
- Brusca cubierta principal: 0,45 m.
- Brusca cubierta toldilla: 0,30 m.
- Brusca cubiertas tolda y castillo: 0,06 m.
- Espaciado de cuadernas: 0,48 m.
- Palo mayor macho desde sobrequilla: 16,00 m.
- Palo mayor mastelero: 5,50 m.
- Palo trinquete macho desde contrarroda: 13,30 m.
- Palo trinquete mastelero: 3,00 m.
- Palo mesana desde cubierta tolda: 9,50 m.
- Elementos estructurales: madera de roble
- Forros de costados, cubiertas y superestructuras: madera de pino
- Timón: madera de roble
- Palos y vergas: madera de pino
- Jarcia firme y de labor: cabullería de cáñamo
- Motonería: madera de encina
- Anclas: hierro fundido

La paradoja del circunnavegador

La demostración de la primera vuelta al mundo

TEXTO: JOSÉ ANTONIO RODRÍGUEZ ESTEBAN

Como señala el profesor Robert Harry van Gent en su web “A History of the International Date Line” (2017), existen referencias tempranas a lo que se conoce como paradoja del circunnavegador. Siguiendo a geógrafos y astrónomos anteriores, el monje Johannes de Sacrobosco (1195-1256) y el geógrafo e historiador Ismael Abulfeda (1273-1331) describieron cómo un viajero, dependiendo de la dirección del viaje, perdería o ganaría un día al completar su circunnavegación. Pero fue en la crónica del viaje de Magallanes/Elcano, escrita por Antonio Pigafetta, donde se constata por primera vez (entre otros documentos generados por el viaje) la paradoja, tras advertir que a su llegada había perdido un día. En su recalada en la isla de Santiago, en Cabo Verde, el 9 de julio de 1522, el cronista señala: *“Para ver si nuestros diarios eran exactos, preguntamos en tierra qué día era de la semana, y nos respondieron que jueves, lo cual nos sorprendió, porque según nuestros diarios estábamos en miércoles. No podíamos persuadirnos de que nos habíamos equivocado en un día, y yo menos que ninguno, porque sin interrupción y con mucho cuidado marqué en mi diario los días de la semana y la data del mes. Supimos pronto que no era erróneo nuestro cálculo, pues habiendo navegado siempre al Oeste, siguiendo el curso del Sol, al volver al mismo sitio teníamos que ganar veinticuatro horas sobre los que estuvieron quietos en su lugar; basta con reflexionar para convencerse”* (versión de Federico Ruiz Morcuende, 1922).



Mapamundi del Atlas de Mercator (1595), donde el primer meridiano pasaba al este de la isla Santa María de Azores; y el meridiano 180 se extendía a lo largo del estrecho de Bering.

Era la primera vez que la paradoja del circunnavegador quedaba demostrada, lo que no dejó de causar asombro en algunas cortes, y aunque sus consecuencias prácticas, frente a otros condicionantes, parecían inapreciables en un primer momento, ya José de Acosta, en su *Historia natural y moral de las Indias* (1590), señaló los problemas que esta circunstancia ocasionaba en los viajes entre ciudades asiáticas próximas como Manila (España) y Macao (Portugal), que explica porqué haciendo el recorrido para llegar a ellas cada nación en sentidos opuestos, pierden o ganan doce horas, lo que termina produciendo el desfase de un día entre ambas, como recuerda le acaeció al Padre Alonso Sánchez, que yendo desde las Filipinas llegó a Macao el dos de mayo, según su cuenta, y queriendo rezar a San Atanasio, halló que se celebraba la fiesta de La Invencción de la Cruz, porque contaban allí el tres de mayo.

Sydney 151° 10' E

Cape Town 18° 23' E

Canberra 149° 07' E

Wellington 174° 47' E

Hobart 147° 16' E

Lima 77° 03' W

St Helena 5° 43' W

La Paz 68° 10' W

Brasilia 47° 40' W

Tahiti 149° 34' W

Rio de Janeiro 43° 17' W

Asunción 57° 40' W

Buenos Aires 58° 30' W

Montevideo 56° 10' W

Port Stanley 59° 33' W

El fin del Galeón de Manila en 1815, llevó a las autoridades españolas a subsanar este desfase por orden del recién nombrado gobernador de Filipinas, Narciso Clavería, lo que se hizo en el tránsito de 1844 a 1845 (del 30 de diciembre se pasó al 1 de enero), quedando así unida Filipinas al ajuste de cuentas del día asiático.

Van Gent, recuerda cómo Allan Poe hizo uso de estos desfases del calendario en “*La semana de los tres domingos*” (1841), Francis Bret Harte en su poema “*El galeón perdido*” (1867), y Jules Verne en su más conocida historia de aventuras “*La vuelta al mundo en 80 días*” (1873).

El incremento de la navegación, propiciada por los barcos de vapor, y el incremento de las líneas de ferrocarril que recorrían largas distancias y diversos países, necesitaban, en el último cuarto del siglo XIX, reglamentar el creciente proceso comercial internacional sobre el sistema de husos horarios, de pesas y medidas, y de un meridiano único. El inicio de los congresos internacionales de Geografía (1871), organizados por un número creciente de Sociedades Geográficas, apoyó en 1884 la celebración de la Conferencia Internacional del Meridiano, en Washington DC. Participaron veinticinco países, entre ellos España, que llevaba la propuesta de hacer del meridiano de la punta de Orchilla, en la isla canaria del Hierro (utilizado desde Ptolomeo en el siglo II), el origen internacional de las longitudes. La conferencia, considerando la importancia de la cartografía británica, terminaría adoptando al meridiano de Greenwich (Londres). Compensando la propuesta de Francia, que proponía el meridiano de París, con la adopción de el “kilo” y el “metro” como sistema internacional de pesas y medidas, en atención a su prestigio internacional. La adopción del meridiano de Greenwich fue paulatina (España lo utilizó en la cartografía del IGN hasta 1970), y conllevó la adopción de una línea de cambio de fecha (ideada en 1879 por sir Sandford Fleming) en el antimeridiano 180° que, además, discurre en casi todo su desarrollo por el océano Pacífico. Esta línea imaginaria, que ha sido redibujaba en varias ocasiones (1900, 1910 y 1921), es la referencia para que, al ser atravesada, se cambie de fecha (se añada o se suprima un día de la semana) en función del sentido del viaje. ●

Lecturas recomendadas: Charles W. J. Withers (2017), *Zero Degrees. Geographies of the Prime Meridian*, Harvard University Press. Primera sesión de la Meridian Conference

Imagen actual del primer meridiano, en Greenwich, en Londres, adoptado a partir de la Conferencia Internacional del Meridiano, en Washington D.C.

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO. 500 AÑOS



La Sevilla de Magallanes

TEXTO: LOLA ESCUDERO



A principios del siglo XVI, cuando Magallanes llegó a Sevilla para preparar su expedición, la ciudad ya era la capital no oficial de un nuevo imperio. Solo habían pasado 25 años desde el primer viaje de Colón, pero la ciudad se había convertido en el centro del mundo. Situada en el Guadalquivir, era ya importante desde tiempos musulmanes, estaba bien comunicada con el resto de la península y lo bastante lejos de la costa como para dar abrigo a los barcos. Reunía las mejores condiciones para convertirse en puerta y puerto del Nuevo Mundo

Vista de Sevilla con el río y el puerto en primer plano. Óleo atribuido a Alonso Sánchez Coello. Finales del s.XVI, Museo del Prado, Madrid.

Ya en tiempos de los Reyes Católicos, Sevilla era la capital del oro que venía desde el Sudán, y se había convertido en el punto clave para la expansión de España hacia el Atlántico. Desde 1482 hasta 1503, la ciudad había conocido una enorme evolución y la Sevilla islámica se transformó velozmente. Se empezaron a abrir espacios en la intrincada red urbana islámica, y la ciudad se transformó en un puerto fluvial, cada vez más centrado en el muelle de las Muelas, las Atarazanas y el Arenal. La riqueza, en forma de oro, plata y diversos productos del Nuevo Mundo, tendría también su reflejo y el Arte y la Cultura nos ha dejado una ciudad increíblemente rica. Este lugar hegemónico se confirmaría definitivamente en 1503, con el establecimiento de la Casa de la Contratación, que convirtió a la ciudad en el centro vital de las expediciones a ultramar y del comercio con las Indias, un monopolio que haría de Sevilla durante años el principal centro comercial de la Europa Occidental.

UNA CIUDAD DE AIRE ORIENTAL Y GRAN METRÓPOLI COMERCIAL

Cuando Magallanes llega a la ciudad, el 20 de octubre de 1517, tras convencer a la Corona de que hay otra ruta alternativa para llegar a las Molucas, la ciudad lleva ya casi tres siglos siendo cristiana, pero persiste un aire oriental no solo en el aspecto exterior de la ciudad, sino también en la forma de vida de sus habitantes. Su catedral tiene un gran patio con naranjos, recuerdo de la mezquita, y su campanario, la Giralda, en otros tiempos fue el alminar desde el que se llamaba a la oración. Sobrevive la muralla almohade, hay baños públicos, cada vez menos utilizados (los Baños de la Reina Juana y los de San Juan de la Palma todavía estaban de moda cuando el navegante portugués vivió en la ciudad). Y, sobre todo, se mantiene un acueducto islámico que sigue abasteciendo de agua a Sevilla, entrando por la zona oriental de las murallas.

Al mismo tiempo Sevilla está en pleno proceso de transformación. Es una gran metrópoli comercial, con una población creciente que se mueve en nuevos escenarios en torno al Guadalquivir, todos al servicio del Nuevo Imperio al otro lado del Atlántico. Hay que imaginarnos a Magallanes caminando por una Sevilla llena de actividad, transitada por comerciantes de todas las nacionalidades, navegantes, marineros, buscadores de fortuna, pilotos, constructores de barcos, cartógrafos, burócratas, y también por pícaros en busca de una oportunidad, prostitutas y maleantes, que de todo hubo.

Junto al Guadalquivir se construyen barcos adaptados a las nuevas necesidades para cruzar el Atlántico, muy diferentes a los construidos hasta entonces para navegar por el Mediterráneo. Es una ciudad al servicio de su papel como Puerto



Vista de Sevilla, grabado de Hoefnagel, perteneciente a Civitates orbis terrarum, de Hoefnagel, 1593.

de Indias, y los escenarios principales están ligados a este fin: la Casa de la Contratación, las gradas de la Catedral donde se realizan los negocios, las atarazanas en las que se construyen las embarcaciones, las nuevas fábricas de porcelana, jabón o alimentos para llevar a bordo... la actividad es desbordante. Como contrapunto está la iglesia, cada vez más poderosa, y encargada de impregnar la ciudad de religiosidad. Por todos lados se construyen nuevas iglesias para inspirar devoción y propagar el pensamiento de la iglesia. Y junto a ellas, los que se enriquecen con este nuevo comercio levantan también sus palacios y casas señoriales, ya de factura renacentista, y algunas de ellas en plazas abiertas, mostrando su poder, en contraste con los antiguos palacios escondidos en callejas y rodeados de jardines para ocultarse a miradas ajenas.

SEVILLA EN TIEMPOS DE MAGALLANES

El navegante llegó a Sevilla el 20 de octubre de 1517, después de exponer a Carlos V su propósito de descubrir una nueva ruta de las especias navegando siempre hacia el oeste. En la ciudad encontrará un gran apoyo en sus compatriotas, los cosmógrafos Ruy Falero, Pedro y Jorge Reinel y Diego Ribero,



Fachada de la catedral, con las gradas donde se realizaban los negocios en Sevilla. Grabado de Pérez Villaamil. 1835.

un portugués naturalizado español y al servicio de la Casa de la Contratación, donde colaboraba en el Padrón Real.

La ciudad que se encuentra Magallanes vive una frenética actividad: el Guadalquivir está repleto de carabelas, naos y bateles. Desde la Torre del Oro se controla la actividad del puerto, y también la partida y la llegada de las expediciones oceánicas. Tras ella se carenaban los barcos, aprovechando la bajamar. A pesar de que la ciudad está a muchos kilómetros del mar, es una ciudad claramente oceánica: hay grandes atarazanas, almacenes de pertrechos y mercancías, talleres de calafatería y caballería, fábricas y talleres para abastecer las grandes navegaciones...

En aquellos tiempos, Sevilla tenía más de 60.000 habitantes, aunque es difícil calcularlo porque la ciudad recibía constantemente emigrantes, llegados de todas partes en busca de una oportunidad. Muchos de los extranjeros terminaban asentándose y castellanizando sus apellidos.

También llegaban muchos castellanos para buscar fama y fortuna en el Nuevo Mundo. Y no hay que olvidar a los esclavos: miles de esclavos negros o bereberes, comprados en Lisboa, y también esclavos nativos de las Canarias. Quizá también hubo europeos del este, que en la Edad Media eran la mayoría. Quedaban también en la ciudad algunos musulmanes y muchos conversos, que solían ser albañiles o comerciantes. No podían emigrar al Nuevo Mundo, pero algunos llegaban a hacerlo pagando una elevada tasa.

MAGALLANES INSTALADO EN SEVILLA

Imaginamos que Magallanes se movería cotidianamente entre los símbolos del poder de aquella época: el comercial, centrado en la Casa Lonja, el religioso, centrado en la catedral, y el poder real en el Alcázar, donde se encontraba también la Casa de la Contratación. Aquí es donde acuerda Magallanes la compra y preparación de

las naves, y el reclutamiento de los hombres que le acompañarán en la aventura. También pasaría mucho tiempo en las gradas de la catedral, donde mercaderes y comerciantes se reunían para negociar las mercancías y utensilios, víveres, aparejos o pólvora.

Le podemos imaginar también caminando por el intrincado laberinto de sus calles más céntricas. Por toda la ciudad había tiendas y talleres a los que iban los marineros y responsables de las flotas antes de embarcarse. Eran tiendas llenas de productos traídos de los rincones más remotos de la tierra. En estas calles se asientan también las colonias de extranjeros (genoveses, florentinos, portugueses, flamencos, sieneses e ingleses) y de nacionales (catalanes, valencianos, burgaleses y vascos) y es notable la presencia de casas comerciales europeas, agrupadas por nacionalidades, que acabarían dando nombre a calles como Alemanes, Génova o Francos.



Interior de la catedral de Sevilla. Grabado de Gustavo Doré. 1874.

En el bullicioso Barrio del Arenal, la actividad de los toneleros, carreteros o ballesteros es frenética. En la zona entre la catedral y el Arenal era donde se acumulaban grandes cantidades de aceite en grandes barricas de roble, buenos jabones (Sevilla se había convertido en el principal productor de jabón de Castilla), o toneladas de cereales de los campos de Carmona y Écija, que veían cómo su demanda aumentaba en las Indias año tras año. Sevilla era también la mayor región productora de vino de la península y esta fue otra de las mercancías cuya demanda aumentó con el descubrimiento de las Indias. Eran vinos añejos que aguantaban mucho sin pasarse, por lo que resultaban perfectos para las largas travesías. Gran parte del negocio del vino lo manejaban los genoveses y los florentinos.

INDUSTRIAS Y COMERCIOS AL SERVICIO DEL TRASIEGO PORTUARIO

Había por toda la ciudad otro tipo de industrias, todas al servicio del trasiego portuario, como los telares, que trabajaban sin parar para cubrir la demanda, o como la industria del cuero o el comercio del terciopelo, muy activo y dominado por

los genoveses. La pólvora se fabricaba en Triana, donde también era importante desde tiempos de los romanos la industria alfarera. En época de Magallanes había cincuenta hornos en Triana que producían loza vidriada, ladrillos, tejas y platos.

Y había otros negocios de importancia creciente, como la impresión y comercialización de libros. Muchos viajeros llevaban consigo ejemplares de las famosas novelas de caballerías, impresas por un alemán instalado en Sevilla, Jacob Cromberger. Los libros podían comprarse en el Arenal o en la calle del Mar (hoy calle García de Vinuesa), que llevaba desde el Arenal a la Catedral.

En estas animadas calles había también sastres, talleres de todo tipo, fábricas de sombreros o de ballestas. Los vendedores de pantalones y chaquetas estaban en la calle Génova, los sombreros y ballestas en la calle del Mar, las gorras y zapatos en las Gradas, los perfumes y adornos para mujeres en la Calle Francos, la ropa interior en la calle Escobar y las armas ligeras en la calle Sierpes.

Y no hay que olvidar todas las industrias auxiliares para la construcción de barcos, como los madereros, o los fabricantes de toneles para almacenar los productos., que estaban sobre todo al otro lado del río, en Triana.

LOS ESCENARIOS SEVILLANOS DE MAGALLANES

LA CATEDRAL Y LAS GRADAS

Con sus siete naves, la catedral de Sevilla era el edificio más grande de Europa cuando Magallanes llega a la ciudad, aunque seguía en obras. Se finalizó en 1606. Levantada sobre la antigua mezquita almohade, en su construcción participaron artistas internacionales de toda Europa. Junto a la catedral, la torre musulmana de la Giralda se había convertido en el campanario donde se tañían las campanas para llamar a los cristianos a la oración.

Magallanes tuvo una intensa relación con la catedral, sobre todo con la Virgen de la Antigua, que despertaba gran devoción entre marinos y exploradores. Ante ella los expedicionarios de Magallanes se postraron antes de partir en 1519, y los supervivientes volvieron a postrarse al regreso del periplo en 1522 *“en camisa y descalzos con un cirio en la mano”*, según dice la tradición. Una inscripción de bronce en la puerta de la capilla rememora el hecho.

En las gradas de la catedral, en la margen derecha de la actual calle Alemanes, debió de pasar mucho tiempo Magallanes en aquellos dos años de preparación del viaje: estas escaleras fueron el centro de negocios más concurrido de Sevilla,



Fachada del palacio del rey don Pedro. Real Alcázar de Sevilla.

una lonja abierta para comerciantes y banqueros, que se instalaban aquí junto con pequeños tenderos y sobre todo cambistas, muchos de los cuales eran genoveses (antes fueron judíos). Todos ellos desarrollaban una activa vida social y pasaban en las gradas todo el día. Si llovía, se refugiaban en la catedral, e incluso metían allí sus caballos y continuaban los negocios. Por ello, la puerta del Perdón que se alza tras las gradas, se remató, en 1519, con un relieve de la expulsión de los mercaderes del templo, una advertencia para que dejaran de hacer sus tratos en el interior y se limitasen a su exterior.

Hoy es uno de los lugares de Sevilla que menos ha cambiado, y por eso podemos contemplar hoy las mismas escalinatas, rodeadas de cadenas, e imaginar aquí los muchos tratos cerrados en torno al oro, la plata, las sedas, las piedras preciosas, incluso los esclavos.

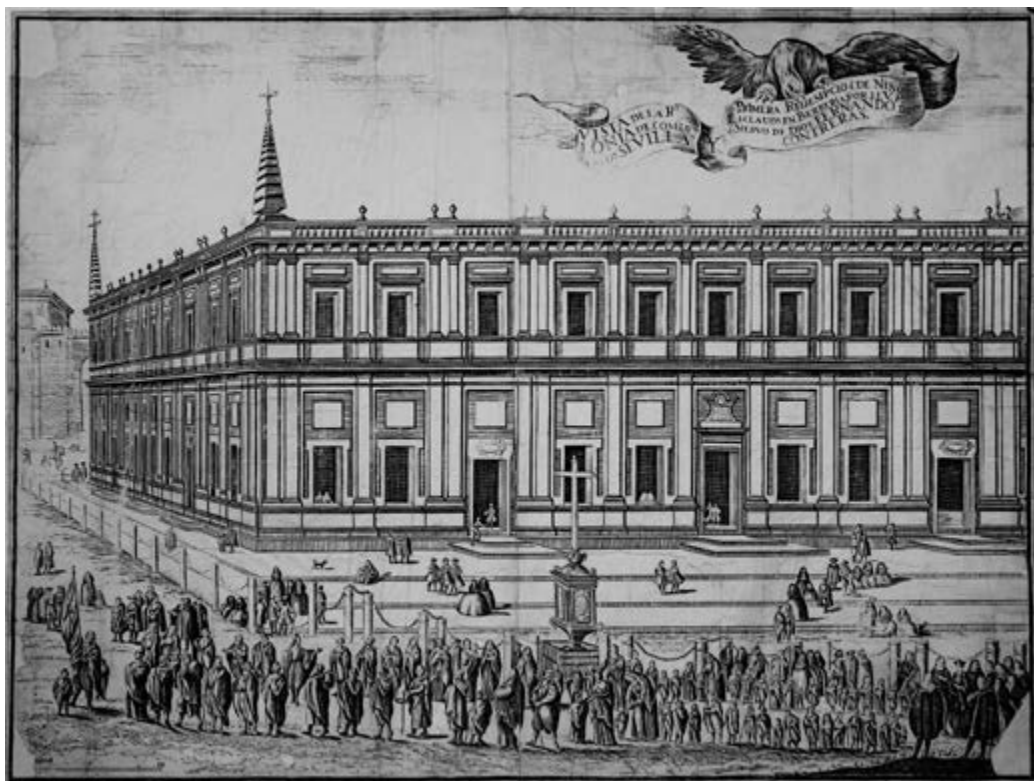
Pero las gradas eran también el mentidero de la ciudad, en el que se mezclaban pícaros y vagabundos, mancebas, frailes, monjas y cargadores. Tan importante era el lugar, que el ayuntamiento creó el cuerpo de Alguaciles de las Gradas para cuidar este productivo punto sevillano.

Fue también en estas gradas donde acabó en cierta forma la nao Victoria. En 1523 fue subastada y adquirida por el genovés Esteban Centurión, que la empleó después en la navegación de la carrera de Indias, hasta perderse su pista en 1525.

LA CASA LONJA DE MERCADERES Y EL ARCHIVO DE INDIAS

En 1572 se construyó una Lonja de Mercaderes para desalojar a los comerciantes de las gradas, y sobre todo del interior de la Catedral. En 1785 Carlos III ordenó convertir la Lonja en Archivo General de Indias. Hoy es el mayor centro de investigación de la conquista de América. El edificio se encargó al arquitecto real Juan de Herrera, y su planta es prácticamente un cuadrado, con un patio interior monumental al estilo del claustro de los Evangelistas del Monasterio del Escorial.

La creación del Archivo General supuso la reunificación de todos los archivos, que hasta entonces estaban repartidos en diferentes enclaves. Aunque el Archi-



Grabado de la antigua Casa de Contratación, Real Lonja de Comercio de Sevilla, s.XVIII.

vo no existía en la época de Magallanes, aquí se encuentran algunos de los documentos relacionados con aquella epopeya, como la carta que Elcano escribió al emperador Carlos V desde Sanlúcar de Barrameda, el 6 de septiembre de 1522.

LAS REALES ATARAZANAS

Son uno de los espacios patrimoniales más interesantes y desconocidos de Sevilla, pese al importante papel que han jugado en la Historia. Cuando Magallanes venía por aquí, era un lugar de construcción de barcos, aunque antes tuvo otros usos: fue la primera sede de la Casa de la Contratación y también aduana e incluso un almacén de mercurio. Se trata de una de las mayores instalaciones industriales de la Baja Edad Media en Europa, solo comparable a las del Arsenal de Venecia en la misma época.

Las Atarazanas eran la mayor construcción del puerto de Sevilla, 17 naves de ladrillo que nacieron como astilleros en el siglo XIII para construir y reparar embarcaciones. Propiedad de la corona, estaban situadas en unos terrenos junto al río, fuera de las murallas de la ciudad, en un arenal cercano a las torres del Oro y de la Plata, y solo a un metro sobre el nivel del agua, para que fuera fácil trasladar las embarcaciones. Hoy solo quedan siete de las 17 naves, en sentido perpendicular al Guadalquivir.



Interior de la antigua Casa de Contratación, hoy Archivo General de Indias.



La Torre del Oro y el Guadalquivir. Óleo sobre tabla de David Roberts, 1833.

Por estos astilleros pasaron las cinco naves de la flota de Magallanes. Las compró en Cádiz en un estado lamentable, y fueron llevadas a Sevilla para limpiar, reparar, calafatear, emplomar las costuras y embrear sus cascos.

Una curiosidad: las atarazanas sirvieron como escenario para el rodaje del segundo capítulo de la séptima temporada de “Juego de Tronos”.

LA TORRE DEL ORO Y EL PUERTO DE SEVILLA

Hoy la Torre acoge el Museo Naval de Sevilla, pero, en tiempos de Magallanes, esta antigua torre almohade era un elemento principal del puerto de la ciudad, el lugar desde donde partían y al que regresaban todos los navegantes hacia las Indias. La Torre era el primer lugar al que llegaban los cargamentos de Ultramar.

El puerto fluvial de Sevilla ocupaba hasta el siglo XVIII el Arenal de la ciudad, una enorme explanada entre las murallas y la orilla izquierda del Guadalquivir, y entre la Torre del Oro y el Puente de Barcas que cruzaba a Triana.

Cuando Magallanes vivió en Sevilla, el puerto estaba enormemente concurrido. La salida de las embarcaciones suponía todo un acontecimiento, la industria local vivía volcada en el abastecimiento de los barcos y esto incluía la contratación de tripulación.

Este ambiente dio lugar también a una literatura, la del Siglo de Oro, donde Sevilla aparece como un lugar casi mágico, lleno de pícaros, de bribones y de



Actual puente de Triana que vino a sustituir al antiguo puente de barcas.

personas de todas las razas y culturas. Una ciudad cosmopolita que era escala obligada en el comercio entre el viejo y el nuevo mundo.

A primera vista, llama la atención la elección de un puerto a orillas de un río, a 100 kilómetros de la costa, pero existían razones para ello. La costa de Huelva estaba al margen de las principales rutas de comunicación, como el resto de Cádiz, y Sanlúcar en aquellos tiempos era una ciudad pequeña, casi aislada de la península y expuesta a los ataques por mar. Sevilla, sin embargo, estaba protegida, y además llevaba siendo un puerto comercial desde la antigüedad.

Allí, en el puerto, Magallanes pudo abastecerse de provisiones para más de doscientos hombres durante dos años.

REAL ALCÁZAR DE SEVILLA

Se trata de uno de los palacios en uso más antiguos del mundo, residencia oficial de los reyes desde el siglo X. En sus edificios estuvo la Casa de la Contratación. Aquí se entrevistaron Fernando de Magallanes y el rey Carlos I, gracias a la intermediación de un amigo portugués, Diego Barboza, al que Magallanes conoció nada más llegar a la ciudad, y que resultaría decisivo en sus años sevillanos. Barboza acababa de ser nombrado Teniente de Alcaide del Alcázar, donde era alcaide otro paisano, el aristócrata Jorge de Portugal, que hizo valer su influencia para ayudar a Magallanes a cumplir sus sueños.

Este palacio será el lugar donde comienza a gestarse la primera vuelta al mundo. Hay que imaginarse a Magallanes maravillado por aquel extraordinario palacio, y, más en concreto, moviéndose por los edificios donde por entonces deambulaban constantemente funcionarios, caballeros, cosmógrafos, comerciantes y pilotos, interesados, como Magallanes, en los negocios de Ultramar.

LA CASA DE MAGALLANES

Cuando Magallanes llega a Sevilla se aloja en casa de su compatriota Diego Barbosa, en la calle de la Borceguinería, actual calle de Maestro Gago.

Desde allí comienza sus gestiones para lograr llegar a la Corte a través de sus compatriotas mejor situados, con los que traza unos lazos muy estrechos, hasta el punto de que Magallanes se casa con Beatriz Barboza, hija de Diego, y tiene dos hijos, Rodrigo y Carlos, que murieron siendo niños.

Toda la colonia portuguesa ayudó a Magallanes a conseguir financiación, a reunir todo lo necesario para dotar a la flota y a llegar a obtener el apoyo del rey. Durante los meses que Magallanes se alojó en la casa de la Borceguinería, esta era una de las mejores zonas de la ciudad, con grandes casas nobiliarias e importantes negocios del gremio de los fabricantes de zapatos (borceguineros), que residieron en la calle hasta el siglo XVIII. Su aspecto actual no tiene mucho que ver con la antigua Borceguinería, que fue mucho más estrecha y tortuosa que la actual Mateos Gago.



Interior de las Atarazanas, con las arcadas de las naves que se utilizaron como astilleros.

TRIANA Y EL PUENTE DE BARCAS

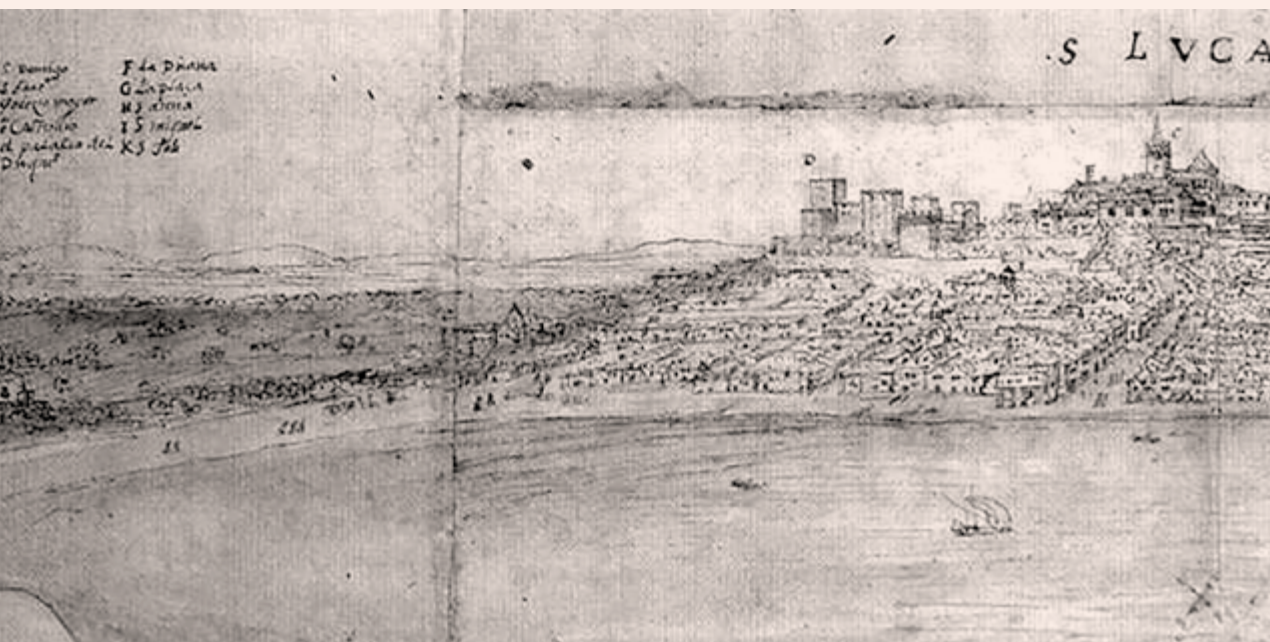
Hoy los sevillanos cruzan de una orilla a otra del Guadalquivir con toda normalidad, por sus seis puentes y una pasarela, pero en los tiempos de Magallanes sólo había una forma de cruzar el río: un único puente flotante, formado por barcazas encadenadas entre sí, cerca del castillo de San Jorge. Era también el puente por el que cruzaban los condenados por la Inquisición, camino del Castillo de San Jorge, donde esperaban a que se celebraban los Autos de Fe.

A principios del siglo XVI, el arrabal de Triana era la única parroquia fuera de los muros de Sevilla. Era un barrio en rápido crecimiento en el que vivían sobre todo marineros, junto con alfareros, hortelanos y otros artesanos.

Fue de Triana, concretamente del Puerto de las Mulas, de donde partieron las cinco naves de Magallanes, y a este mismo lugar regresó la nao Victoria un 8 de septiembre de 1522, remolcada río arriba desde Sanlúcar. Este muelle, hoy desaparecido, se encontraba en lo que ahora se conoce como la Plaza de Cuba. No queda en pie nada de aquel lugar que vio partir a los 265 hombres de la expedición. Tanto a la ida como a la vuelta, la tripulación se encomendó a la Virgen de la Victoria en la Iglesia de Santa Ana, gótico-mudéjar, la primera iglesia construida tras la Reconquista de Sevilla, y considerada la Catedral de Triana. ●



Lienzo anónimo que representa el curso del río Guadalquivir hasta su desembocadura, en el año 1760. Con el escudo de Sevilla y el estandarte real de España de la época.



SANLÚCAR DE BARRAMEDA

En realidad, el origen y destino de la Primer Vuelta al Mundo fueron las playas de Sanlúcar. De aquí partieron el 29 de setiembre de 1519 las cinco naves, concretamente de la zona que hoy se conoce como Paseo Bajo de Guía, en las marismas del Guadalquivir. Hoy el lugar del que partieron aparece señalado con una cita del cronista Antonio Pigafetta: “Desde que habíamos partido de la bahía de San Lucar hasta que regresamos a ella recorrimos, según nuestra cuenta, más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, y dimos la vuelta al mundo”.

En aquellos tiempos, Bajo de Guía era un puerto de pescadores, donde, durante muchos siglos, se había comerciado con pescado y productos marinos. El Sanlúcar de 1519 estaba presidido por el Castillo de Santiago, uno de los edificios más antiguos de la ciudad, que se encuentra junto a la antigua ciudadela de Sanlúcar, y sus muros han conocido a otros personajes ligados a la aventura atlántica como el propio Cristóbal Colón o como Isabel la Católica, de la que se dice que vio el mar por primera vez desde una de sus torres.

Otro de los hitos de la ciudad ligados a aquellos tiempos es la Parroquia Mayor de Nuestra Señora de la O, de estilo gótico mudéjar, uno de los monumentos más importantes, donde los supervivientes de la expedición rezaron por primera vez al pisar tierra.



Vista panorámica de Sanlúcar de Barrameda en 1567. Obra del gran paisajista flamenco al servicio de Felipe II, Anton van den Wyngaerde.

También es especialmente representativo de esta ciudad el Palacio Ducal de Medina Sidonia, en la plaza de los Condes de Nieva, construido sobre la base de un antiguo alcázar musulmán del siglo XI. En su interior se encuentra el Archivo General de la Fundación Casa de Medina Sidonia, uno de los mayores archivos históricos privados de Europa. Gracias a la documentación aquí guardada se puede reconstruir cómo era Sanlúcar durante los tiempos de Magallanes.

En esa época eran también importantes el Convento de Madre de Dios, en pleno centro histórico de la ciudad, vinculado a la Casa Ducal, y la Iglesia de la Trinidad, una pequeña iglesia marinera, una de las primeras edificaciones construidas en el exterior de la muralla que delimitaba la ciudad en el siglo XV. Situada en la ribera de Sanlúcar, frente al Guadalquivir, era un faro y referencia para los navegantes que volvían de Canarias. De hecho, en su interior se conserva un cuadro de la virgen de Guadalupe, patrona de México. También de los mismos años data la iglesia de San Jorge, construida para la comunidad inglesa de comerciantes que vivía en la ciudad. O el convento de Regina Coeli, fundada en el mismo año en el que Fernando de Magallanes partió rumbo al oeste. Esta iglesia es un ejemplo de la influencia recíproca entre la cultura de ambos lados del Atlántico. Su fachada es el modelo con el que se levantaron los conventos femeninos en Latinoamérica.

Expediciones que siguieron a la primera vuelta al mundo

TEXTO: MARCELINO GONZÁLEZ FERNÁNDEZ.

Juan Sebastián Elcano regresó a España en septiembre de 1522, después de un largo periplo de unos tres años alrededor del mundo. Iniciado en septiembre de 1519, zarpó de Sanlúcar de Barrameda en la expedición comandada por Fernando de Magallanes para buscar un camino a las Molucas o Islas de las Especies navegando hacia el oeste. Tras su regreso al mando de la Nao Victoria cargada de especias, creció el interés por volver a aquellas islas.

Interesaba regresar a las Molucas y a las Filipinas, descubrir otras tierras en el Pacífico, efectuar colonizaciones, afianzar la soberanía en la zona y abrir nuevas vías comerciales. Lo que dio lugar a expediciones españolas e inglesas a lo largo del siglo XVI y principios del XVII, algunas de las cuales son comentadas a continuación.



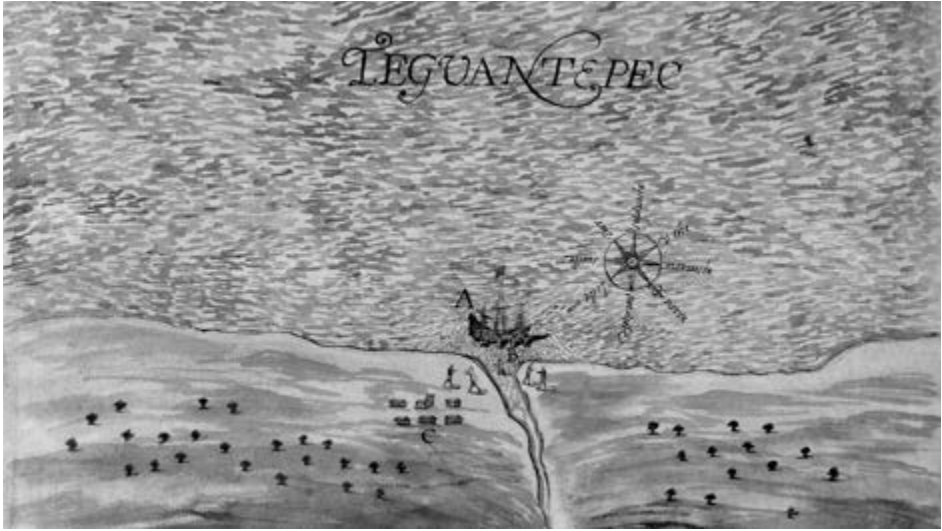
A la izq., acuarela de Juan Sebastián Elcano. A la dcha. apunte a lápiz de Fernando de Magallanes. Los dos retratos, obra de Marcelino González.

EXPEDICIÓN DE GARCÍA JOFRE DE LOAYSA

Al regreso de Elcano, la Corona decidió crear una Casa de la Contratación de las Especies en La Coruña, organizar una nueva expedición para regresar a las Molucas y establecer un comercio regular de las especias.

Para tal fin se preparó una escuadra de siete barcos, que zarpó de La Coruña el 24 de julio de 1525 al mando de Jofre de Loaysa, en la que iba Juan Sebastián Elcano como piloto mayor, al mando de la nao *Sancti Spiritus*. También iba Andrés de Urdaneta, quien con el tiempo abriría la ruta del tornaviaje de Filipinas a América.

Los barcos sufrieron fuertes temporales y muchos percances. La nao *San Lesmes*, al mando de Francisco de Hoces, fue empujada por los vientos y alcanzó



*Acuarela de la costa y el puerto de Tehuantepec, obra de Nicolás de Cardona, 1632.
Biblioteca Nacional de España, Madrid*

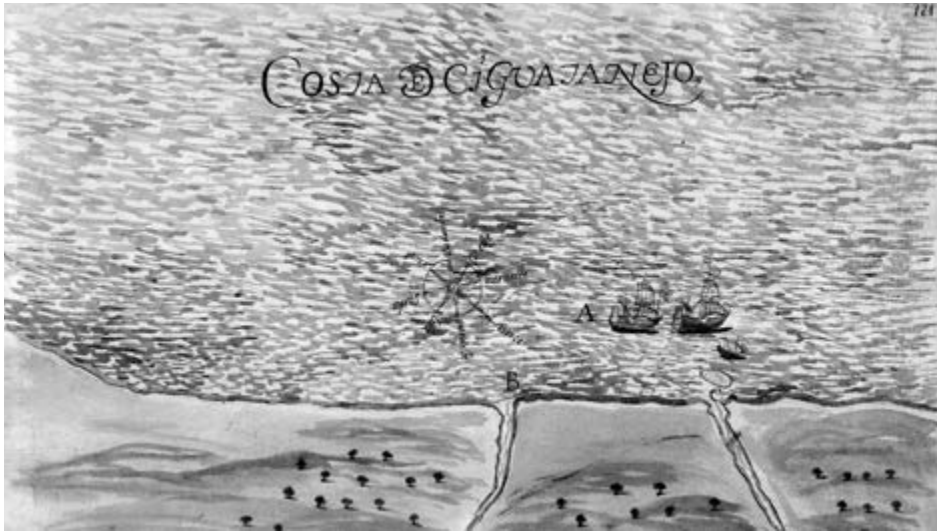
los 55° de latitud S, llegando “hasta donde parecía el acabamiento de la tierra”. Era la zona donde terminaba el continente americano, con lo que avistaba por primera vez en la historia el cabo de Hornos.

Al Pacífico llegaron el 26 de mayo de 1526, con muy mal tiempo, solo cuatro barcos, que fueron dispersados el día 31. Solo la *Santa María de la Victoria* quedó navegando hacia las Molucas, con Loaysa, Elcano y Urdaneta a bordo. Loaysa falleció el 30 de julio, y de acuerdo con una provisión secreta, Juan Sebastián Elcano fue nombrado comandante de la escuadra, pero también falleció el 4 de agosto siguiente. Finalmente, la *Victoria* pudo llegar a las Molucas con Andrés de Urdaneta a bordo. Además del cabo de Hornos, en esta expedición se descubrió alguna isla del archipiélago de las Marshall.

Ésta fue la última expedición al Pacífico Occidental que salió de la Península. En adelante zarparon de las costas occidentales de América.

EXPEDICIÓN DE ÁLVARO DE SAAVEDRA CERÓN

El 31 de octubre de 1527, Álvaro de Saavedra, primo de Hernán Cortés, zarpó con tres barcos de Zihuatanejo, México, rumbo a las Filipinas y Molucas, para tratar de localizar supervivientes de las expediciones anteriores. Tras muchos



Costa y puerto de Zihuatanejo, acuarela de Nicolás Cardona, 1632. Biblioteca Nacional de España, Madrid.

contratiempos, solo sobrevivió la nao *Florida*, que, antes de llegar a Mindanao, en febrero de 1528, descubrió algunas islas de las Carolinas, seguramente Onón o Namonuito, y puede que el pequeño atolón de las Faraleup.

Saavedra intentó por dos veces regresar a Nueva España sin éxito. Avistó la isla de Oro o Payme y otras. Pasó por los atolones de Pusuluk y Puluwat, que bautizó Los Pintados, por el de Hall, que llamó Los Jardines, y llegó a los 26° N, seguramente a la altura de Hawai, donde falleció el 19 de octubre de 1529. El resto de la tripulación intentó continuar la navegación hacia el este, pero los vientos contrarios se lo impidieron, por lo que al alcanzar los 31° N dieron la vuelta para regresar a las Molucas.

A esas alturas, la Casa de la Especiería de la Coruña ya había sido disuelta en cumplimiento del Tratado de Zaragoza, firmado el 22 de abril de 1529 entre España y Portugal, por el que España cedía al país vecino todos los derechos de explotación de las Molucas, a cambio de una indemnización de 350.000 ducados.

EXPEDICIÓN DE HERNANDO DE GRIJALVA

A petición de Francisco Pizarro, Hernán Cortés alistó dos barcos para tratar de encontrar nuevas tierras en el Pacífico. Los barcos zarparon de Tehuantepec.

Uno de ellos regresó a Nueva España, mientras el otro, la nao *Santiago* al mando de Hernando de Grijalva, navegó por el ecuador hacia el oeste en 1537. Tras una penosa navegación sin descubrir tierras nuevas, y después de algunas sublevaciones, Grijalva falleció.

La *Santiago* continuó viaje al mando del piloto Esteban del Castillo, que descubrió las islas Papúas, avistó las Meuncum y Quaroax, y tras un viaje extenuante varó en Savaym (Nueva Guinea), donde solo dos, de los doce hombres que se habían subido a un bote, sobrevivieron a los ataques de los aborígenes.

EXPEDICIÓN DE RUY LÓPEZ DE VILLALOBOS

El 1 de noviembre de 1542, López de Villalobos zarpó de México con seis barcos, para navegar hacia poniente en busca de nuevas rutas comerciales. En sus exploraciones avistó islas de los archipiélagos Revillagigedo, Marshall, Carolinas, Palaos y otros. A las islas de Leyte y Samar, previamente visitadas por Magallanes, las bautizó “Felipinas” (hoy “Filipinas” por cuestiones de fonética) en honor de Príncipe de Asturias, futuro Felipe II. Villalobos intentó regresar a

Nueva España, pero los vientos contrarios se lo impidieron, y falleció en 1546 prisionero de los portugueses.



Retrato de López de Villalobos. Acuarela de Marcelino González.

Algunos de sus barcos avistaron y exploraron diversas tierras. El *San Cristóbal*, pilotado por Ginés de Mafra, que ya había participado en el viaje de Magallanes-Elcano, en una tormenta se separó de la expedición, y llegó a Limasawa en la isla de Leyte, donde ya había estado Magallanes. Bernardo de Torres, al mando del *San Juan de Letrán*, que en 1543 intentó regresar a América por una ruta norte, avistó tierras del archipiélago de las Marianas, y seguramente de los archipiélagos de Bonin y Volcano. E Iñigo Ortiz de Retes, con el mismo barco, buscó una ruta de regreso por el sur en 1545, descubrió islas por el Pacífico Suroeste, y dejó muchos nombres españoles por la costa norte de Nueva Guinea y otras islas.

EXPEDICIÓN DE MIGUEL LÓPEZ DE LEGAZPI

El 19 de noviembre de 1564, salió de Jalisco, México, una expedición de cinco barcos al mando de Legazpi, para colonizar las Filipinas por orden de Felipe II. En la nao *San Pedro* iban Legazpi y el agustino Andrés de Urdaneta, al que acompañaban cuatro eclesiásticos también agustinos. El patache *San Lucas*, de 40 toneladas, estaba al mando de Alonso de Arellano.

La expedición avistó islas de las Marshall, Carolinas y Palaos y, el 23 de enero de 1565, todos los barcos menos el *San Lucas* llegaron a Guam, una de las islas de los Ladrones. Después de hacer víveres y tomar posesión de la isla en nombre del Rey de España, zarparon el 3 de febrero, tocaron otras islas, y en los días 27 y 28 de abril de 1565 llegaron a Cebú, en las Filipinas.



Retrato de Legazpi. Apunte a lápiz de M. González.

TORNAVIAJE DE ANDRÉS DE URDANETA

Por entonces, la navegación de América a Filipinas no revestía grandes problemas, pero el regreso a América era poco menos que imposible por los fuertes vientos contrarios, hasta que, en 1565, el padre agustino Andrés de Urdaneta encontró la ruta para navegar con seguridad de Filipinas a México. El agustino había estudiado y obtenido mucha información mientras estuvo en las Malucas, tras la fallida expedición de Loaysa, que le fue muy útil cuando acompañó a Legazpi en su viaje.

El 1 de junio, Legazpi envió de vuelta a México a la nao *San Pedro* al mando de su nieto Felipe de Salcedo, llevando a Urdaneta como cosmógrafo y piloto. Urdaneta evitó los rumbos directos, navegó hacia el norte y nordeste aprovechando los vientos y la corriente del Kuro-Shivo, a la altura de Japón viró a levante para aprovechar los alisios del oeste que le llevaron hasta las costas de California, a continuación viró hacia el sur para bajar la costa americana, y recaló en Acapulco el 8 de octubre de 1565.



Andrés de Urdaneta. Dibujo a tinta de M. González.

Con aquel largo viaje de más de 7.000 millas, Urdaneta abrió la ruta de tornaviaje tantos años buscada, que se convirtió en una importante vía comercial utilizada por otras expediciones y por el legendario “Galeón de Manila” entre Manila y Acapulco. La nueva ruta supuso un gran avance para el comercio, y abrió un amplio camino para el intercambio cultural entre Europa, América, Asia y Oceanía, que se mantuvo en vigor durante dos siglos y medio a través del Pacífico, conocido durante mucho tiempo como “*Mar Español*” y “*Lago Español*”.

Y DE ALONSO DE ARELLANO

Por otra parte, el 1 de diciembre anterior, Arellano se había separado de la flota con el *San Lucas*, navegando en solitario entre las Filipinas del 29 de enero al 22 de abril de 1565; y a continuación regresó a América, entrando en el Puerto de Navidad, México, el 9 de agosto. Con esta navegación, que fue una gran gesta, siguió por primera vez en la historia la ruta del tornaviaje. Pero dicha aventura quedó en el olvido por varias razones. Una es que Arellano fue acusado de desertor por abandonar a Legazpi, y por ello sus navegaciones no fueron tenidas

en cuenta. Aquella aventura se consideró como algo anecdótico y sin aportes documentales, aunque según varias fuentes, existe documentación del tornavía de Arellano, que se encuentra en archivos de Centroamérica. Además, el marino contaba con el apoyo de los frailes dominicos, “rivales” de los agustinos a los que pertenecía Urdaneta, que fueron los que se asentaron en Filipinas, por lo que se apuntaron el éxito de su “colega” de convento y eclipsaron totalmente a Arellano.

EXPEDICIONES DE ÁLVARO DE MENAÑA Y NEIRA

Entre 1567 y 1569, Mendaña efectuó una expedición por el Pacífico con dos barcos, acompañado por el cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa, en la que en 1568 descubrió los archipiélagos de Ellice y Salomón, y reconoció la isla de Guadalcanal y otras. Por estos hechos fue nombrado Adelantado del Mar del Sur.

De 1595 a 1596, al mando de una escuadra de seis buques llevando como piloto mayor a Fernández de Quirós, efectuó una nueva expedición en la que descubrió el archipiélago de las Marquesas. A continuación, llegó a las islas de Santa Cruz, donde falleció a causa de una epidemia. A la muerte de Mendaña, el mando de los barcos quedó en manos de su cuñado Lorenzo Barreto, y por testamento pasó los títulos de Gobernador y Adelantado a su esposa, Isabel de Barreto.

Pocos días después también falleció Lorenzo Barreto, que dejó el mando de los barcos a su hermana. Isabel dirigió la expedición a Filipinas y de regreso a Perú. El mando no fue fácil para la viuda de Mendaña, dotada de un fuerte carácter, pero poco conocedora de las cosas de la mar, mientras Quirós, que sabía lo necesario sobre barcos y navegación, la detestaba. Pero Isabel, que fue la primera mujer que ostentó el cargo de Almirante, mandó la expedición y Quirós obedeció.

CIRCUNNAVEGACIÓN DE FRANCIS DRAKE

El corsario, explorador y almirante inglés Drake, héroe para los ingleses y pirata para los españoles, el 26 de septiembre de 1580 completó la vuelta al mundo, siendo el segundo hombre que efectuó una circunnavegación, tras el viaje de Elcano. En 1577 había preparado una expedición para actuar contra los intereses españoles en el Pacífico, siguiendo órdenes de su reina Isabel



*Francis Drake visto por Marcus Gheeraerts, 1591.
Museo Marítimo Nacional de Greenwich, Londres.*

I. Tras un primer intento fallido por el mal tiempo, el 13 de diciembre de aquel año zarpó de Plymouth al mando de una escuadra de cinco barcos. En enero de 1578 capturó en Cabo Verde a Nunho da Silva, que conocía muy bien las costas brasileñas. En abril llegó a Brasil, y a finales de agosto entró en el estrecho de Magallanes con un solo barco, el *Pelican*.

Continuó viaje llegando a California en junio de 1579, donde tuvo buenas relaciones con los aborígenes e hizo acopio de víveres. A continuación, arrumbó al Pacífico Occidental, pasó por las Molucas, cruzó el Índico, dobló el cabo de Buena Esperanza, continuó por el Atlántico hacia el norte, y el día 26 de septiembre de 1580 entró de regreso en Plymouth, con el *Pelican* cargado de las riquezas que había obtenido en los saqueos a los barcos españoles que encontró por el camino.

CIRCUNNAVEGACIÓN DE THOMAS CAVENDISH

El 21 de julio de 1586, el inglés Thomas Cavendish zarpó de Plymouth con tres barcos para tratar de seguir los pasos de Drake. Pasó el estrecho de Magallanes, y entró en el Pacífico el 24 de febrero de 1587. Hizo varias presas españolas, entre ellas el *Santa Ana*, Galeón de Manila de 600 toneladas. Llegó a Filipinas, pasó el Índico, y el 9 de septiembre entró de regreso en Plymouth tras haber dado la vuelta al mundo, siendo el segundo marino inglés en conseguirlo.

EXPEDICIÓN DE PEDRO FERNÁNDEZ DE QUIRÓS Y LUIS VÁEZ DE TORRES

De 1605 a 1606, el portugués Pedro Fernández de Quirós, que había sido piloto de Mendaña, efectuó otra expedición en la que, en un viaje lleno de penalida-

des, avistó las islas de Nuevas Hébridas y Tuamotu.

En junio de 1606, los barcos *San Pedro* y *Tres Reyes* se separaron de la capitana, y navegaron por su cuenta al mando de Luís Váez de Torres. En sus exploraciones descubrieron nuevas islas por 10. Quirós la zona de Nueva Guinea, también encontraron el estrecho entre Australia y Nueva Guinea, hoy llamado estrecho de Torres, y bautizaron muchos puntos de las costas por las que pasaban.

Muchos autores afirman que fue en estas expediciones cuando se descubrió Australia, cuyo nombre se atribuye a Quirós. Se dice que el navegante bautizó a unas islas con el nombre “Australia del Espíritu Santo”, en honor a los Reyes españoles de la casa de Austria.



Retrato de Fernández de Quirós, apunte a lápiz de M. González.

EL FINAL DE LAS EXPEDICIONES

A partir de entonces, se interrumpieron las exploraciones españolas por el Pacífico Occidental. Hubo que esperar hasta bien entrado el siglo XVIII, para que se volvieran a realizar importantes viajes de exploración y científicos a la zona, entre los que destacó la famosa expedición de Malaspina y Bustamante (1789-1794). Pero esta es otra historia. ●

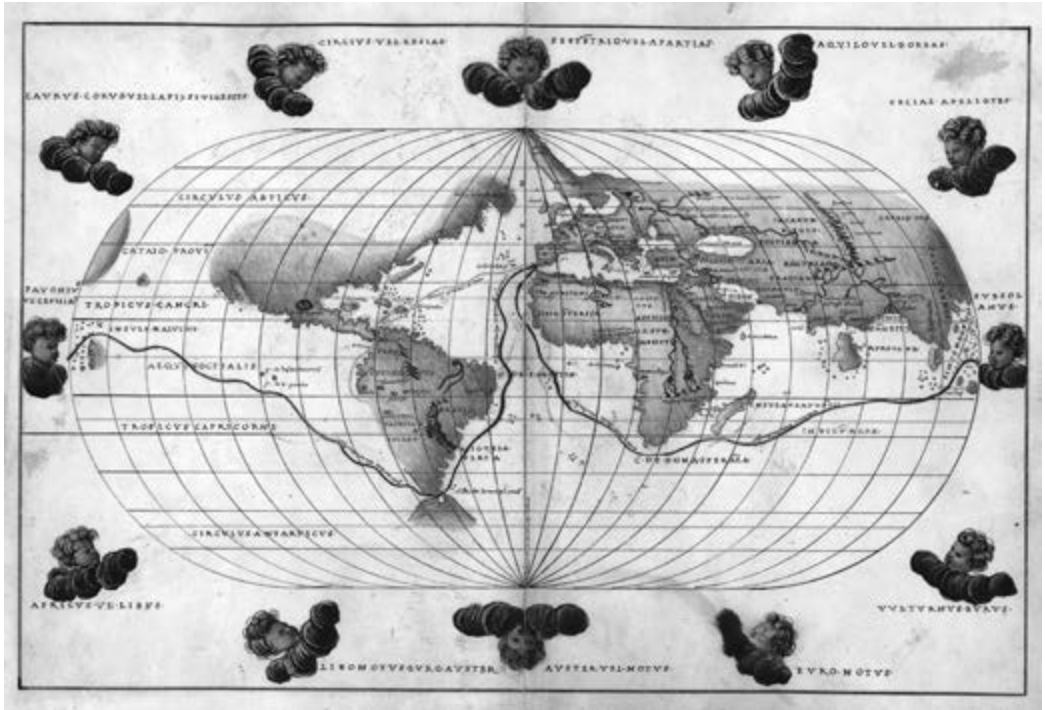
Lecturas recomendadas: Fernández de Navarrete. *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico*. Tipográfica Renovación. Madrid, 1919. Varios Autores. *Descubrimientos españoles en la Mar del Sur (Volúmenes I, II y III)*. Editorial Naval. Madrid, 1992.

Las consecuencias geográficas y diplomáticas de la primera vuelta al mundo

TEXTO: M^a LUISA MARTÍN MERÁS

La llegada a Sanlúcar de Barrameda de Elcano comandando la nao Victoria, tras haber conseguido culminar por vez primera la vuelta al mundo, conmocionó no sólo al reino de España, sino también de forma muy directa a Portugal. Los nuevos conocimientos geográficos, la rivalidad entre distintas cartas y mapas, y las disputas entre intereses económicos y políticos opuestos, sacudieron a los dos países y también a las cortes europeas.

Mapa del mundo del cosmógrafo genovés Battista Agnese, en 1544. Muestra la ruta seguida por la nao Victoria alrededor del mundo. Library of Congress, American Memory.

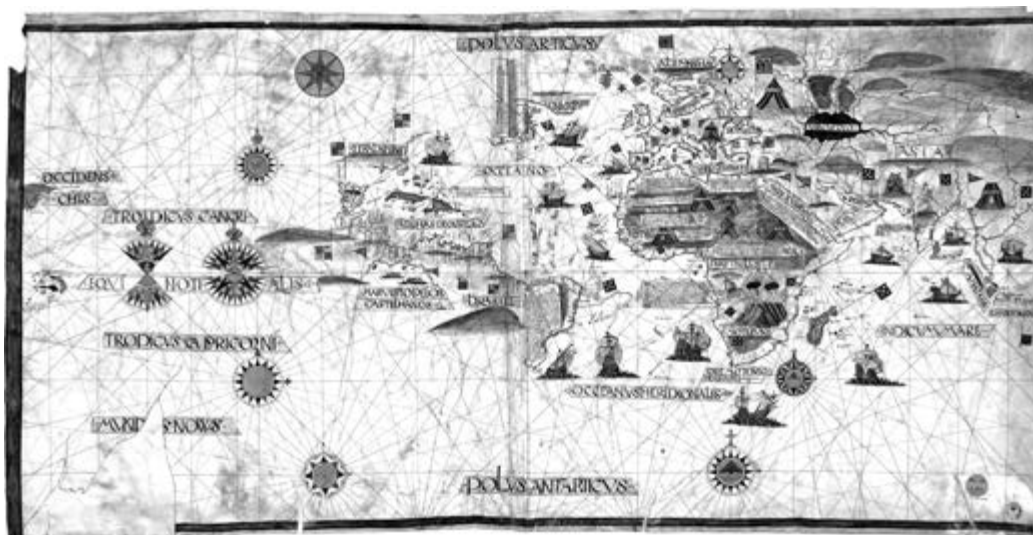


ANTECEDENTES: LA BÚSQUEDA DEL PASO AL NOROESTE

Los portugueses costeano África y navegando hacia oriente encontraron la tierra de las especias y obtuvieron un gran éxito, pues alcanzaron sus objetivos que eran fundamentalmente comerciales.

Sin embargo, los viajes de descubrimiento de Colón y de Magallanes-Elcano, que cambiaron la fisonomía de la Tierra y el pensamiento geográfico de sus habitantes, fueron un rotundo fracaso. Colón pensaba llegar a las Indias y a la tierra de las especias y fracasó estrepitosamente cuando se encontró con unas tierras desconocidas.

Por su parte, Magallanes no tenía como objetivo dar la vuelta al mundo, y mucho menos comprobar empíricamente la esfericidad de la tierra, sino que iba a la búsqueda de las Molucas, que suponía alcanzar por el oeste el mercado de las especias. Sólo cuando murió Magallanes y la expedición estaba diezmada, se tomó la decisión de que uno de los dos barcos que quedaban volviera por “el



Carta universal realizada en 1519 en Portugal, en la que intervinieron los Reinel, de gran calidad artística.

camino de los portugueses” y de esta manera se completó la circunnavegación. Las Molucas, adonde los portugueses habían llegado en 1515, son un conjunto de islas que se encuentran a la altura del Ecuador y debajo de las Filipinas, actualmente pertenecientes a Indonesia. Sobre ellas poco se sabía en la época, salvo que se encontraban más allá de la India en dirección Este, y que eran el lugar donde se producía la pimienta, canela, jengibre, clavo, nuez moscada etc, que en Europa alcanzaban precios astronómicos. Su comercio tradicional, a través de Oriente Medio por los árabes que las traían por tierra, y después a través del Mediterráneo, principalmente por mercaderes venecianos, estaba siendo bloqueado por el emergente imperio turco.

EL REPARTO DEL MUNDO CONOCIDO

Portugal, que había asegurado sus descubrimientos por medio de bulas papales y por el tratado de Alcáçovas-Toledo (1479-1480), se sintió amenazado por el viaje de Colón, y consiguió que los reyes españoles aceptaran unas negociaciones bilaterales, que terminaron con la firma el 7 de junio de 1494 del tratado de Tordesillas. En él se establecía que la línea trazada de polo a polo en el Atlántico, para dividir las posesiones de uno y otro país ibérico, se desplazase de 100 a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, quedándose los portugueses con “*las tierras descubiertas y por descubrir*” al este de esta línea imaginaria. Los

castellanos, por su parte, estarían en posesión de las tierras halladas al oeste de dicha línea. A este respecto es conocido el comentario de Francisco I de Francia preguntando al papa en qué parte del testamento del padre Adán estaba indicada la división del mundo entre las dos naciones ibéricas.

En este clima de abierta competición por llegar al Maluco, o la Especiería, Portugal había llegado a Malaca en 1511, y desde allí comerciaba con las especias de la región. Por parte española, el 25 de septiembre 1513, la expedición mandada por Vasco Núñez de Balboa pudo contemplar desde el istmo de Panamá un extenso mar que llamó Mar del Sur.

En estas circunstancias, el nuevo rey Carlos V, urgido por los éxitos comerciales de los portugueses en Oriente, aceptó el proyecto de Fernando de Magallanes y de Ruy Faleiro, que le propusieron buscar un estrecho en el extremo meridional de América, que les permitiría llegar a las islas de las especias, las cuales, aseguraban, pertenecían a España.

LA IMPORTANCIA DE LAS CARTAS DE NAVEGAR

Para convencer al rey, el navegante portugués debió presentar, junto con el proyecto, algunas cartas de navegar. Entre ellas, sólo ha llegado a nosotros una copia de una *Carta Universal anónima* y sin datar, ca. 1519, hecha por los cartógrafos portugueses Jorge y Pedro Reinel, que vinieron de Portugal con Magallanes. Es un resumen del estado de los descubrimientos geográficos, donde aparecen las posesiones de los portugueses hasta el cabo de Santa María en América, y la representación de la línea de Tordesillas. Además, está dibujado el Pacífico en toda su amplitud, y colocadas, por primera vez en una carta, las Molucas en la parte correspondiente a los españoles, con un texto donde se indica en portugués que en las islas Molucas es de donde viene el clavo. Se encuentra en la Biblioteca Nacional de Francia.

Al colocar las Molucas en la zona perteneciente a España, se inicia una característica cartográfica de reivindicación territorial, que se repetirá en todas las cartas universales españolas de la época, y que permite distinguirlas de las portuguesas.

LA EXPEDICIÓN ESPAÑOLA A LAS MOLUCAS

El 20 de septiembre de 1519 partió de Sanlúcar de Barrameda la armada de las Molucas compuesta por cinco naos. El comandante supremo de la expedición era

Fernando de Magallanes. Esta expedición fue la más meticulosamente preparada de la época. En el aspecto técnico, Magallanes llevaba el derrotero y toda la documentación astronómica preparada por el cosmógrafo Ruy Faleiro, cartas de marear y variados instrumentos náuticos.

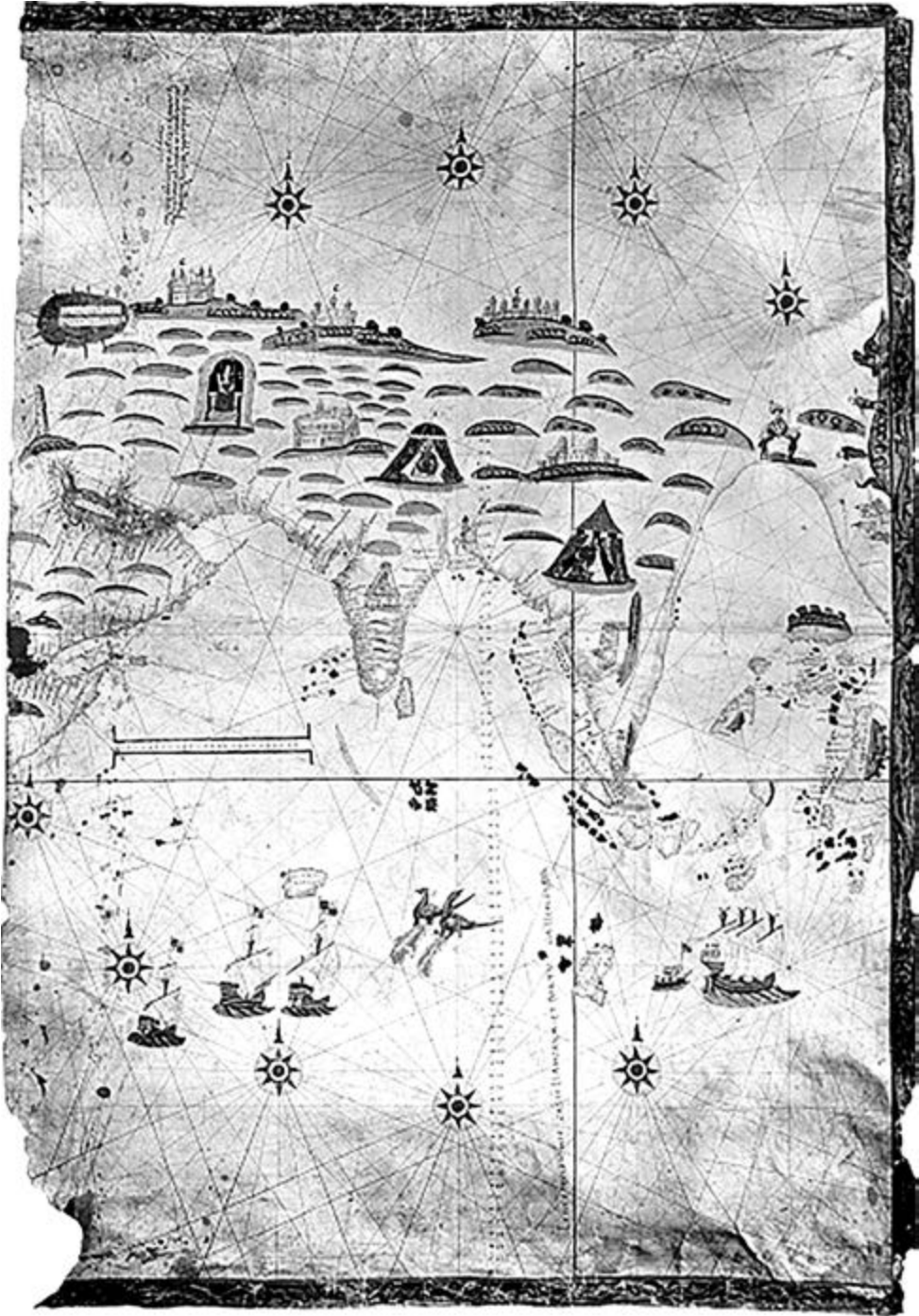
El resumen del viaje es que atravesaron el Atlántico, descubrieron el estrecho que lleva el nombre de Magallanes, y después de múltiples vicisitudes desembarcaron en un océano que llamaron Pacífico.

Finalmente llegaron a Cebú en Filipinas, donde en la pequeña isla de Mactán murió Magallanes y varios tripulantes, en un encuentro con los nativos en abril de 1521. En esas circunstancias, los marinos que quedaron decidieron reubicarse en dos naves, la *Victoria* y la *Trinidad*, nao capitana, quemando la *Concepción*. Las dos naves navegaron a Tidore en las Molucas y, mientras la *Trinidad* permanecía allí para hacer reparaciones, la *Victoria*, al mando de Juan Sebastián Elcano, navegó por el océano Índico hasta alcanzar el Cabo de Buena Esperanza, en condiciones técnicas y humanas pésimas, teniendo que evitar las rutas de los navíos portugueses y sus establecimientos en tierra, en una singladura que le consagra como uno de los mejores marinos de todos los tiempos.

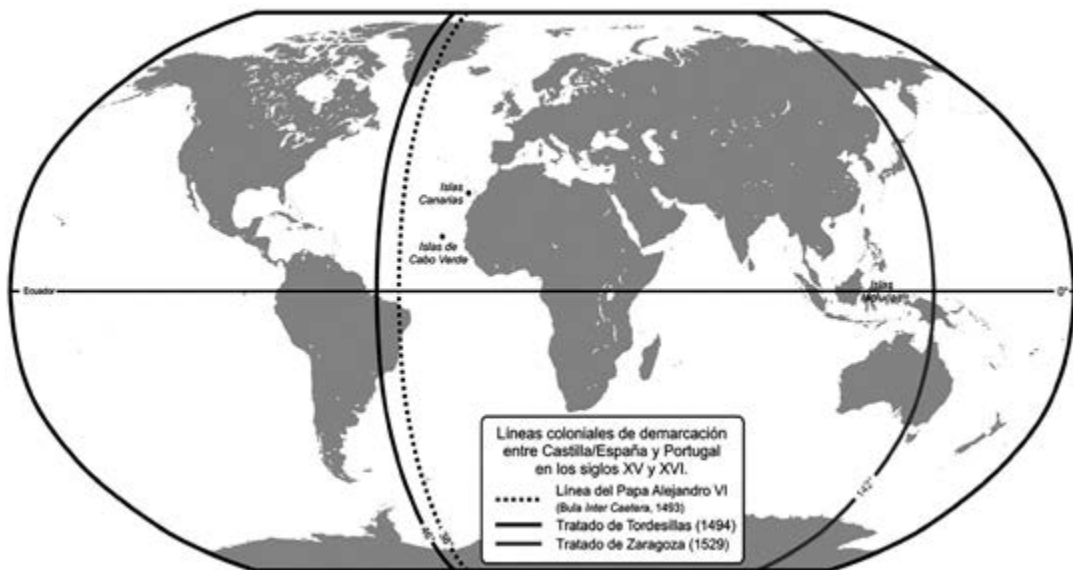
Los supervivientes llegaron a Sevilla el 6 de septiembre de 1522, alcanzando el objetivo, demorado tantos años, de hallar la tierra de las especias navegando hacia el oeste. Es interesante consignar que la expedición tuvo un éxito económico importante, pues con las especias que trajo la *Victoria*, que fue el primer barco que directamente llegó a Europa desde las Molucas, se cubrieron todos los costes y se obtuvo rentabilidad.

LAS CONSECUENCIAS GEOGRÁFICAS DEL VIAJE

La vuelta al mundo de la expedición de Magallanes-Elcano, la primera de las grandes empresas descubridoras del reinado de Carlos V, supuso el descubrimiento de un estrecho muy al sur del continente americano, que franqueaba el paso hacia la Especiería. También se descubrió la Tierra del Fuego al sur del estrecho, probando la existencia del continente antártico y de las antípodas de los clásicos. Se demostró empíricamente la esfericidad de la Tierra, que, si bien estaba en las mentes cultas del Renacimiento, no estaba en la de los navegantes que la confirmaron. El viaje revolucionó la sólida creencia, tan influyente en el primer viaje de Cristóbal Colón, de que la superficie de la Tierra estaba cubierta en su mayor parte por los continentes. El acontecimiento tuvo un gran impacto en el pensamiento geográfico europeo, que debió poner al día sus concepciones geográficas



Carta de las Molucas, de Nuño García de Toreno, 1522. Manuscrito en pergamino. Biblioteca de Turín.



Mapamundi donde se muestran las líneas de demarcación entre España y Portugal en la época.

para conciliarlas con los nuevos datos obtenidos empíricamente. También se abrió paso otra idea: la de que debía haber otros estrechos más accesibles que el recién descubierto.

Los portugueses, que vieron amenazado su emporio comercial, reclamaron inmediatamente la puesta en práctica del tratado de Tordesillas. Esta petición produjo extrañeza en la corte castellana pues se daba por descontado que esas tierras les pertenecían.

Conservamos tres cartas de procedencia española donde está representado el viaje de Magallanes: Un *Planisferio en proyección polar sur*, atribuido a Pedro Reinel y probablemente de 1522, donde aparece la línea de Tordesillas completa, con las Molucas en la parte española. Está en la Biblioteca del Palacio Topkapi, en Estambul.

La segunda es la llamada *Carta de las Molucas*, hecha por Nuño García de Toreno en Valladolid, en 1522, para informar del viaje al Emperador que estaba allí con la corte, y donde Elcano le entregó las cartas y relaciones del viaje. Representa la costa S. de Asia, la península de Malasia, la isla de Sumatra, atravesada por la línea del antimeridiano según la información de Elcano, el archipiélago de las Molucas y parte de Filipinas, claramente colocados en la parte española de la línea de demarcación.

La carta, bellamente decorada con barcos y ornamentación propia de las cartas portulanas, no estaba destinada a la navegación, y fue regalada por Carlos V a su cuñada Beatriz de Portugal, esposa de Carlos II de Saboya. Se guarda en la Biblioteca Real de Turín.

Por su parte la gran *Carta Universal*, anónima [1523], proviene de las rectificaciones que se incluyeron en el padrón real después de la vuelta al mundo de Elcano, y es la primera en representar todo el mundo conocido después de Magallanes.. Se encuentra también en la Biblioteca Real de Turín y pudo ser enviada, como la anterior, a la familia Saboya.

ECOS DEL VIAJE EN EL EXTRANJERO

El viaje de circunnavegación fue rápidamente conocido en todas las cortes europeas. Sin duda, la llegada a Sevilla de los tripulantes de la *Victoria*, en condiciones desastrosas, supuso un impacto emocional extraordinario en los espectadores que acudieron a recibirlos. Las noticias de los diplomáticos extranjeros, entre ellos la relación de Maximiliano Transilvano, secretario de Carlos V, firmada en Valladolid el 5 de octubre de 1522, donde comparaba a los navegantes con Jasón y los argonautas, fue publicada en Colonia al año siguiente.

También el relato de Antonio de Pigafetta, cronista de la expedición, fue rápidamente divulgado, y sería publicado en 1535 en una versión reducida, después de la muerte del autor. Asimismo, las noticias aportadas por Gonzalo Fernández de Oviedo, y por Pietro Martire d'Anghiera, crearon una aureola de leyenda y aventura proteica en las mentes europeas.

En ese ambiente de estupefacción, pronto aparecieron mapas impresos dando cuenta de las tierras descubiertas y poniéndolas en relación con las ya conocidas. *La Carta universale della terra ferma & isole delle Indie occidentali*, de 1534, representa la fachada atlántica europea y la americana, incluyendo el estrecho de Magallanes. Según la cartela del título, está basada en dos cartas de navegar ejecutadas por los pilotos de Carlos V para incluirla en el *Summario de la generale historia de l'Indie occidentali*, publicado por Giovanni Battista Ramusio.

PROBLEMAS GEOGRÁFICOS Y POLÍTICOS

La hazaña de la nao *Victoria* abrirá de nuevo el problema diplomático entre España y Portugal, que estaba atenuado a partir del tratado de Tordesillas.

Los portugueses, hasta entonces, habían abogado porque la línea se trazase muy al oeste para que el Brasil entrara plenamente en su demarcación. Sin embargo, a partir de 1522 estaban interesados en retrotraerla hacia el este para reclamar las tierras descubiertas por los españoles en Asia.

En septiembre de 1522, el nuevo rey de Portugal, Juan III, reclamó su derecho a las Molucas porque estaban en su demarcación, lo que es cierto, pero que entonces no se podía demostrar ya que se desconocía el diámetro de la tierra. Sin embargo, en la corte española se pensaba que, según las teorías de Ptolomeo que adjudicaba una corta distancia al mar entre China y Europa, las Molucas eran españolas.

En diciembre de 1523, Juan III propuso comprar a Carlos V el monopolio del tráfico a Oriente, que ya detentaban los portugueses. El 19 de febrero del año siguiente, Carlos V organizó una conferencia en Vitoria para examinar los problemas generados por el trazado del antimeridiano, donde se decidió que el acuerdo político tenía que basarse en términos geográficos. Con este motivo se plantearon una serie de juntas de sabios en Elvas y Badajoz en 1524. La comisión bipartita debía pronunciarse en tres meses sobre el trazado exacto de la línea de demarcación en los dos hemisferios, y sobre la longitud de las islas Molucas en relación a esta línea.

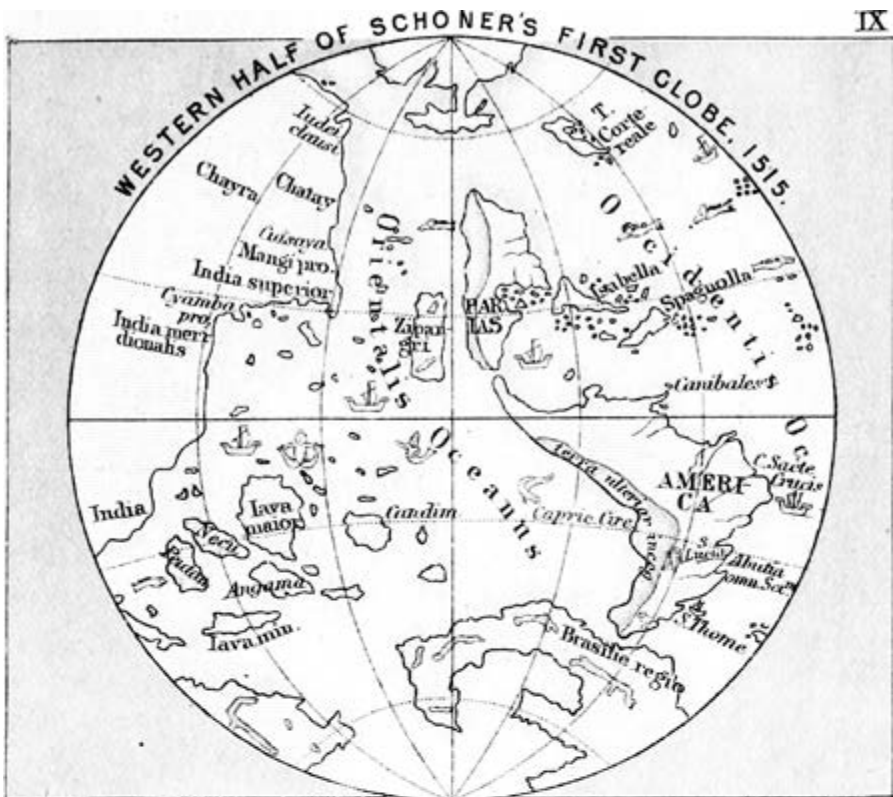
LAS JUNTAS DE ELVAS Y BADAJOZ: SIN ACUERDOS

Las reuniones resultaron muy complicadas por cuestiones de procedimiento y diplomacia. En este contencioso, los portugueses estaban a la defensiva, pues consideraban a las Molucas de su propiedad, esperando los argumentos de los españoles a los que consideraban demandantes.

Tampoco se aclararon en los temas científicos, pues si no habían podido establecer con seguridad el meridiano de Tordesillas en el Atlántico por no saber medir la longitud geográfica, era igualmente imposible trazar el antimeridiano en Asia.

Las cuestiones preliminares ya supusieron un enfrentamiento, pues había que decidir si la demarcación debía trazarse sobre una carta plana o sobre un globo, y qué valor atribuirle al grado si 16 $\frac{2}{3}$ leguas portuguesas o 17 $\frac{1}{2}$ leguas

A la dch., mapas del estrecho de Magallanes y de la primera circunnavegación del globo (1480-1521), basados en las cartas de Schöner de 1515 y 1520. Realizados en 1891.





Carta universal de Salviati, obra de Nuño García de Toreno, 1525, regalo de Carlos V al cardenal Giovanni Salviati.

españolas, y cómo situar las islas de Cabo Verde y en cuál de estas islas iniciar la cuenta de 370 leguas. Por parte de los portugueses, es conocida la política de sigilo que practicaron en defensa de su comercio de las especias, frente a venecianos, genoveses y centroeuropeos. Parece sintomático que el férreo control que desplegaron, desde el inicio de sus navegaciones africanas, se tradujera en la escasez de cartografía que ha llegado hasta nosotros. Este mismo sigilo exhibieron en las negociaciones de la Juntas de Elvas-Badajoz frente a sus oponentes españoles. A pesar de su supremacía náutica y geográfica en los mares orientales, que indudablemente tenían, no pudieron presentar pruebas concluyentes de la posición de las Molucas.

El 30 de mayo de 1524, la Junta de Elvas-Badajoz se disolvió sin llegar a un acuerdo, y con el vago propósito de enviar naves cada reino a los lugares en conflicto para hacer nuevas mediciones. Los españoles decidieron por su cuenta que el antimeridiano a su vez pasaría por Malasia y Sumatra, como había señalado Elcano, y que, por lo tanto, nada impedía sus expediciones a las Molucas.

LA OFENSIVA DIPLOMÁTICA

Después de las Juntas de Elvas-Badajoz, Carlos V inició una política de propaganda para hacer valer sus derechos sobre las Molucas en las cortes extranjeras, donde jugaron un papel importante las cartas universales que muestran la

posición española sobre las Molucas. Proceden del padrón general de la Casa de la Contratación, y fueron hechas por pilotos de la misma. Por sus características físicas y sus circunstancias diplomáticas y políticas, ya que todas proceden de archivos de nobles y prelados muy relacionados con el Emperador, creemos que fueron realizadas para exponer a las cortes europeas las reclamaciones españolas, y utilizadas como documentos políticos y de afirmación territorial. La política de sigilo que mantenía Portugal sobre sus descubrimientos no tuvo eco en el monarca español, que se decantó por la propaganda, y utilizó todos los medios políticos y diplomáticos para difundir sus pretensiones. En este sentido sabemos que Carlos V, después de recibir a los supervivientes de la expedición en Valladolid, envió a su hermano el archiduque Fernando a Núremberg una descripción del viaje, un saco de especias de las Molucas, un pájaro muy bello, y un globo sobre el que estaba marcada la ruta de la Victoria.

UNA CONTIENDA A GOLPE DE MAPAS

Que Carlos V conocía el papel de los mapas como instrumentos de control político no se puede poner en duda, pues se había educado en la corte de su abuelo Maximiliano. Núñez de las Cuevas apunta que el Emperador en su juventud estudió matemáticas en Lovaina, y que, durante su estancia en Bruselas, invitaba con frecuencia a Gemma Frisius para discutir de esta ciencia.

La Carta del navigare universalissima et diligentissima. [Diego Ribero] 1525, parece que fue regalada por Carlos V al embajador papal Castiglioni, que estaba en España con motivo de la boda del Emperador, y actualmente se encuentra en la Biblioteca Estense de Módena.

La Carta Universal. Juan Vespucci de 1526 también señala a un destinatario extranjero las reivindicaciones españolas generadas por el viaje de Magallanes/Elcano. Se guarda en la Hispanic Society of America de Nueva York.

La Carta Universal de Salviati. [Nuño García de Torenó, 1525] debe su nombre a haber sido un regalo de Carlos V al cardenal Giovanni Salviati, que ofició la boda del Emperador y era nuncio apostólico en España desde 1525 a 1530, como podemos comprobar por los dos escudos del cardenal en la parte inferior de la carta. La nao *Victoria* aparece en el océano Atlántico y en el Índico respectivamente, adornadas ambas con el escudo del emperador y la bandera de Castilla, orlada por una leyenda en latín que informa que es la única entre cinco que consiguió dar la vuelta al mundo. Está en la Biblioteca Medicea Laurenziana de Florencia.

EL TRATADO DE ZARAGOZA Y LAS CARTAS DE DIEGO RIBERO

Las expediciones organizadas a las Molucas después del viaje de Elcano plantearon graves problemas para los castellanos, pues había que cruzar dos océanos y un dificultoso estrecho. Además, era imposible retornar por el Pacífico a causa de las corrientes marinas. Carlos V, que se encontraba arruinado, amenazado por sus vecinos y necesitado de financiar su aventura imperial, decidió, por el tratado de Zaragoza de 1529, desprenderse de las Molucas y venderlas a los portugueses por 350.000 ducados, quienes las poseerían hasta que se encontrara un modo fehaciente de determinar su posición. La línea del antimeridiano se situaría hasta entonces a 297 ½ leguas de 17 ½ al grado en zona portuguesa.

Pero estas soluciones políticas no se plasmaron en las cartas españolas, pues las Molucas se consideraban por parte de los españoles sólo prestadas, y por tanto dejaron la línea donde estaba anteriormente, es decir en medio de Sumatra.

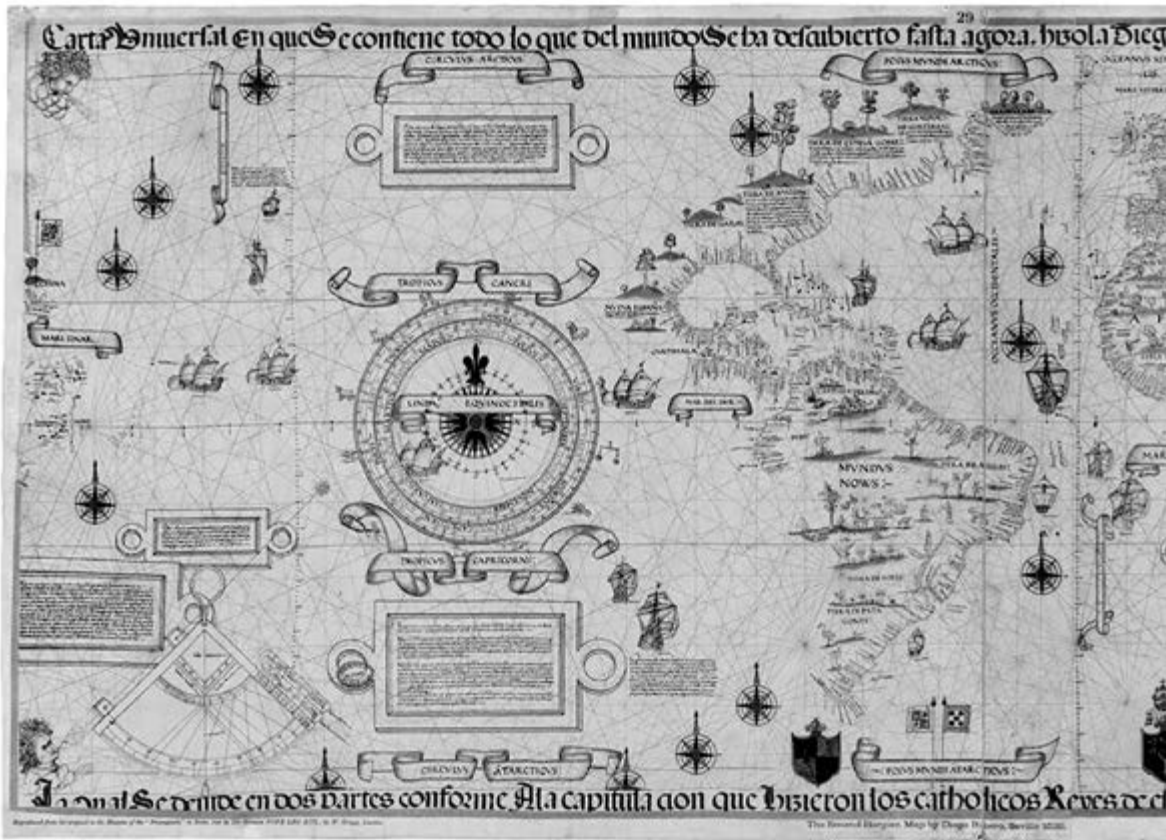
Una vez que España renunció a las islas de la Especiería, la exploración del océano Pacífico por naves españolas se tuvo que replantear, y se centró en la exploración y posterior ocupación de las Islas Filipinas, desoyendo las reclamaciones portuguesas sobre ellas. Portugal interpretó el Tratado de Zaragoza como una cesión de todo el hemisferio marcado en el tratado de Tordesillas, mientras que los castellanos consideraron que el Tratado se había suscrito tan sólo para “quitar enojos y debates” y que lo no ocupado entonces “*quedaba para el primero que lo descubriese y ocupase*”. Evidentemente las Filipinas eran islas que los portugueses “*nunca han visto y están muy a trasmano de su navegación*” y que en el viaje de Magallanes se descubrieron para Castilla.

Entre 1526 y 1529 hay tres cartas universales de Diego Ribero muy parecidas, aunque con ligeras diferencias, que habrían sido utilizadas también como piezas importantes en el tablero diplomático europeo en el contencioso de las Molucas.

Dos de ellas, de 1527 y 1529, se encuentran en la Herzogin Anna Amalia Bibliothek de Weimar. La primera es anónima, y la segunda firmada por Diego Ribero, pero con el mismo título y la misma representación cartográfica. La tercera es la *Carta universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora, hizola Diego Ribero, cosmógrafo de Su Magestad. Año de 1529 en Sevilla. La qual se divide en dos partes conforme a la capitulación que hicieron los Católicos reyes de España y el rey Don Juan de Portugal en Tordesillas Año de 1494*. Está en la Biblioteca Vaticana, y los tres escudos en el centro del margen inferior ilustran sobre la personalidad papal a quien iba dirigida.



Arriba, el foso y la muralla de Elvas. Abajo, las murallas de la Alcazaba de Badajoz, ciudades ambas donde tuvieron lugar unas Juntas de negociación entre Portugal y España que no llegaron a ningún acuerdo.



EL PODER DE LA DIPLOMACIA

El tratado de Zaragoza concluyó la disputa que transcurría por vías diplomáticas en Europa, pero que en oriente se desarrollaba con abundantes encuentros bélicos. El problema era que, con esas cartas, científicamente bien construidas, era imposible conocer la posición geográfica de las islas, ya que no se sabía cómo hallar la longitud en el mar ni el valor de la declinación magnética del lugar.

Los intentos diplomáticos y políticos de los castellanos para adjudicarse las Molucas, frente a la posesión de facto de los portugueses, llenaron las cortes europeas y la curia papal de mapas y cartas náuticas, en una ofensiva diplomática inédita hasta entonces, cuyo impacto hemos visto.

Es en este particular momento de la historia de los descubrimientos donde se advierte, por primera vez, la suprema importancia que tuvo la cartografía y la propaganda en la política europea, y en las negociaciones entre los dos países



Carta universal donde se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto. Obra de Diego Ribero, 1529, en Sevilla.

ibéricos para establecer la línea de demarcación que repartiría el mundo en dos mitades.

La estrategia de Carlos V, desde el momento en que arribó la nao *Victoria* a Sanlúcar de Barrameda, fue una ofensiva diplomática para distribuir la noticia en las cortes de sus parientes y aliados, apoyándola en cartas náuticas y mapamundis.

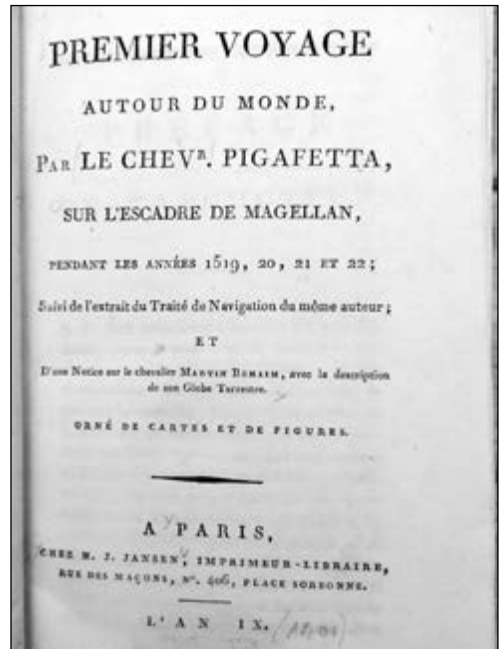
La solución a la que llegaron los dos países ibéricos no contentó a nadie. Los castellanos consideraron que era una cesión temporal de sus derechos sobre esos territorios, pues existía una cláusula de retroventa sobre el “empeño de las Molucas” como lo denominaron. Los portugueses, por su parte, pensaban que habían pagado un alto precio por algo que les pertenecía. Se podría pensar que las actuaciones diplomáticas de Carlos V al mostrar en Europa sus mapas, donde las Molucas aparecían llamativamente colocadas en la parte perteneciente a España, influyeron en el rey portugués, obligándole a acudir a soluciones diplomáticas y a pagar por lo que ya tenía y efectivamente le pertenecía. ●

Fernando de Magallanes

Manual para la construcción de un héroe

TEXTO: EMMA LIRA

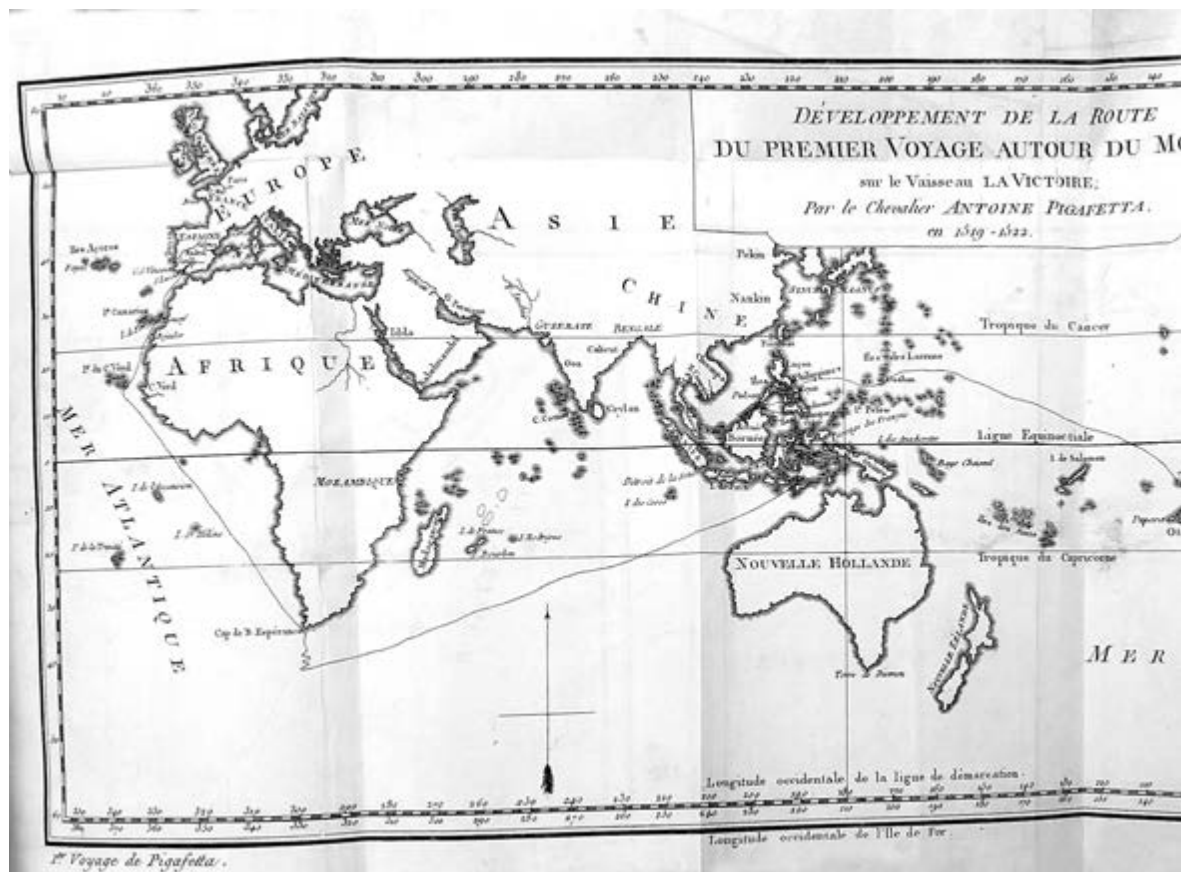
En los tiempos del relato y la postverdad, sabemos de sobra que tan importante como la realización de una gesta -o incluso más- es el relato en que se glosa. Esto no es nuevo. Lleva realizándose así desde La Odisea y la Ilíada pasando por el Cantar del Mío Cid: detrás de un héroe no hay necesariamente un personaje real, pero siempre hay una narración que lo construye.



Arriba, la primera página del diario de Pigafetta. A la derecha, grabado con el retrato de Magallanes, obra de Crispijn van de Passe. 1598.



*Dux ego classis eram Iositanni nomine Regis,
 Missus in Australis spaciofa per aequora terras:
 Plurimūque v't nobis apparuit insula; tandem
 Ad freta deuenimus nostro de nomine dicta.
 Ipsa Magellani etiam nunc terra referuat
 Australis nomen: perij sed miles in illa.*



EL AUTOR DEL RELATO

Antonio de Pigafetta, un noble italiano de paso en España, aterrizó en la expedición de Fernando de Magallanes en agosto de 1519, porque se propuso estar en ella. No fue el azar ni la casualidad lo que le llevaron a formar parte de una tripulación en que la mayoría se enrolaba por dinero, y algunos lo hacían de manera prácticamente forzada. Pigafetta, con una curiosidad innata, alma de reportero y notable capacidad para las lenguas, oyó hablar de la Flota de las Especies que, armada por el rey Carlos I de España, partiría hacia las Molucas por Occidente, y supo que debía estar en ella. No era la primera vez que se intentaba el camino hacia las Indias por el Oeste. Hacía menos de treinta años, la expedición de Cristóbal Colón, había arrojado unos resultados inesperados. Cualquier cosa que se derivara de aquella nueva aventura requeriría de un cronista dispuesto a contarla.

Pigafetta, avalado por el nuncio papal en la corte española, accedió así a Fernando de Magallanes, el almirante portugués que había presentado la idea de la



Mapa del mundo en el que se representa la ruta de la vuelta al mundo de la nao Victoria. Obra de Pigafetta en 1519-1522.

expedición, y que estaba llamado a comandar la flota de cinco naos, que partiría en principio por espacio de dos años, en busca del clavo de las Malucas, dispuesto a demostrar que las preciadas islas caían en la demarcación española del Tratado de Tordesillas que había dividido el mundo entre España y Portugal. Ésta era la propuesta que le había hecho al rey de España, y éste y no otro era el cometido de la expedición. Magallanes partió de Sevilla en una expedición comercial y nunca con el objetivo de dar la vuelta al mundo. La gesta nunca antes acometida jamás entró en sus planes. De hecho, pese a su repercusión internacional e histórica, ni siquiera llegaría a darla, pues moriría mucho antes, pero precisamente ahí radica el mérito de la labor de su cronista, Antonio de Pigafetta: en pasar a la historia como si realmente lo hubiera hecho.

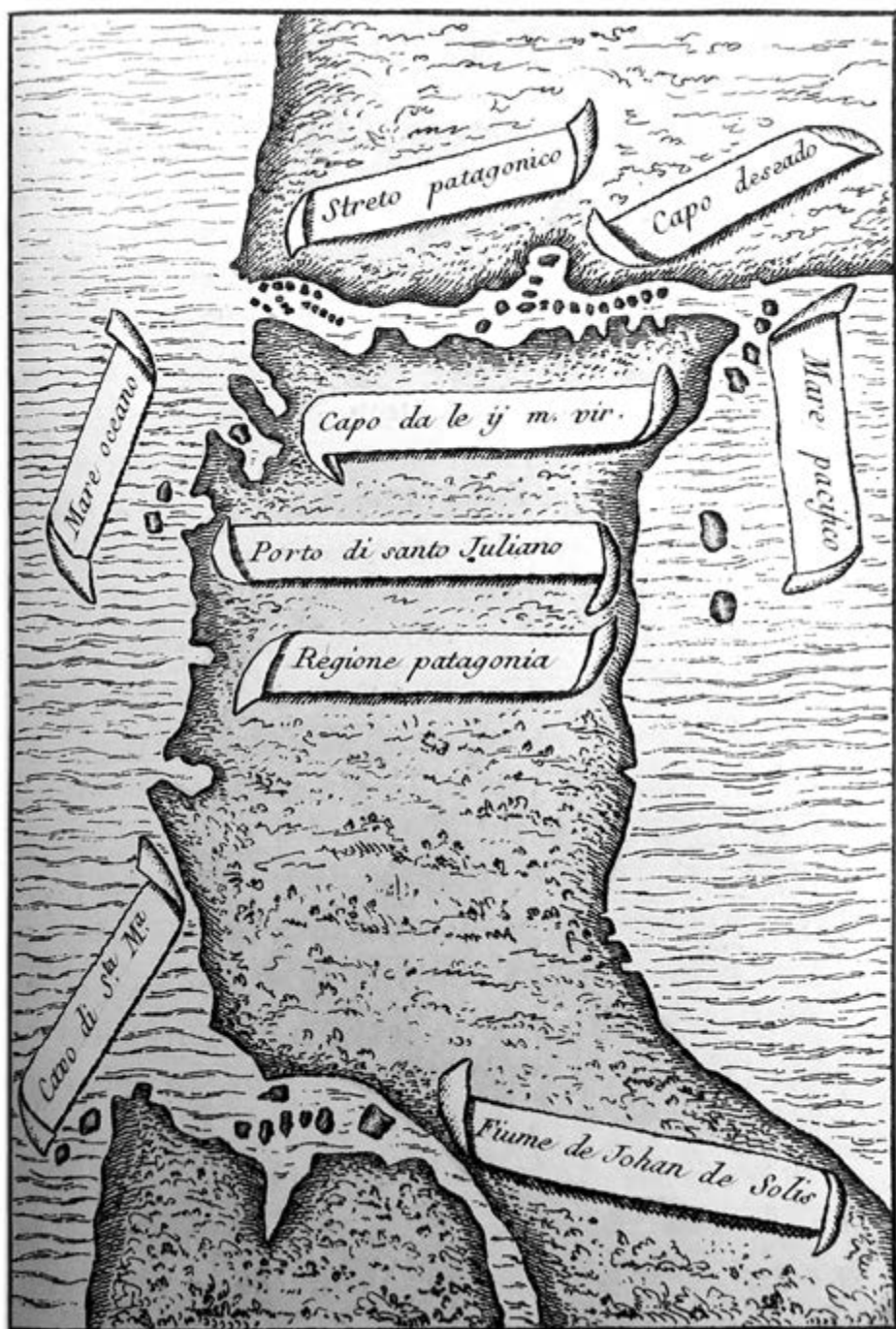
Pigafetta embarcó como sobresaliente en la Trinidad, la nave comandada por Magallanes. Junto a él viajaban unos 250 hombres, entre los cuales se encontraba un vasco de Getaria, apellidado Elcano, que llegaría a tener un papel decisivo en la expedición, aunque nadie pudiera imaginarlo en aquel instante, y Pigafetta se resistiese a concedérselo en el futuro. El italiano no tenía misiones asignadas,

pero él se había autoimpuesto la obligación de llevar un diario exhaustivo de a bordo, cosa que cumplió con diligencia y, en algunas ocasiones, con un poco más de imaginación de la que hubiera sido estrictamente necesaria.

UNA DEVOCIÓN RENDIDA A MAGALLANES

Quizá por simpatía personal, por un sentimiento de gratitud o sencillamente por reconocerle el líder de la expedición, Pigafetta se dedicó desde el primer momento a ensalzar la figura de Fernando de Magallanes. Su devoción no puede menos que contrastar con la antipatía personal que el portugués despertó en otros de los integrantes de la expedición. Son variados los testimonios que nos hablan de la férrea disciplina de Magallanes, y, aunque no es fácil juzgar con criterios del siglo XXI acciones llevadas a cabo en el XVI, muchas son las fuentes que le definen como un hombre de genio bronco y modales abruptos. Sin embargo, desde el primer momento, rendido a su figura, Antonio de Pigafetta nos lo presenta como el prototipo de héroe renacentista. No hay un adjetivo que manche su nombre en el relato que verá la luz una docena de años después del regreso, en una expedición en la que ya ni Magallanes, ni la nave que capitaneaba, ni ninguno de los hombres que él dispuso al mando de las misma, existían. *La relazione del Primo Viaggio en Torno al Globo* acaba con la vuelta a España de una nave maltrecha y 18 supervivientes agotados. En el relato -como en la realidad-, Magallanes ha muerto a mitad de camino, sin haber alcanzado ni tan siquiera las soñadas islas de las especias. Sin embargo, de manera universal y 500 años después de lo acaecido, se ha convertido en protagonista exclusivo de la gesta.

¿Y no es esta la realidad? En parte, sí. Magallanes parte de España por el oeste con el objetivo de encontrar las Molucas, comanda cinco naos, descubre el estrecho que lleva su nombre, navega el Pacífico y encuentra el archipiélago filipino. Hasta ahí su lugar en la historia. En la isla de Mactán encuentra la muerte a manos del cacique local Lapu Lapu. Magallanes, en consecuencia, no sobrevive, no llega a las Molucas, no carga las naves de especias, no vuelve a España doblando el cabo de buena Esperanza, no le da noticias fehacientes al rey Carlos I, ahora emperador, de la redondez del mundo. No circunnavega la tierra. Todo esto sucede tras su muerte, y no es Magallanes quien lo protagoniza, sino Juan Sebastián Elcano. Magallanes muere en medio de la realización de su gesta, pero curiosamente esa muerte injusta, desigual y temprana basta para colocarle en el lado de las muertes heroicas y a destiempo, junto a Ulises, Jesucristo o Alejandro Magno. Pigafetta se encargará de ello. Nadie puede decir que sea parcial en sus escritos. Probablemente ni siquiera lo pretenda.



Mapa de Pigafetta en el que se representa el sur del continente americano, con la Región Patagónica.



Mapa detallado del llamado Estrecho de los Patagones o de Magallanes, realizado por Pigafetta.

LA CONSTRUCCIÓN DEL HÉROE

Entre las décadas de los años 30 y 40 del pasado siglo, Fitzroy Raglan y Joseph Campbell desarrollaron sendos trabajos para analizar el mito del héroe. Examinaron las historias de varios héroes universales y las dividieron en incidentes separados, descubriendo así que ciertos tipos de incidentes ocurren en todas las historias. Las figuras heroicas comparten un patrón común en todas las mitologías. La aventura mitológica del héroe -el viaje del héroe- sigue así una ruta estándar, en una magnificación de los ritos: separación- iniciación-y retorno. Siempre se da una separación del mundo normal o conocido, una penetración en alguna fuente de poder o conocimiento, y un retorno paradigmático que mejora la vida, propia o ajena.

Si analizamos la manera en que la diferente bibliografía, comenzando por Pigafetta a tiempo real, trata la imagen de Magallanes, nos encontraremos con todos y cada uno de los pasos del viaje del héroe, que terminan por elevar el personaje histórico a la categoría del mito impreso en la conciencia colectiva. Tras el primer relato de Pigafetta, y con no muchas más fuentes originales, se suceden y se combinan, durante cinco siglos, distintos relatos. Si bien son variados y motivados por razones muy diversas, la mayoría de autores comparten el compromiso de ensalzar

al personaje y su hazaña. La suma de todos ellos formará la noción colectiva del personaje.

Dentro del modelo para la construcción de un héroe, nos encontramos, primeramente, con el diseño de su personaje. El héroe o protagonista se modela al modo de una novela. Para alcanzar esa categoría se deben cumplir varios requisitos: sus características o su nacimiento deben revelar algo especial, debe producirse una transgresión con el mundo establecido en busca de algo nuevo, debe encarnar unos importantes valores éticos, debe sufrir una muerte prematura y trágica y debe convertirse en un ser paradigmático: es decir, lo que alcance, descubra o muestre al mundo tiene que trascender, tiene que ser mucho más grande que él mismo. Desde Ulises a Jesucristo, los mitos cumplen estos requisitos, independientemente de cómo hayan sido los personajes reales que los hayan inspirado. Magallanes se cría alejado de sus padres, en la corte portuguesa, e incluso sus detractores hablan de su capacidad e intuición para la navegación. Se nos presenta como un hombre inteligente, convencido de sus ideas e imbuido de un afán emprendedor y evangelizador. Por supuesto, también muere de forma trágica, y su hazaña acabará por trascenderle. Desde Pigafetta hasta Zweig en *El Hombre y su Gesta*, sus “cronistas” nos han legado una historia que encaja punto por punto en lo que denominamos la travesía del héroe.

EL VIAJE DEL HÉROE MAGALLANES

La travesía del héroe, según los arquetipos de Campbell y Raplan es un viaje iniciático en el que el protagonista parte del mundo conocido u ordinario, se enfrenta al mundo extraordinario y vuelve con algo, una fórmula un elixir, una solución a un problema, una suerte de resurrección. En el punto de partida también deben darse varios factores: la llamada a la aventura, que en el caso de Magallanes la cumplirá su relación epistolar con Francisco Serrano, el amigo que le cuenta, desde las Molucas, las bondades de establecerse allí; el rechazo de la llamada, en su caso a través de los obstáculos que la corte portuguesa pone a sus proyectos; y el encuentro con el mentor. Como tantos otros héroes, Magallanes encuentra en su camino a una figura protectora. En su caso son varias: Rui Faleiro, el astrónomo que da forma científica a sus intuiciones; López de Haro, el comerciante que se anima a financiar sus sueños; Diego Barbosa, el alcaide de los Reales Alcázares, que al convertirse en su suegro le abre las puertas de alta sociedad sevillana; o el obispo Fonseca, a cargo de la Casa de Contratación. Todos ellos le permitirán llegar ante el rey de España y, de uno u otro modo, avalarán, ante él, su proyecto.

El cruce del umbral, el punto de partida hacia lo extraordinario será la marcha de la expedición en agosto de 1519 desde Sevilla. El umbral es lo que separa a

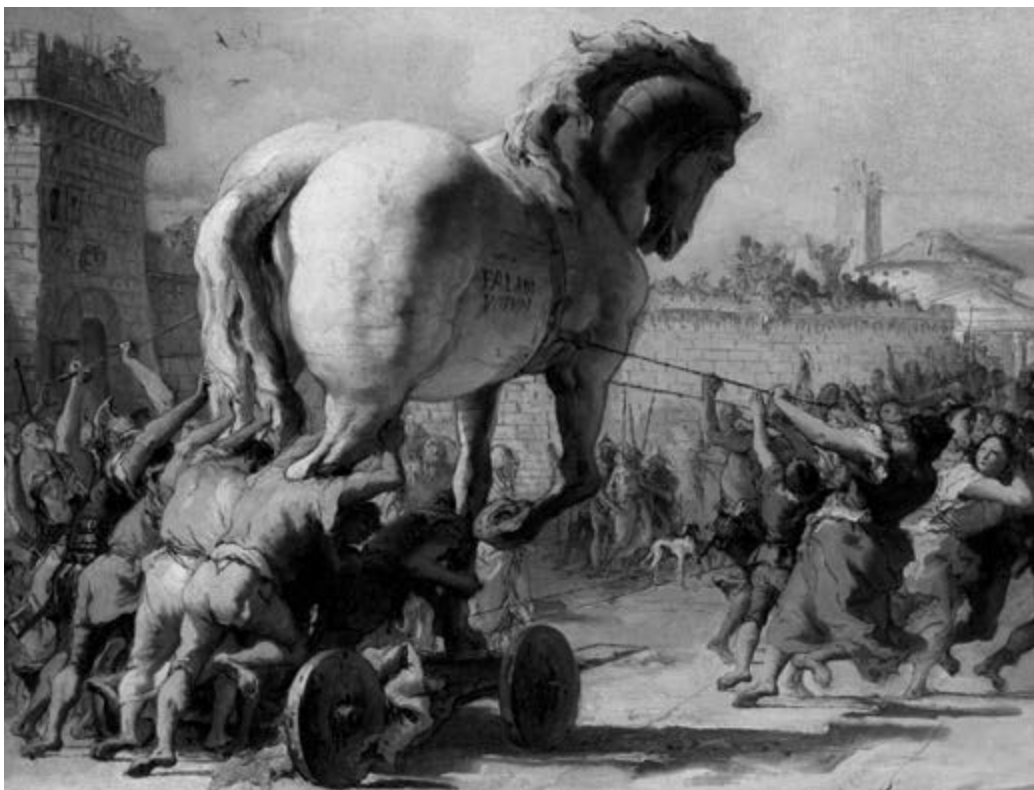
los comunes mortales de los elegidos. Es la frontera entre el confort de lo conocido y un mundo lleno de aventura y peligros. El héroe no puede conformarse con lo primero. Magallanes cumple este arquetipo cuando traspasa el umbral, con la convicción de llevar a cabo su búsqueda sin miedo ante lo desconocido.

A lo largo de esa travesía por el mundo extraordinario, se suceden también una serie de patrones: el camino de las pruebas, donde se viven aventuras, se encuentran experiencias jamás vividas y se recolocan aliados y enemigos. Pigafetta nos cuenta magistralmente a través de sus páginas cómo la expedición pisa lugares nunca antes hollados, cómo se enfrentan a animales jamás vistos, y a razas de caníbales o gigantes nunca antes contactadas por los europeos. Las pruebas se suceden. Magallanes y los suyos tienen que superar la incertidumbre y sobreponerse al miedo, padeciendo hambre, frío, tempestades y enfermedades. Pero ese camino, lleno de retos por el que transita el héroe, no estará completo hasta que se enfrente al más importante de los desafíos. Campbell explica que, cuando el héroe llega al punto más bajo de su círculo mitológico, pasa por una prueba suprema y, tras ella, obtiene su recompensa. También se cumple aquí. La prueba suprema que se ve obligado a superar Magallanes es el motín de sus hombres.

LA PRUEBA SUPREMA Y EL REGRESO

Ignorados y ninguneados, los tres capitanes españoles se alzan contra Magallanes en abril de 1520 en la bahía de San Julián. No conocen la derrota a seguir. No se les consulta ni informa, y no están dispuestos a resistir allí varios meses de invernada, cuando el capitán general ordena parar y racionar los víveres. Ese momento, con una mayoría real a favor de los sublevados, es para Magallanes su momento más bajo, su prueba más dura. Y la supera. Tirando de disciplina, Magallanes ordena ejecutar o abandonar a los artífices del levantamiento. Y todavía después, en un empeño por continuar adelante, cuando sus hombres le piden volver a España, tendrá que enfrentarse a la pérdida de un navío y a la desertión de otro, el capitaneado por su colega portugués Esteban Gómez. El héroe se encuentra solo en su clarividencia. Nadie le cree ni le apoya. Llega a dudar de sí mismo, hasta que en un momento de catarsis llega la ansiada recompensa: el paso al mar del sur, el estrecho que cinco siglos después aún lleva su nombre, como una constatación empírica de que sus cálculos y sus previsiones eran acertadas.

Pero cuando el protagonista alcanza su momento cumbre, todas las estructuras del relato comienzan el camino del regreso. El regreso también debe cumplir un esquema determinado, debe tener la fuerza suficiente para anclarse en el imaginario colectivo. Comienza con una negativa, que se produce aquí, cuando



Dos obras pictóricas en las que se evidencia la travesía del héroe: arriba, Ulises resiste la prueba del canto de las sirenas, de Waterhouse, 1891. Abajo el mismo héroe venciendo la resistencia de Troya con el engaño del caballo. Del Tiepolo, 1780.



Grabado de la muerte de Magallanes a manos de los nativos de Mactán. c.1840. Anónimo.

Magallanes, una vez hallado el paso, sin apenas víveres y sin conocer las dimensiones del vasto mar que se abre ante él, opta por seguir hacia delante. Y debe constar de una huida mágica, una auténtica barrera de obstáculos destinada a impedir el regreso del héroe. Su momento más álgido será su propia muerte. Magallanes muere a manos de un cacique local que se negaba a someterse al rey de España en la isla filipina de Mactán, en una batalla desigual. Pigafetta cuenta su muerte de manera heroica, creando el paradigma, la trascendencia del héroe, al afirmar que el resto pudo salvarse cuando Magallanes les cubrió en su huida. Tras su muerte, el cuerpo del héroe, es también objeto de polémica. Su tripulación trata de recuperarlo, mientras los nativos deciden quedárselo, como trofeo. Para amigos y enemigos, Fernando de Magallanes ha dejado de ser un hombre, desde el momento en que su cadáver se convierte en un símbolo.

EL MITO SEGUIRÁ VIVO HASTA LA VUELTA A ESPAÑA

El navegante portugués no regresará a casa, como no lo hace Aquiles. Y aquí debería acabar su recorrido, pero —y aquí radica el mérito— no lo hace, porque su gesta aún no está completa. Desde el momento de su muerte, en abril de 1521, hasta el regreso de la diezmada expedición a España, en septiembre de 1522, ocurren mil y un trabajos más. Al cargo de la misma se suceden diferentes capitanes, hasta que Juan Sebastián Elcano se alza con el liderazgo natural. Las naos vagan perdidas hasta alcanzar las Molucas, en cuyo trayecto conocen diferentes reinos, monarcas y riquezas nunca vistas. Se ven obligados a deshacerse de una de las naves, y, ya conseguidas las preciadas especias —el objeto de la expedición— y a punto de regresar a España, las dos únicas naves que quedan se enfrentan a una difícil decisión, que impone a la Trinidad el camino del Pacífico y a la nao Victoria, la comandada por Elcano, la ruta portuguesa por el temido cabo de Buena Esperanza. El marino vasco comandará su nao desde Timor por una travesía jamás realizada antes, sorteando a los portugueses que tienen el encargo de boicotear la expedición. Elcano bordeará el cabo de Buena Esperanza, se enfrentará a una travesía de cinco meses sin pisar tierra firme ni poder aprovisionarse con alimentos frescos, y urdirá una treta que les permita hacerse con algunos víveres en Cabo Verde, cuando ve que sus hombres van muriendo, uno tras otro. En una última hazaña, cuando el gobernador de Cabo Verde descubre el engaño, Elcano huye, dejando a trece de sus hombres presos en la isla, pero salvando la maltrecha nave y el clavo que traen desde las Molucas. Con ambos llegará a España, contará a su soberano que se ha circunnavegado por primera vez toda la redondez de la tierra y en un gesto caballeresco que le honra, lo primero que le pedirá al monarca es su intercesión para liberar a los hombres que quedaron prisioneros de los portugueses. Con argumentos mucho más endebles

se han hecho producciones cinematográficas. Sin embargo, Pigafetta se las arregla para no pronunciar el nombre del capitán de la Victoria ni un solo momento a lo largo del relato. Elcano no aparece, no figura, no sale en la foto. Es el hombre que culmina la singladura, el marino a quien el rey de España otorga un escudo de armas reconociéndole la hazaña de haber dado la vuelta al mundo, pero su nombre no aparece ni una sola vez a lo largo de todo su libro.

LA RESURRECCIÓN SIMBÓLICA DE MAGALLANES

El regreso trae aparejado un nuevo paso del umbral. En este caso se produce cuando la nao Victoria, capitaneada por Juan Sebastián Elcano, vuelve a Sanlúcar tres años después de su partida. Solo lleva a bordo 18 supervivientes, pero sus bodegas están llenas de productos de las Islas Molucas —el don o regalo que traen de regreso al mundo ordinario. Sin embargo, al no mencionarse el nombre del artífice de la gesta, de la persona que realmente culmina el regreso con su propia travesía poblada de peligros, la honra, el descubrimiento y la gloria parecen pertenecer, por defecto al impulsor de la expedición, a Fernando de Magallanes.

Y se produce el último paso en la travesía del héroe, el de la resurrección. Ésta no tiene porque ser física. Como sucede en este caso, la resurrección de Magallanes es simbólica. Magallanes revive en el relato de Pigafetta, que se apresura a hacer llegar la crónica de su viaje a tres cortes diferentes —Francia, España y Portugal— en el espacio de tres meses. El italiano, un visionario del marketing, es plenamente consciente de su importancia. *“Partiendo de Sevilla, pasé a Valladolid, donde presenté a la sacra Majestad de Don Carlos no oro ni plata, sino cosas para obtener mucho aprecio de tamaño señor. Entre las otras, le di un libro, escrito por mi mano, con todas las cosas pasadas, día a día, en nuestro viaje”*. El relato. Cuando el clavo llegado de las Molucas ya no exista, cuando las Molucas no le interesen a nadie, el relato seguirá vivo, seguirá trascendiendo a sus protagonistas. Convierte de esta forma Pigafetta su escrito en el punto de partida de la construcción del héroe de Magallanes. La gloria del portugués fue el éxito de Pigafetta.

El logro de Elcano fue reconocido por su el rey de España y sus coetáneos. La noticia de la primera vuelta al globo se expandió rápidamente por toda Europa. Tres años después de su vuelta, el marino vasco, comandaría, junto a Jofre de Loaysa, una desafortunada expedición con el objetivo nuevo de “colonizar” las Molucas, y en ella, encontrará la muerte. Pero, en lo que atañe a la gesta, al relato literario, a la construcción mental del héroe, Elcano es un secundario. Como afirma la investigadora Marguerite Cattán *“No se niega el logro de Elcano y, como el logro de Ulises con su astuta treta para abrir las puertas de Troya, su*



Mapa de las islas Cebú y Mactán, en las Filipinas. En la primera, abajo, Magallanes hizo desembarcar la expedición. En la segunda, más pequeña, encontró su muerte.



Grabado en cobre de Magallanes, obra de Arnoldus Montanus, 1671. Biblioteca Nacional de Chile.



Mapa de las islas Malucas, situadas, según señala el autor, Pigafetta, en las Antípodas.

hazaña pasa a los anales de la historia. Sin embargo, la expedición que resultó en la primera vuelta al mundo llevará por siempre el nombre de Magallanes. Al igual que Aquiles quien, sin llegar a conquistar Troya, es el héroe de *La Ilíada*, la historia del paso austral y la primera vuelta al mundo pertenece a Magallanes”. Elcano es quien regresa a España, pero él no será el héroe de la aventura. Para el relato él es solo una de las piezas de la historia que escribió Magallanes. El portugués es el héroe primario y quien gana la gloria de haber abierto el paso a los españoles para la posesión del don o regalo que siempre traen los héroes, el hallazgo que beneficiará y mejorará el mundo.

Magallanes sigue siendo hoy en día un personaje polémico. Para unos es un tirano, para otros un traidor, para otros un visionario, pero la mayoría le considera un héroe. Y los héroes, lo hemos visto, se pueden construir a través de un relato adecuado, con los ingredientes medidos y cocinados a su debido tiempo. Campbell afirma que, si los hechos de una figura histórica real lo proclaman héroe, los constructores de su leyenda inventarán para él las aventuras apropiadas. En muchos casos, no sabemos qué acciones —ni mucho menos qué emociones, pensamientos o valores— pertenecieron realmente a Fernando de Magallanes, pero es la suma de todos ellos, de cada una de las piezas colocadas por cada uno de sus historiadores los que le han despojado de los ropajes históricos y le han revestido de mito. La Historia con mayúsculas está hecha de historias con minúscula, de relatos. No lo olvidemos cuando nos enfrentemos a la misma. ●

Más artículos sobre el mismo tema

TEXTO: VANESSA CASADO

En este número dedicado a la primera vuelta al mundo y a los dos grandes expedicionarios, Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano, hemos querido proporcionar a nuestros lectores una lista de otros artículos que, publicados a lo largo de la vida del Boletín de la Sociedad Geográfica Española, de una forma y otra, y con distintas perspectivas, abordan este mismo tema. Sin duda, una materia inacabable.



BOLETIN 4

A VUELTAS CON MAGALLANES, *LUIS PANCORBO*

PÁG 22

En este artículo, el periodista y escritor Luis Pancorbo, Miembro Fundador de la SGE, nos habla de los grandes empeños de los españoles en las aguas. Mucho de lo que sabemos sobre la empresa de Magallanes se lo debemos a Antonio Lombardo, más conocido como Pigafetta, autor de la crónica más famosa sobre este viaje y que formaba parte de él. Su inventiva, escudada en el testimonio directo, se hace indestructible. ¿Quién iba a poner reparos en España el 6 de septiembre de 1522 a cuanto contaba un señor como Pigafetta, demacrado y tirando a moribundo, como los demás 17 famélicos supervivientes de la primera circunnavegación del globo?

BOLETIN 19

LA PRESENCIA ESPAÑOLA EN EXTREMO ORIENTE

DOLORES PÉREZ. PÁG 8

En el siglo XVI, la búsqueda de una nueva ruta de las especias, en competencia directa con los portugueses, llevó a Magallanes y Elcano a dar la vuelta al mundo y descubrir nuevos archipiélagos y tierras en el Sudeste Asiático. La conquista de las Filipinas por Legazpi y sobre todo la comprobación de un viaje de retorno hacia México por Urdañeta, sentaron las bases de la presencia española en Oriente.



BOLETIN 29

LA IRRESISTIBLE ATRACCIÓN DE LA ESPECIERÍA.
EXPEDICIONES ESPAÑOLAS AL MOLUCO

RAMÓN JIMÉNEZ FRAILE. PÁG 26

En el siglo XVI los españoles protagonizaron la exploración de la Tierra, de sus nuevos océanos recién descubiertos y en particular del Pacífico, que pasó a ser un “lago español”. La búsqueda de las míticas

islas especies no había hecho más que empezar. En este artículo, el autor nos narra la apasionante aventura de los españoles rumbo a las Molucas.



BOLETIN 39

VIAJES Y EXPEDICIONES MARÍTIMAS, LOLA ESCUDERO

PÁG 6

Una gran parte de la historia de las exploraciones ha estado protagonizada por navegantes. Desde los míticos viajes de los fenicios por la costa de África hasta las modernas expediciones científicas a bordo de barcos-laboratorio como el Hespérides, los mares y océanos han sido el escenario de miles de historias de descubrimiento, exploración, naufragios, éxitos y fracasos.

LAS EXPEDICIONES PORTUGUESAS, ENRIQUE SANCHO. PÁG 10

Fueron los portugueses quienes iniciaron una nueva era en la historia de la navegación que daría como resultado la exploración de todo el planeta y el descubrimiento de nuevos continentes y océanos. Y todo con un objetivo: llegar directamente hasta las Indias.

EL LAGO ESPAÑOL, PEDRO PÁRAMO. PÁG 44

Durante siglos el Océano Pacífico fue conocido como “el lago español” por el que las naves españolas navegaron, exploraron y comerciaron. Desde su descubrimiento por Vasco Núñez de Balboa el 25 de septiembre de 1513, pasando por Cristóbal Colón, Magallanes, hasta que España arrió su última bandera en el Pacífico, el 14 de junio de 1899.



BOLETIN 48

CRISTÓBAL DE HARO. HISTORIA DE UN EMPRENDEDOR,

ADELAÏDA SAGARRA GAMAZO. PÁG 34

Perteneciente a una familia de grandes mercaderes burgaleses, proporcionó apoyo financiero al viaje emprendido en 1519 por Fernando de Magallanes. Y llegó a asumir personalmente una parte de su costo.

LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS, LOLA ESCUDERO. PÁG 64

En este artículo podemos encontrar el panorama de las relaciones comerciales entre España y Filipinas, desde la integración de las islas como un territorio de la Corona, pasando por el Galeón de Manila y la Real Compañía de Filipinas, hasta la Compañía del Marqués de Comillas y las nuevas compañías de finales del siglo XIX.

La “Romería a Rusia” de Ramón J. Sender

TEXTO: LUSA MARTÍN MERÁS

En los años veinte del siglo pasado fueron muchos los escritores, periodistas y políticos españoles que emprendieron viaje a la nueva Unión Soviética, en lo que Ernesto Jiménez Caballero denominó “romerías a Rusia”. La inédita construcción del paraíso socialista sobre las ruinas del régimen zarista atraía a todos aquellos viajeros fascinados por el triunfo de la tecnología y la industria. Ramón J. Sender fue uno de aquellos viajeros que, en 1933, invitado por la Internacional Comunista, visitó la URSS, un país que llevaba a cuestas un largo proceso revolucionario iniciado en 1905, continuado durante la intervención rusa en la Primera Guerra Mundial, y la sangrienta guerra civil posterior.





UN ESCRITOR COMPROMETIDO

Ramón J. Sender (Chalamera, Huesca, 1901. San Diego, Estados Unidos, 1982) fue un prolífico escritor y periodista que, desde temprana edad, empezó a escribir y a colaborar en prensa. Participó en la guerra de Marruecos como soldado de reemplazo, y a su vuelta se instaló en Madrid, donde ingresó en la redacción del diario *El Sol* como redactor y corrector. Antes de la Guerra Civil ya era uno de los escritores más prestigiosos del momento, gracias a sus novelas *Imán* (1930), *Siete domingos rojos* (1932) y *Míster Witt en el Cantón* (1935) entre otras.

En el capítulo de los reportajes periodísticos, alcanzó gran notoriedad al narrar en 1925 el desenlace del famoso crimen de Cuenca. En 1933 publicó “*Tormenta en el sur. Primera jornada del camino a Casas Viejas*”, la primera crónica de las 11 que dedicó a la sublevación anarcosindicalista de Casa Viejas. Aquel mismo año recogió sus artículos en el libro *Casas Viejas (Episodio de la lucha de clases)* y un año después, en 1934, lo publicó y amplió en *Viaje a la aldea del crimen. Documental de Casas Viejas*. De ideas revolucionarias, simpatizó primero con los movimientos anarquistas y más tarde con los comunistas, de los que se desvinculó en la guerra civil. En todo caso, en febrero de 1933 fue uno de los fundadores la Asociación de Amigos de la Unión Soviética de inspiración comunista.

Remón J. Sender; arriba y alguna de sus obras más significativas, a la izquierda.



Gran óleo que representa el día de la aprobación de la nueva Constitución. Obra de Isaak Brodsky, 1930.

LA GUERRA CIVIL Y SUS DESGRACIAS

El estallido de la Guerra Civil Española le sorprendió en San Rafael (Segovia), con su mujer Amparo Barayón y sus dos hijos. Al ocupar los rebeldes esa zona decidieron separarse, él se incorporó al frente republicano y su familia marchó a Zamora para refugiarse con la familia de su esposa. En el mes de octubre fusilaron los franquistas a su mujer y a su cuñado, aunque él no tuvo noticia hasta el mes de diciembre. Al quedar sus hijos desamparados en zona enemiga, se trasladó a Francia, donde los niños habían sido recogidos por la Cruz Roja Internacional. Una vez, instalados sus hijos y al cuidado de personas de su confianza, volvió a Barcelona para incorporarse al frente. Su actitud fue inequívoca y participó activamente en la propaganda republicana, siendo oficial adscrito al Estado Mayor republicano en la defensa de Madrid contra los franquistas. Su ruptura con el partido comunista ya durante la guerra no está muy clara, pero el resto de su vida fue un anticomunista convencido. En 1938 la República lo envió a Estados Unidos, a dar conferencias en universidades y otros centros para presentar la causa republicana. Luego estuvo en París a cargo de una revista de propaganda de guerra, llamada *La voz de Madrid*, donde permaneció hasta que Barcelona cayó en poder de Franco, momento en que se exilió a México hasta 1942, cuando se asentó definitivamente en Estados Unidos, acogido gracias a la recomendación de Eleanor Roosevelt, y donde se le consideraba como un notorio refugiado europeo de izquierdas. Falleció en 1982 en San Diego, Estados Unidos.



De izquierda a derecha, Stalin, Rykov, Zinoviev y Bujarin.

Las crónicas de viaje de Sender, bajo el título *Madrid-Moscú* fueron publicadas en el periódico *La Libertad* entre el 27 de mayo y el 13 de octubre de 1933. En 1934, con modificaciones y ampliaciones posteriores, se publicó como libro en la editorial Pueyo. La edición que comentamos *Madrid-Moscú Notas de viaje, 1933-1934*, con prólogo de José Carlos Mainer, Fórcola Ediciones, 2017, es la segunda edición en español y está basada en la primera.

EL FARO DE LA HUMANIDAD

Solo la brillante ciudad de Nueva York atrajo tanto la atención de los europeos de los años 20 y 30 como lo hizo la Unión Soviética. Las razones de la curiosidad eran simétricas: en Nueva York se admiraba o se denigraba la culminación material del capitalismo; en la nueva Rusia, la inédita construcción del paraíso socialista sobre las ruinas del más antiguo de los regímenes, el zarista.

La Unión Soviética que visitó Sender como invitado de la Internacional Comunista era la consecuencia de un largo proceso revolucionario, que empezó en 1905, y que no interrumpió ni la catastrófica intervención rusa en la Primera Guerra Mundial y el armisticio unilateral de 1917, ni la sangrienta Guerra Civil de 1917 a 1920.

En 1919 Lenin había fundado la Tercera Internacional, que acogió a todos los socialistas del mundo. Tras la muerte de Lenin, Josef Stalin había asumido en 1924 la jefatura del Estado, y la hegemonía del partido soviético sobre todos los partidos hermanos de otras naciones. Las nuevas medidas económicas cambiaron la faz del país y, tras conocerse las largas y mortíferas hambrunas, se procedió a la colectivización de la agricultura y a su organización en koljós. La exportación de productos agrarios facilitó capitales para el logro de la mayor obsesión del régimen, la industrialización, que consiguió en pocos años duplicar la producción de carbón y triplicar la de acero. La fiebre industrial supuso la adopción de jornadas laborales de 16 y 18 horas. La colectivización de la propiedad privada se construyó sobre el exterminio de los *kulaks*, los antiguos siervos emancipados por el Zar Alejandro I, que se habían convertido en pequeños propietarios, y por el desabastecimiento, seguramente provocado, de las regiones más insumisas.

Todavía se discute hoy si la muerte de dos o tres millones de campesinos ucranianos en el comienzo de los años 20 y después, entre 1932 y 1933, fue un genocidio decidido por Stalin o un error de planificación combinado con las pésimas cosechas y las requisas indiscriminadas de grano.



Obreros trabajando en un taller de costura. Una muestra de la incorporación de la mujer al trabajo productivo.

EL VIAJE Y EL LIBRO

La obra está dividida en capítulos con títulos que hacen referencia a los aspectos de la realidad moscovita que va conociendo. Empieza su viaje pasando por Cataluña, Francia, Polonia y Alemania a los que describe en rápidas pinceladas. Sender llegó a Moscú invitado a una olimpiada de arte revolucionario durante ocho días, pero prolongó su estancia por invitación expresa de la Unión Internacional de Escritores Revolucionarios, que le acompañaron y mostraron todos los logros de la revolución que el autor observa con una curiosidad entre desenfadada y admirada. Según él, los habitantes de Moscú, y por extensión de toda la URSS, viven en el mejor de los mundos, donde todos trabajan y colaboran en las tareas generales muy felices. Los proletarios van a la ópera y se divierten, las chicas son jóvenes sanas y guapas, y todos trabajan sin descanso para cumplir el plan quinquenal. Sender no tiene duda de que está viendo el verdadero pueblo moscovita con todas sus conquistas y no el que ven los turistas de Intourist que critican la realidad soviética con ojos europeos y según él, se mueven por resortes sentimentales. Las escuelas y los padres se desviven por los niños y los protegen, ya que son los verdaderos reyes del pueblo. No existen colas para la comida ni para otros bienes, que adquieren a un precio muy bajo en los economatos con



Mayakovskaya, estación del metro de Moscú, realizada bajo la consigna de Stalin “un palacio para el pueblo”



El hotel Loskutnaya en Moscú, cercano a la Plaza Roja. 1930.

el carnet de obrero. Solo hay colas para comprar libros. Las muchachas son independientes y participan en las sesiones de atletismo que son muy numerosas. Las reclamaciones sobre los servicios públicos se recogen ordenadamente y son resueltos en poco tiempo. Tuvo ocasión de ver a Stalin en la Plaza Roja y comprobar cuanto le admira el pueblo. Considera que toda la política está orientada a la economía.

UNA CONVIVENCIA IDÍLICA

Piensa que el nivel de vida allí es como el de Vallecas o Cuatro Caminos; sin embargo, de todas las reformas emprendidas por la revolución, precisamente la mayor ha sido la inmoliación de la independencia personal, de la intimidad e incluso de la vida privada, en nombre de la colectivización. Explica que los domicilios privados son diminutos, hasta en el caso de los dirigentes, pero en cambio los espacios de socialización son grandes y espaciosos como los comedores en las fábricas, las oficinas amplias y luminosas, así como los parques culturales donde se practica deporte y cultura física, se asiste al teatro y al cine, se escucha música o se canta. Comprueba la camaradería sin mengua del ejercicio de la autoridad, cuando procede que así sea, y todo el mundo parece saber lo que



Reunión del Partido Comunista en Moscú. Foto de Annemarie Schwarzenbach.

tiene que hacer. El orden público se suele limitar a la reconvencción amable de los encargados de velar por él y en todos los órdenes de la vida colectiva parece haberse impuesto un intercambio de papeles pues los soldados pasan temporadas en las fábricas y los obreros industriales dedican algún tiempo de su vida participar en los trabajos de los campesinos. La práctica de la autocrítica política es habitual, y no se busca el conformismo ni la intemperancia con el disidente, sino una mejor conciencia del papel de cada uno. Paralelamente hay una jovialidad ante las dificultades y los problemas que Sender cifra en una expresión rusa que se oye a menudo y que se ha hecho traducir: *No importa*.

Sender ha comprobado que en la nueva Unión Soviética los escritores cuando se reúnen no hablan de literatura sino de política, y que, si bien en las bibliotecas abundan los libros, se traducen los extranjeros y florecen las literaturas en todas las lenguas de la Unión, lo más importante que sucede es el triunfo de un nuevo teatro realista, que en gran medida es una creación colectiva que implica a muchos autores y actores. En realidad, el motivo de la invitación de Sender era la celebración de una olimpiada de teatro popular a la que, aunque lo oculte, asistieron otros colegas españoles de los que nuestro escritor no era el menos cualificado, ya que en 1932 había publicado un volumen de teatro de masas, que daba cuenta de algunas novedades de la escena europea revolucionaria.

En las páginas de *Madrid Moscú* lo sabemos discrepante del culto al poeta suicida Vladímir Maiakovski que, en su opinión, encarna el espíritu ruso tradicional, confuso y alucinado, no se sabe si contemplativo o dinámico o las dos cosas juntas. Maiakovski era según él la Rusia revolucionaria enferma de occidentalismo.

EL ENVÉS DEL PARAÍSO

El lector de *Madrid Moscú* advierte que Sender tuvo noticias del envés del paraíso: sabía lo sucedido en Ucrania y también en el Cáucaso, en las regiones de los antiguos cosacos. Ante todas estas noticias la actitud de Sender es ambigua, casi penosamente ambigua. Y con una calculada mezcla de impasibilidad y desparpajo, en sus crónicas se inventaba un comunismo alejado de la realidad del primer estalinismo.

Sin embargo, él considera que se ha comportado como un testigo inquisitivo y nada complaciente y así lo manifiesta la noche antes de su partida:



Una imagen anónima de Moscú en los años 30, con las colas para subir al autobús.

Yo he estado casi siempre en la Unión Soviética en una posición de crítica, sobre todo con los miembros del partido que yo suponía que tenían alguna responsabilidad. Aquella noche había hecho muchas observaciones desagradables y había tratado de señalar algunas contradicciones.

Pero ¡sorpresa! específica que su crítica es contra los escritores rusos que admiran sin rubor la cultura burguesa, y lo mismo hacen muchos comunistas que tiene complejo de inferioridad frente a la burguesía de los países capitalistas.

En una carta a sus anfitriones, que reproduce José Carlos Mainer en el prólogo de la obra y publicada en la revista *Octubre*, nº 4-5, decía lleno de fervor militante:

Ahora, después de mi estancia en la Unión Soviética vuelvo con la mayor fe en el triunfo completo y definitivo, y no solo definitivo sino inquebrantable. Después de todo lo que aquí he visto, no hay razón para que un intelectual esté indeciso. En la trinchera hay un uniforme y un fusil más...Al llegar aquí era un



A la izq. edificio de viviendas de El Lissisky. A la dcha, cartel enalteciendo la lucha del proletariado contra el capitalismo.



El famoso Hotel Nacional de Moscú, donde se reunió el primer Gobierno de los Soviets y se alojó Lenin.

intelectual, hoy es un soldado del frente de lucha y de la edificación socialista el que os deja. Saludos revolucionarios.

COMPAÑEROS DE VIAJE

Sender no fue el único visitante de la URSS que publicó sus impresiones, los libros de esta naturaleza abundaron en los últimos años de la dictadura de Primo de Rivera, pero no todos fueron tan entusiastas como las de nuestro escritor. El primero de los testigos, Fernando de los Ríos, era un catedrático socialista que acudió a negociar el ingreso de su partido en la Tercera Internacional, y cuyo informe fue desfavorable como contó en *Mi viaje a la Rusia soviétista*, 1921. También fue negativa la opinión de Ángel Pestaña, que llegó como representante de la anarquista Confederación Nacional del Trabajo y que plasmó sus impresiones en un par de folletos. *Setenta días en Rusia. Lo yo vi*, 1924 y *Setenta días en Rusia. Lo que yo pienso*, 1929. Más benévolos fueron Rodríguez Soriano, republicano radical, autor de *San Lenin (Viaje a Rusia)*, 1927, y el burgués liberal republicano,



Gentes de Moscú contemplando un desfile y, a la dcha., la Residencia de la Universidad Comunista para las Minorías Nacionales del Este, de los años 30.

Diego Hidalgo, que tuvo un gran éxito editorial con sus *Impresiones de un notario español en Rusia*, 1929. Pero el socialista Julio Álvarez del Vayo en *La nueva Rusia*, 1926 y *Rusia a los 12 años*, 1927, es el más crédulo y entusiasta de los viajeros de su partido, como se comprueba a la vista de otros testimonios: los de Rodolfo Llopis en *Cómo se forma un pueblo, la Rusia que yo he visto*, 1930, Julián Zugazagoitia, en *Rusia al día*, 1932 y Luis Amado Blanco en *8 días en Leningrado*, 1932. Estas complacencias contrastaron con las serias objeciones del periodista liberal Manuel Chaves Nogales que planteó serias objeciones al paraíso soviético en *La vuelta al mundo en avión. Un pequeño burgués en la Rusia roja*, 1929, en la novela *La bolchevique enamorada* del mismo año y en 1931 *Lo que ha quedado del imperio de los zares*, además de otra narración inspirada en un personaje real *El maestro Juan Martínez que estaba allí*, 1934.

Las páginas apasionadas y elogiosas que escribió Sender en Madrid-Moscú fueron las últimas dedicadas a la revolución rusa y, más allá de su ceguera y de sus legítimas esperanzas revolucionarias, son una inmersión de primer orden en la cenagosa historia del siglo XX. ●

Castilian Days

España vista por el sepulturero de su imperio colonial

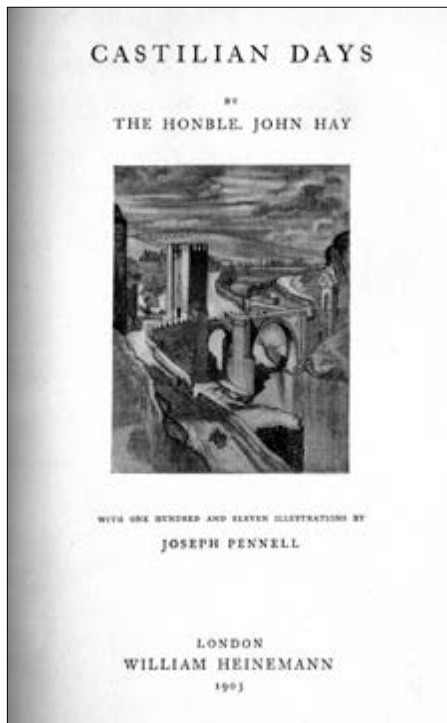
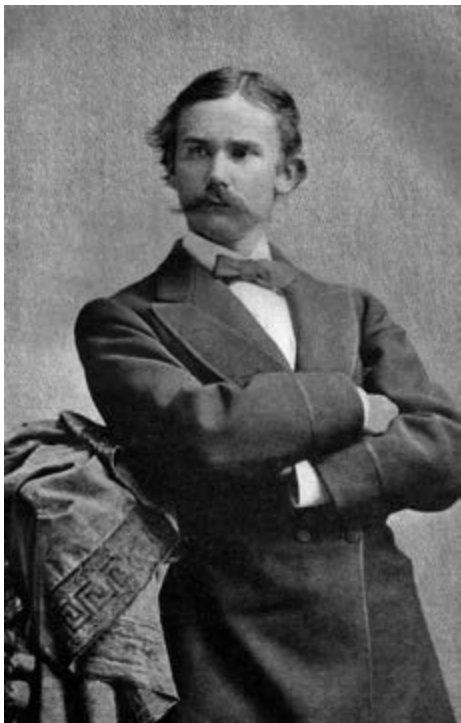
TEXTO: RAMÓN JIMÉNEZ FRAILE

El diplomático y escritor John Hay residió en Madrid, durante 1869 y 1870, como primer secretario de la embajada de Estados Unidos. Aprovechó su estancia para conocer de cerca la vida de España y de los españoles, y para escribir una serie de artículos que luego reuniría en el libro *Castilian Days*.

PROTAGONISTA DEL FIN DEL IMPERIO ESPAÑOL

Hay una foto que ilustra como pocas la humillación que supuso para España el fin de su imperio colonial, a raíz de la guerra contra Estados Unidos de 1898. En ella se ve al Secretario de Estado norteamericano John Hay entregando en su despacho de Washington al embajador francés Jules Cambon un cheque de 20 millones de dólares.

A la dcha., arriba, Jhon Hay en 1874, y portada de una edición de su libro Castilian Days. Abajo: John Hay, a la izquierda, entregando el cheque de 20 millones de dólares al diplomático francés Jules Cambon.



Ese era la compensación que, de manera unilateral, Estados Unidos había fijado a cambio de las Islas Filipinas, que pasaban a ser de su propiedad al mismo tiempo que Puerto Rico y Guam, la isla a la que arribó Magallanes tras su travesía del Océano Pacífico. También como consecuencia de la guerra, Cuba obtenía la independencia bajo tutela estadounidense, y España se veía obligada a asumir la deuda nacional cubana, que ascendía a más de 400 millones de dólares.

El embajador francés formaba parte del equipo español que negoció —o mejor dicho vio cómo se le imponía— el Tratado de París, que ponía fin a la guerra hispano-norteamericana. Para evitar que un ciudadano español pasara por el mal trago de participar en la escenificación de la liquidación de su imperio colonial, fue el diplomático galo el que recibió el cheque de manos del jefe de la diplomacia estadounidense.

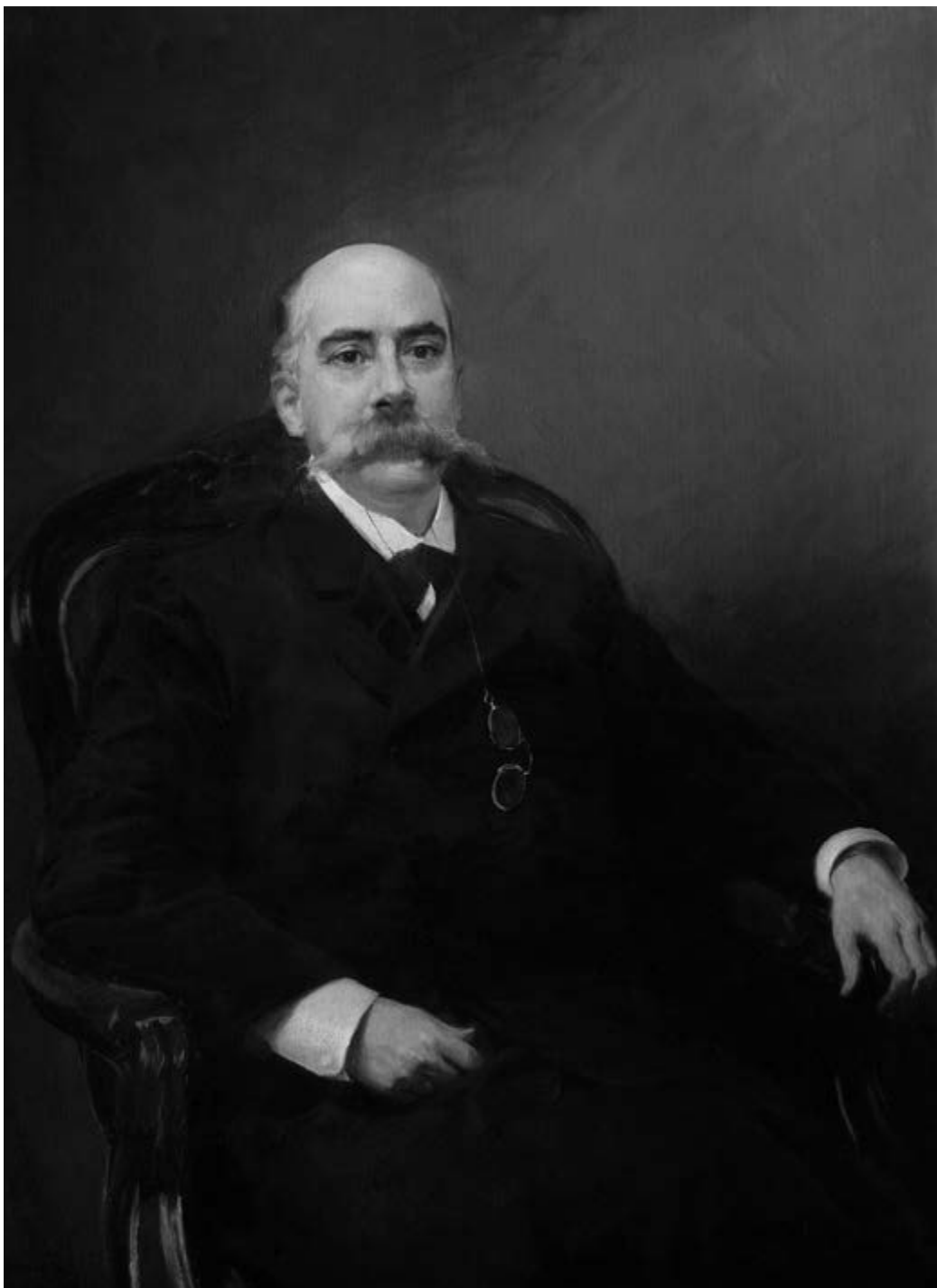
Debido a su sintonía con la diplomacia española, Jules Cambon sería nombrado embajador francés en España, un país que el otro protagonista de la histórica foto, el estadounidense John Hay, conocía probablemente mejor, ya que en su juventud ejerció de diplomático en Madrid.

Fruto de aquella estancia en España, cuando era apenas un treintañero, el sepulturero del imperio colonial español escribió coloridas estampas y agudas observaciones sobre España y los españoles, publicadas primero en la revista norteamericana “*Atlantic Monthly*”, y recogidas después en forma de libro bajo el título “*Castilian Days*”.

Sin figurar entre las mejores obras de los viajeros extranjeros de la España decimonónica, “*Castilian Days*” merece salir del olvido, tanto por su contenido como por la relevancia de su autor, venerado en su país por su brillante hoja de servicios, que arranca como secretario personal del presidente Abraham Lincoln, y culmina como jefe de la diplomacia en la Administración Roosevelt. Las vivencias personales de Hay, y el material que recopiló sobre Lincoln, le servirían para publicar, junto a su amigo y colega John Nicolay, la más completa biografía del malogrado presidente.

UNA VIDA AL SERVICIO DE LA DIPLOMACIA

John Hay inició su carrera diplomática en 1865, justo después del asesinato de Lincoln, al ser nombrado primer secretario en la embajada estadounidense en París, desde donde pasó Viena y de ahí, en el verano de 1869, a Madrid.



Retrato de Emilio Castelar Ripoll, obra de Joaquín Sorolla, 1901.



Retrato de Juan Prim por Luis de Madrazo, 1870. Palacio del Senado, Madrid.

Profundamente republicano en sus convicciones, la “Revolución de Septiembre”, que había mandado al exilio a Isabel II, hacía particularmente atractivo para Hay su desembarco en España. *“He leído y pensado mucho acerca de las revoluciones y no puedo resistirme a una oportunidad tan favorable de levantar la tapa de la olla y ver lo que se está cociendo dentro”*, escribió justo antes de llegar a Madrid.

Otro aliciente para Hay era el hecho de que su superior, el nuevo jefe de la Legación estadounidense en Madrid, sería el impetuoso héroe de guerra el general Daniel Sickles, a quien el presidente Ulysses Grant había encomendado la misión de negociar con el hombre fuerte de España, el general Prim, la compra de Cuba, donde había estallado una revuelta independentista.

Los devaneos de la diplomacia estadounidense en España en aquella época turbulenta que condujo a la proclamación de la Primera República contarían con un testigo de excepción: el por aquel entonces corresponsal en España del *“New York Herald”* Henry Morton Stanley, a quien Hay trató con asiduidad (ver Bole-tín n. 63).

Ferviente partidario de la mano dura, incluso de declarar la guerra a España por el trato que daba a los insurgentes cubanos, Sickles no alcanzaría su objetivo, entre otras cosas porque su interlocutor, Prim, murió a resultas de un atentado. En *“La berlina de Prim”*, la premiada novela de Ian Gibson, sale a relucir John Hay, de quien se afirma *“era un escritor de gran talento, con una extraordinaria capacidad observadora”*. De su libro *“Castilian Days”*, Gibson señala en la misma novela que *“evocaba brillantemente el ambiente de Madrid un año después del triunfo de la Revolución”*. El testimonio de primera mano de Hay *“sobre el casi increíble cambio operado en la realidad nacional en poco menos de doce meses, con agudos comentarios sobre la conflictiva vida parlamentaria del momento, así como las costumbres de la capital, era impagable”*, añade Gibson.

UN OBSERVADOR AGUDO DE ESPAÑA Y LOS ESPAÑOLES

Hay se implicó a fondo en la vida social, cultural y política de España, encontrando en su admirado político republicano, Emilio Castelar, un anfitrión y maestro a la altura de su curiosidad y entusiasmo. Prueba de su intensa relación con Castelar sería la traducción de Hay al inglés de la monumental obra del político español *“El movimiento republicano en Europa”*.

“El partido republicano - diría Hay en “Castilian Days” - tiene sólo un año o dos, pero ¡qué bebé vigoroso y ruidoso es! Pese a todas sus faltas y errores, parece

tener la promesa de un futuro robusto y saludable. Se niega a estar atado por los recuerdos del pasado y mantiene sus ojos fijos en las posibilidades más brillantes por venir. Liberándose de todas las ataduras de la tradición, Emilio Castelar proclama su credo liberador del ‘derecho de todos los ciudadanos a no obedecer nada más que la ley’. Si se puede lograr que el pueblo español perciba que Dios es más grande que la Iglesia y que la ley está por encima del rey, el día de la liberación final estará cerca.”

Hay achacó el atraso de la sociedad española a su apego a la tradición, aunque subrayó que *“el signo más favorable de los tiempos es que esta tiranía de la tradición está perdiendo su poder”*. A ello habría contribuido de manera decisiva *“el mero hecho de haber expulsado a la reina (Isabel II), lo que supuso un golpe a la superstición que dio a todo el cuerpo político un revulsivo muy saludable, ya que nunca antes en España una revolución había tenido como objetivo el trono”*.

Echando mano de ejemplos de la vida cotidiana, describió la actitud servil del pueblo llano, y analizó el modelo patriarcal que regía las conductas de los individuos en familia, reflejo según él del autoritarismo imperante debido a alianza secular entre la Corona y la Iglesia.

En este sentido, Hay sacó a relucir el papel secundario reservado a la mujer en la sociedad española, en especial su exclusión del sistema educativo que consideraba nefasta:

“Hay que lamentar que a las mujeres españolas se las mantenga sistemáticamente en la ignorancia. Tienen una inteligencia más rápida y activa que los hombres. Con un buen grado de educación se podría esperar mucho de ellas en el desarrollo intelectual del país. En la vida diaria se advierte de inmediato su superioridad en inteligencia y capacidad de apreciación con respecto a sus esposos y hermanos. Entre los pequeños comerciantes, la esposa siempre acude al rescate de su lento cónyuge cuando lo ve atascado en una transacción. En el campo, si preguntas a un campesino sobre algo relacionado con tu viaje, dudará, tartamudeará y terminará con un ‘¿quién sabe?’, mientras que su esposa te proporcionará toda la información que precisas.”

En clave de ironía, Hay sugirió que la explicación de la superioridad de las mujeres tal vez se debiera a que el humo del tabaco enturbiaba el cerebro de los hombres. También con humor se refirió a las connotaciones marianas de los nombres propios de las mujeres españolas: *“Como a las jóvenes nunca se les llama por sus apellidos sino por su nombre, pasar una tarde en una tertulia a la que asisten jóvenes castellanas supone evocar todas las etapas de la vida de la*



Arriba, escena de la despedida de la Comisión Constituyente en la estación del Mediodía de Madrid, de A. Perea. La Ilustración de Madrid.

Abajo, cabecera de La Ilustración de Madrid, publicación imprescindible para conocer aquellos años.

Madre Inmaculada, desde Belén hasta el Calvario y más allá, o sea Concepción, Anunciación, Dolores, Soledad, Asunción”.

John Hay no sólo se dedicaría a retratar en su libro la vida de los españoles, sino también las circunstancias de su muerte: *“Ya sea por su modo de vida ordenada y activa, o por no poder pagar la asistencia médica, las clases más pobres sufren menos enfermedades que las acomodadas; un español corriente solo cae enfermo una vez en su vida, la que le lleva a la tumba”.*

UN RECORRIDO POR LAS CIUDADES CASTELLANAS

Lógicamente, el libro contiene también las inevitables concesiones a la España de *“magia y romance”* típicas de la época, dedicando uno de sus diez capítulos a la tauromaquia, a la que, según Hay, *“la aristocracia española ha comenzado a considerar vulgar, retirando su presencia de los ruedos, mientras que el pueblo español se sigue aferrando a ella”.*

Madrid, Toledo (por indicación expresa de Castelar), Segovia, Alcalá, El Escorial y La Granja conforman las estampas más detalladas del libro, que contiene una enorme profusión de referencias al arte, la historia y la literatura, en particular a Miguel de Cervantes.

De Madrid, Hay señala que *“es una ciudad de Castilla, pero no una ciudad castellana, como Toledo, que ciñe su elegante cintura con el Tajo dorado, o como Segovia, sujeta a su roca como si se tratara de un desesperado naufragio. Por su excepcional historia y carácter, Madrid es el mejor punto de España para estudiar la vida española. No tiene rasgos distintivos como tal, pero es un mosaico de toda España. Cada provincia de la Península envía a ella un contingente de individuos. Los gallegos cortan su madera y sacan su agua; las asturianas amamantan a sus bebés en sus pechos profundos y llenan los paseos con sus coloridas vestimentas; los valencianos cubren sus suelos de alfombras y sacian su sed a base de horchata de chufa; en cada calle verás el gorro rojo y las alpargatas del catalán; en todos los cafés, la cara afeitada y la coleta de un ‘majo’ de Andalucía. Madrid no tiene un carácter propio, sino que es un espejo donde se pueden ver todas las características de la Península”.*

Hay ofrece también una interesante descripción de la colonia extranjera residente en Madrid, compuesta principalmente por franceses, ingleses, alemanes y *“algún que otro despistado yanqui que intenta vender arados y máquinas de coser”.*



SALIDA DE LA MISA DE DOS EN EL BUEN SUCESO.—ESCENAS DE MADRID.

Salida de la misa de dos en el Buen Suceso. Escenas de Madrid. La Ilustración de Madrid.

UNA CARRERA POLÍTICA Y TAMBIÉN PERIODÍSTICA

La misión diplomática de Hay en España duraría un año. A finales de 1870 regresaba a Estados Unidos donde asumió funciones de editor del periódico “*New York Tribune*”.

De las dotes literarias de que hizo gala en “*Castilian Days*”, editado por primera vez en Boston en 1871, quedaría constancia en los numerosos libros, principalmente ensayos y poemarios, que publicaría a lo largo de su vida como complemento a su carrera política.

Antes de convertirse en jefe de la diplomacia estadounidense, fue embajador de Estados Unidos en Londres, siendo uno de sus logros conseguir que el Reino Unido se mantuviera neutral en la guerra de 1898 contra España.

Pese al nefasto papel político que tuvo de cara a los intereses españoles, nunca dijo sentir animadversión por España, sino todo lo contrario. En el prefacio a una de las numerosas reediciones de “*Castilian Days*”, en concreto una de 1890, aseguró que el arte, literatura, idioma y carácter de los españoles “*despertaron mi mayor admiración, disfrutando con ellos de amistades que están entre los recuerdos más queridos de mi vida*”.

John Hay falleció en 1905 a los 67 años, habiendo para entonces errado de manera estrepitosa en el vaticinio que dejó escrito en sus tiempos de diplomático en España, con el agravante de que él mismo contribuyó a que así fuera: “*Antes se convertirá España al islam que Estados Unidos se hará imperialista*”. ●

Barcelona-Mataró

El primer tren de la España peninsular

La línea debe su puesta en marcha a un gran emprendedor de Mataró, instalado en Cuba con la intención de hacer las Américas. Allí, en La Habana, Miquel Biada y Buñol fue participante, y testigo asombrado, del nacimiento del primer ferrocarril en tierra española, que unió la capital cubana con Güines, centro agrícola estratégico. El indiano catalán se prometió que, a su vuelta a casa, se pondría a la tarea de tender una vía férrea entre su ciudad, convertida ya en un desarrollado foco comercial, y la de Barcelona. Un objetivo que le llevaría años, gran tenacidad y vencer muchos obstáculos.

Las autoridades de Mataró, en un principio, recibieron la propuesta con recelo. Los empresarios de la zona desconfiaron también del éxito de la propuesta. En ese punto, Biada recurrió a su amigo Josep Maria Roca, residente entonces en Londres, para que contactara con inversionistas británicos interesados en la empresa. Para entonces, Inglaterra contaba con una red ferroviaria compuesta por enlaces privados, que habían sido promovidos y luego operados por pequeñas empresas locales, y sin duda era la gran potencia tecnológica del momento.

Las gestiones internacionales de Biada y Roca fueron decisivas para dar el primer impulso y consolidar el proyecto. Porque, fruto de aquellos contactos y de las relaciones con que contaba Biada en el continente americano, nació en 1845 la *Gran compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y vice-versa*. Las obras del ferrocarril comenzaron dos años más tarde. La tecnología empleada fue, ese era el propósito, de origen británico: la infraestructura fue realizada por la empresa McKenzie & Brassey, las cuatro locomotoras empleadas procedían de los talleres de Jonnes & Potts, y los vagones de pasajeros y de transporte de mercancías de la empresa Wright.

Las obras tuvieron momentos duros, sobre todo el del túnel del Montgat, el primero de la infraestructura ferroviaria en la España de ese tiempo.

Los trenes de pruebas no circularon hasta el 8 de octubre de 1848, siendo inaugurado el ferrocarril el día 28, con asistencia de representantes de la autoridad civil, militar, eclesiástica y de numeroso público. Su inspirador y promotor, Badía, no pudo verlo: había muerto en la primavera de ese mismo año.



La estación principal en Barcelona se hallaba no lejos del actual barrio de La Barceloneta, y con el tiempo fue creciendo y sufriendo multitud de ampliaciones, ostentando durante años un cartel con una inscripción que la acreditaba como terminal del primer ferrocarril de España. En la actualidad, en estos mismos terrenos se levanta la monumental estación de Barcelona-Término, cuyos edificios y marquesina metálica fueron realizados para la Exposición de 1929.

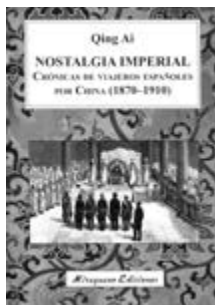


Arriba, la antigua estación de Mataró mantenida hasta 1905. Abajo, la primitiva estación del ferrocarril Barcelona-Mataró.

La vía férrea Barcelona-Mataró dio el pistoletazo de salida. En 1851 se inauguraba la línea Madrid-Aranjuez, y un año más tarde la de Langreo-Gijón. Algo más tarde, la más larga de Alar-Santander, con el fin de transportar los cereales llegados por el Canal de Castilla hasta el puerto.

El mapa de las líneas férreas de España estaba ya en marcha. ●

libros . . .

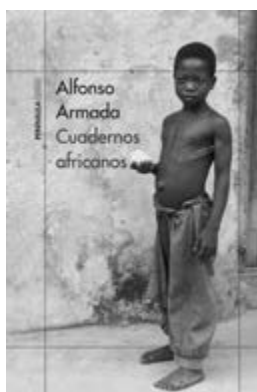


Nostalgia imperial *Crónicas de viajeros españoles por China (1870-1910)*

Qing Ai
MIRAGUANO EDICIONES

La última novedad de la colección “Viajes y costumbres”, que la editorial Miraguano nos ha enviado, corresponde a un interesantísimo estudio sobre las crónicas de viajeros españoles a China entre los años 1870 y 1910. Se trata de un momento crucial de la Historia como consecuencia de la apertura forzada de China, resultado de la Primera Guerra del Opio, al que se suma en 1869 la apertura del Canal de Suez, que permitió un trayecto más rápido y

confortable hacia Oriente, así como una auténtica revolución en las comunicaciones. Entre los diversos viajeros que son ahora rescatados por la autora contamos con los relatos de misioneros agustinos, franciscanos o dominicos; de diplomáticos que, a partir de 1864 cuando el gobierno español firmó el primer tratado con el gobierno chino, envían unos relatos que ofrecen una oportunidad única para conocer aspectos del impero chino, que no eran accesibles de otro modo. De hecho proporcionan una visión única de las relaciones políticas y económicas de la época, incluso aparecen entre sus páginas personajes de la realeza. Contamos además con escritores, artistas, militares y marineros. Como señala Lily Litvak en el prólogo, éste es un libro de fundamental importancia no sólo para los lectores atraídos por las crónicas de viaje, sino también para aquellos interesados en historia, literatura y en la problemática colonialista. ■



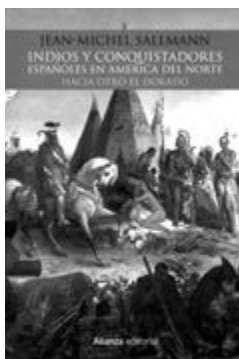
Cuadernos africanos

Alfonso Armada
EDITORIAL
PENÍNSULA

La editorial Península sigue reeditando libros de viajes de gran interés, que se encontraban agotados o fuera de catálogo. Ahora

le llega el turno de ver nuevamente la luz a estos *Cuadernos africanos*, obra del que fuera corresponsal para África del diario El País de 1994 a 1998, el periodista y viajero gallego Alfonso Armada, quien, en estos cinco cuadernos, nos traslada al verdadero

corazón de las tinieblas de África, a la desgarrada realidad de muchos de esos países. Publicado originalmente en 1998, volver a leer ahora, en 2019, estos relatos, supone un ejercicio de memoria y de compromiso, como señala el propio autor en el prólogo que ha incluido en esta edición. Se trata sin duda de un libro duro y valiente, que ha aguantado perfectamente estos 25 años no sólo por la gran calidad literaria de su relato. En sus páginas desfilan muchos de los horrores cometidos en estos años en el continente africano. Armada han sabido acercarnos a esa desoladora realidad, realizando el ejercicio de dedicar tiempo a las personas, dando voz a los verdaderos protagonistas de las historias, para conseguir “que el relato del mundo sea menos incompleto”. Un libro fantástico, un clásico ya, que reivindica el compromiso de la palabra. ■



Indios y conquistadores españoles en América del Norte

Jean-Michelle Sallmann

ALIANZA EDITORIAL

Este ensayo, ameno y divulgativo, relata la historia de una extraordinaria epopeya llevada a cabo por españoles cuando, a partir de 1520, se internaron en los territorios al norte del actual México. En sus expediciones, menos conocidas y no menos ambiciosas que las que tuvieron éxito en México o Perú, recorrieron la extensa zona que va de la desembocadura del río Colorado hasta las llanu-

ras al norte de Florida, pasando por el valle del Misisipi. Juan Ponce de León, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, Hernando de Soto, Fernando de Alarcón, Pánfilo de Narváez, y Francisco Vázquez de Coronado son algunos de los personajes que integran este relato que combina la historia, la antropología y la etnología. Todos ellos tenían el objetivo, además de colonizar estas tierras para la corona española, de encontrar el mítico paso del noroeste hacia el Pacífico, que les permitiría competir con los portugueses en el comercio con China y en la ruta de las especias. Pero una naturaleza poco acogedora, con espacios desmesurados y problemas de logística, unido a la resistencia de los indios, y más adelante a la progresión de los franceses y británicos, les llevará a retirarse. Una gesta casi olvidada que es de interés recuperar para poder entender algunas de las claves del presente. ■



Impresiones y paisajes

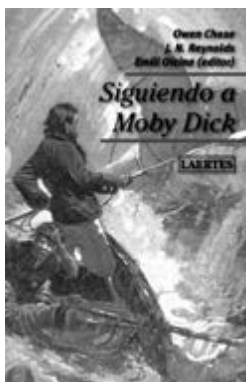
Federico García Lorca

LA LÍNEA DEL HORIZONTE

La Línea del Horizonte vuelve a conseguir editar un libro sobresaliente en todos los sentidos. A la bella edición, se une el excelente trabajo que han realizado los profesores Daniel Marías y José Manuel Querol, quienes firman la introducción a al volumen que recupera al Lorca más viajero. El libro se

compone del primer texto publicado por Lorca, Impresiones y paisajes, del que ahora se cumplen cien años, y su obra póstuma, Poeta en Nueva York. El primero es el relato de los viajes de estudio que realizó el poeta granadino recorriendo la España de los primeros años del siglo XX, en cuatro viajes que alienta su profesor Martín Domínguez Berrueta, y que, para el joven Federico, con solo 19 años, tuvieron un poder transformador, siendo en gran medida decisivos para que se decantara por dedicarse a la escritura frente a la música. Se transcribe también la conferencia que realizó Lorca en 1932, impartida por primera vez en la Residencia de Estudiantes de Madrid, y con posterioridad en otros lugares de España e Iberoamérica. La edición incluye además, el propio testimonio del poeta y datos extraídos de su correspondencia. ■

libros . . .



Siguiendo a Moby Dick

Emili Olcina
(editor)

LAERTES

Moby Dick está considerada por los especialistas en la materia como uno de los libros fundamentales en la historia de la literatura universal.

Se publicó en 1851 y, pese a representar un rotundo descalabro comercial para Herman Melville, con el tiempo le consagró como uno de los padres de la novela moderna. En esta edición, Emili Olcina, narrador y ensayista, reúne los dos textos a partir de los cuales

Melville concibió Moby Dick. Por un lado la *Narración del naufragio del Essex*, de Owen Chase, primer oficial del barco, hundido por el ataque de un cachalote, cuyos naufragos vivieron una odisea asombrosa, narrada por uno de los supervivientes. El Essex, como el Pequod, salió de Nantucket en agosto de 1819, con la idea de pasar dos años en ruta, cazando ballenas para cargar las bodegas de aceite. El otro texto es *Mocha Dick, la ballena blanca del Pacífico*, en la que su autor, el explorador antártico y escritor Jeremiah N. Reynolds, narra con viveza la lucha entre los marineros y un famoso y temido cachalote, cuyas características de color y nombre Melville trasladó a su Moby Dick. Las narraciones de estas vivencias humanas extremas se clavaron en la imaginación de Melville con tanta fuerza y tan a fondo, que a partir de ellas se gestó Moby Dick. ■



Los días del Chador

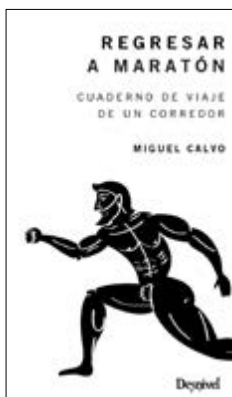
Amadeu Deu Lozano

EDITORIAL UOC

Se trata de un viaje por el Irán de hoy en día. El autor aterriza en Kermán, legendaria ciudad famosa por las alfombras y los

pistachos, con el pensamiento de haber atravesado una dimensión paralela. Tiene por objetivo llegar a Teherán, y en su recorrido va descubriendo la vida en la tierra de los ayatolás en boca de las personas con las que va cruzándose. La ruta abarca desde el más

ardiente de los desiertos hasta la moderna y cosmopolita capital, pasando por ciudades milenarias y celebraciones islámicas chiitas. Se habla del presente y del futuro, pero también de la Ruta de la Seda, del último sah y de los motivos de la Revolución Islámica de 1979. El autor reconoce haber empezado el viaje con una maleta cargada de prejuicios, que el Irán que va descubriendo se ha encargado de ir desmontando, gracias a la hospitalidad de sus gentes y a su cordialidad. *Los días del chador* es un relato apasionante y apasionado, en el que se consigue narrar un viaje a través de las tierras de la antigua Persia, dando a conocer al mismo tiempo un país en constante evolución. Un libro que despierta el interés y las ganas de conocer de cerca este país cargado de Historia y de historias, que logrará sorprender al visitante con sus enormes atractivos. ■



Regresar a Maratón

Miguel Calvo

EDITORIAL DESNIVEL

En palabras del autor, este libro nace de un viaje con amigos por tierras de la Grecia clásica, en el que terminaron participando en su primer maratón en Atenas, a través de

los caminos en los que nació la mítica carrera. Mezcla de libro de viajes, narrativa histórica y testimonio, Miguel Calvo ha sabido tejer magistralmente las voces inspiradoras de algunos de los mejores corredores del mundo con los versos olvidados de Lord Byron o los viejos

relatos de Borges, Homero y Heródoto. El relato consigue un nexo entre pasado y presente, como si los viejos dibujos de las figuras de corredores o atletas, que destacan en negro sobre el color de la arcilla de las ánforas encontradas, quisieran hablarnos del lejano espíritu de una carrera mítica. Una distancia fijada cuando los antiguos mensajeros corrían cruzando montañas y atravesando campos rodeados de mitos, héroes y dioses, en una época en la que tienen su origen las pruebas deportivas y la propia carrera de maratón. *Regresar a Maratón* habla de todo tipo de fronteras: geográficas, imaginarias, históricas o físicas, y de tantas personas que se han dedicado a moverlas, desdibujarlas y saltarlas. *“El mito se mezcla con la realidad, las leyendas con los hechos. El sentido de la vida es cruzar fronteras”*. Una lectura muy recomendable tanto para los corredores como para los amantes de la buena literatura. ■



Paisajes italianos

Edith Wharton

GUILLERMO ESCOLAR
EDITOR

Mundialmente conocida por su novela *La edad de la inocencia*, Edith Wharton fue ante todo una consumada viajera que supo

contar de manera exquisita todo lo que sus ojos vieron. Los largos viajes a Europa, primero con su familia, más tarde con su marido, representan para ella una alternativa feliz a la vida rutinaria, embotada social y espiritualmente, de Newport. Desde muy joven encuentra en Europa los recursos intelectuales idóneos para una sensibilidad artística, literaria y filosófica

que decae hasta la depresión, en sentido estricto, cuando su genio tiene que convivir con el día a día burgués de la cotidianidad. Así, estos *Paisajes italianos* que ahora tenemos en las manos suponen una delicia para el lector actual, acompañada por una bella y cuidada edición a cargo de Guillermo Escolar, que ha sabido mantener doce ilustraciones reproducidas de las imágenes de E.C. Peixotto, ya presentes en la edición original del libro en 1905. En esta edición, María Del Carmen Rodríguez Gil firma la traducción, las notas y el interesantísimo prólogo con el que se inicia este exquisito relato. Y habrá que destacar que Wharton se convierte en este relato en una auténtica crítica de arte en el sentido moderno del término, al ofrecer una valoración informada, documentada históricamente, de las piezas pictóricas, escultóricas o arquitectónicas que describe al lector en el relato de su viaje por Italia. ■

libros . . .



■ *Vanlife*

AAVV

LONELY

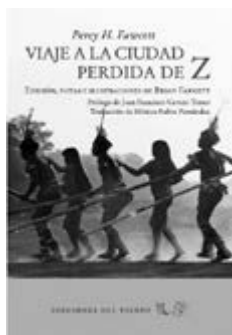
PLANET

GEOPLANETA

Lo que parecía una moda pasajera, pasar una temporada viviendo

en una furgoneta o viajar fácilmente por carretera con absoluta libertad, se ha convertido en estos últimos años en un estilo de vida alternativo que muchas personas están llevando a cabo, donde no es necesario tener una casa en una ciudad fija, sino que la furgoneta, además de vehículo se convierte en la vivienda. Por ello, es necesario aprender a habitar en un espacio reducido y a vivir

únicamente con lo imprescindible. En esta guía, la editorial Lonely Planet, siempre a la vanguardia en lo que al tema de viaje se refiere, ha conseguido reunir toda la información esencial sobre furgonetas cámper y autocaravanas para viajar fácilmente con libertad, convirtiendo el libro en una guía útil e inspiradora para orientarse entre las distintas opciones, cada vez más numerosas, de compra, transformación, equipamiento y uso de una furgoneta para diversos fines recreativos. Buscando compartir nuevas ideas y ofrecer inspiración para el viaje, nos presenta a 10 “furgoneteros” pioneros, con los que explora su motivación y experiencia, y analiza con detalle la personalización de sus furgonetas, así como nos muestra, para ir abriendo boca, una selección de ideas sugerentes para realizar rutas por todo el mundo en un vehículo que es también una vivienda. ■



■ *Viaje a la ciudad perdida de Z*

Percy H. Fawcett

EDICIONES DEL

VIENTO

En 1925, el coronel Percy Fawcett (Inglaterra, 1867-Brasil, 1925), su hijo Jack y su amigo Ra-

leigh Rimell, desaparecerían en la enigmática Sierra del Roncador, en el estado brasileño de Mato Grosso. Remontaban el río Xingú en busca de un Xanadú sudamericano que el propio Fawcett llamó «Z». Ediciones del Viento recupera la figura de este controvertido coronel, cartógrafo y explorador miembro de la Royal Geographical Society, que en

1906 fue recomendado por ésta al gobierno boliviano para trazar la frontera de aquel país con Perú. Desde entonces, y con el paréntesis de la Gran Guerra, en la que combatió en las trincheras de Somme, viajó siete veces a Sudamérica. La última noticia que se tuvo de él es una carta del 29 de mayo de 1925. Iba en busca de la ciudad perdida de Z, y no se sabe si la encontró. Por primera vez se publica en castellano la obra en un volumen, con notas e ilustraciones de Brian Fawcett y prólogo de Juan Francisco Cerezo Torres, gran conocedor de la historia de este coronel. Traducida al castellano por Mónica Rubio Fernández, recoge los relatos de todos sus viajes y los mensajes que envió antes de su desaparición. A medio camino entre el relato de viajes y la novela de aventuras, entre la realidad y el mito, supone una lectura apasionante para todos los lectores. ■

Fernando Guruceta

El primer socio de la SGE

Cuando perdemos a alguien que ha formado parte de nuestra vida durante muchos años, nos damos cuenta de las muchas cosas que no le dijimos, de las muchas veces que le debimos decir “gracias”, y de los muchos momentos en los que su ayuda o su simple presencia fueron importantes para nosotros. Fernando Guruceta, al que muchos miembros de la SGE conocieron bien, nos ha dejado hace muy poco, y lo ha hecho como él era: discretamente, sin hacer ruido, amablemente... Y de repente, hemos notado enormemente su ausencia. Yo



le hecho de menos en las reuniones, en las actividades, en las conferencias... porque Fernando estaba siempre allí. Era un apoyo incondicional para todo cuanto hemos emprendido en la Sociedad Geográfica a lo largo de dos décadas.

Estoy segura de que sus muchos amigos le describirán como “una gran persona”. Y lo era, sin duda. Pero creo que además para la SGE, Fernando representa en cierta forma “el socio perfecto”. Lo fue desde el primer día en el que creamos la Sociedad Geográfica. Recuerdo perfectamente cuando recibí la llamada de Carmen, su mujer, para hacerle socio. Fernando era economista de profesión, pero su pasión eran la geografía y los mapas, y Carmen pensó que hacerle miembro de nuestra Sociedad sería un buen regalo sorpresa. Se convirtió así en nuestro primer socio, aparte de los miembros fundadores. No sabíamos entonces que contaríamos para siempre con una persona fiel a nuestro lado, colaborador en todos los momentos y circunstancias, dispuesto a ayudar siempre y a disfrutar de las actividades de la SGE. Y, de paso, con esta llamada ganamos una socia, Carmen Arenas, que es uno de los pilares básicos de nuestra asociación.

A Fernando le conocieron personalmente muchos de los socios que leerán estas líneas, porque ha participado en la mayor parte de nuestras actividades. Amable,

sereno, discreto y con un irónico sentido del humor, le recuerdo en cada conferencia, tertulia o salida de campo. Aunque no era especialmente viajero (tenía miedo a los vuelos largos) su cultura geográfica era enorme, como el gusto por los mapas y la cartografía. Pero su actividad preferida era sin duda el senderismo. No solo participaba en todas las salidas de campo, sino que en muchas ocasiones era él quien nos ayudaba en la organización técnica y en la coordinación para que todo saliera bien. Era generoso, colaborador y siempre dispuesto a participar y echar una mano. Aunque si hay algo que para Fernando estaba por encima de todo, era su maravillosa familia, en la que volcaba un enorme cariño y dedicación.

Para la SGE, Fernando Guruceta es mucho más que su “primer socio”: ha sido una persona muy especial, tal vez porque representa como ningún otro el espíritu de esta asociación, que no está cimentada en los grandes viajeros o en investigadores o escritores famosos, sino sobre todo en personas de todo tipo que se acercan movidos por la curiosidad y para conocer gente con las mismas sensibilidades e inquietudes.

Fernando deja solo buenos, muy buenos recuerdos, y mucho cariño a su alrededor. Y en la SGE deja un enorme vacío. ¡Buen viaje, Fernando!

Lola Escudero.

Luis Chicharro

Patrono de la Fundación SGE

Nos ha dejado Luis. Él sabe lo mucho que le queremos. Nos deja huérfanos de pasiones e ilusiones: él las prodigó con generosidad durante toda su vida. Estudiante sobresaliente, empresario brillante, amigo generoso, vividor exultante. Su condición física le acompañó en sus años escolares con éxitos deportivos, no menores que los profesionales. Fue uno de los pioneros de la industria de los fondos de inversiones en España. Pocos tienen un palmarés como puede intuirse en sus memorias, en las que cuenta tan sólo una pequeña parte de sus éxitos. Y hasta encontró tiempo para participar durante años en la Sociedad Geográfica Española, como tesorero y patrono de la Fundación.

Su familia, sus amigos, sus socios, sus compañeros, echaremos de menos su generosidad, su inteligencia y su entereza.

Virgilio Oñate.

EMPRESAS PATROCINADORAS



Esta revista ha recibido una ayuda a la edición del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

utópica.

VIAJES *El Corte Inglés*



Telefónica



renfe

AMIGOS DE LA SGE



ENTIDADES COLABORADORAS



La Sociedad Geográfica Española ha sido declarada Asociación de Utilidad Pública el 10/07/2012 por el Ministerio del Interior.



sociedad
geográfica
española

CUPÓN DE SUSCRIPCIÓN

B-64

Si desea hacerse socio de la

Sociedad Geográfica Española

rellene este cupón y envíenoslo (original o fotocopia),

junto con una fotografía de carnet, a:

C/ General Ibáñez de Ibero, 3 - Edif. A - despacho A-301. 28003 MADRID

D / DÑA

D / DÑA (CUOTA DOBLE)

LUGAR Y FECHA DE NACIMIENTO

DOMICILIO

.....

CIUDAD. CÓDIGO POSTAL

PROFESIÓN

TELÉFONO DOMICILIO TELÉFONO TRABAJO

E-MAIL DNI:

AFICIONES

CÓMO CONOCIÓ LA SGE

.....

DOMICILIACIÓN CUOTA DE SOCIO

BANCO

ENTIDAD OFICINA DC CUENTA

CUOTA INDIVIDUAL ANUAL 80 EUROS CUOTA DOBLE (DOS PERSONAS) 125 EUROS

CUOTA JOVEN (DE 25 A 30 AÑOS DE EDAD) 30 EUROS

CUOTA JOVEN (MENORES DE 25 AÑOS) GRATUITA* * (APADRINADO POR UN SOCIO)

FIRMA

FECHA

DE

DE 201

Los datos personales recogidos serán incorporados a un fichero responsabilidad de la SOCIEDAD GEOGRÁFICA ESPAÑOLA, con CIF G-81888117, a los efectos de gestionar el alta y renovaciones anuales como asociado a la SGE, gestionar la suscripción al Boletín cuatrimestral de la SGE, la participación en actividades y concursos, dar de alta a los socios en la zona web exclusiva, facilitar la compra de productos ofertados en la página web, enviar información sobre actividades o nuevas publicaciones de la SGE u otras entidades afines consideradas de interés para nuestros asociados o suscriptores así como las gestiones de atención al cliente.

De conformidad con la vigente normativa de protección de datos, y con carácter especial, con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (en adelante, Reglamento General de Protección de Datos), y con la Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico, podrá ejercer sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición dirigiéndose a SOCIEDAD GEOGRÁFICA ESPAÑOLA en la dirección calle General Ibáñez de Ibero 3, Edificio A; Despacho A-301; 28003 Madrid, o en el e-mail sge@sge.org.

VIAJAR PARA SABER

"Un vergel al pie del Atlas"

"La ciudad que pronto será desierto"

Descubre, junto a la geógrafa y experta en paisajismo **Pilar Lacasta**, los jardines históricos de Marrakech y forma tu propio punto de vista sobre la importancia del verde en la **Ciudad Roja**.

MARRAKECH

Salida 26 de marzo

795€ Precio final por persona*

HAZ TU RESERVA **91 830 95 95**

RESERVA TAMBIÉN TU VIAJE EN UTOPICA.TRAVEL Y EN TODAS LAS OFICINAS DE VIAJES EL CORTE INGLÉS

utópica.

VIAJES El Corte Inglés



PAGO APLAZADO
EN 6 MESES**



*Precios por persona y estancia en habitación doble incluyendo billete de avión, tasas, alojamiento, traslados y excursiones guiadas. Válido para la fecha publicada. Plazas limitadas. Consulta condiciones en utopica.travel/ideas/marrakech-el-jardin-de-ala/

**Pago en 6 meses: con tu Tarjeta de Compra El Corte Inglés. Financiación ofrecida por Financiera El Corte Inglés, E.F.C., S.A. y sujeta a su aprobación. Consulta condiciones en la página web: www.utopica.travel



**No hay que ser un GENIO
para darse cuenta de que viajar
con Renfe es la MEJOR OPCIÓN.
Hasta un 70% de descuento.**

*Descubre todas nuestras ofertas, descuentos
y servicios en renfe.com*

Adelanta tu compra para viajar hasta el 2 de junio.

renfe