

**MAGALLANES, JUAN SEBASTIÁN DELCANO Y SEVILLA:
HISTORIA Y ARTE DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO**

Pedro Sánchez Núñez
Numerario de la Real Academia de Bellas Artes de
Santa Isabel de Hungría

RESUMEN:

En medio del enfrentamiento entre los reinos de España y Portugal por el dominio de las tierras descubiertas por sus navegantes, y tras rechazar su proyecto el Rey Manuel I de Portugal, Magallanes se desnaturaliza como portugués y acude al Emperador Carlos I de España, y el 22 de marzo de 1518 firma capitulaciones y consigue financiación para navegar por el Oeste a las Molucas o Islas de las Especierías donde decían que existían incontables riquezas que traerían a España, con una Armada de cinco naos y 235 marineros que parten de Sevilla el 10 de agosto de 1519. El viaje fue azaroso, complot incluido, y en su curso se descubre un estrecho para pasar el Océano Atlántico al Pacífico, bautizado con el nombre de Magallanes. Pero Magallanes muere antes de llegar a su destino, en un enfrentamiento con nativos en la isla de Mactán (Filipinas). Tomando el mando los capitanes españoles ,llegan a las Islas Molucas y con un rico cargamento de especias vuelven a España pero por la ruta portuguesa, afrontando las persecuciones y enfrentamientos con los portugueses, que desde el primer momento intentaron por todos los medios que fracasara la expedición. El agónico viaje terminó cuando desembarcaron de la nao Victoria en Sevilla, el 8 de septiembre de 1522, los dieciocho marineros supervivientes comandados por Juan Sebastián Delcano, Capitán del primer viaje que dió la vuelta al mundo.

Palabras clave: Navegantes, Portugal, Manuel I, Magallanes, Carlos I, capitulaciones, Sevilla, Beatriz Barbosa, financiación, naos, Islas de las Especies, complot, estrecho, persecuciones de los portugueses, agónico viaje, iconografía, Antonio Cano.

SUMMARY:

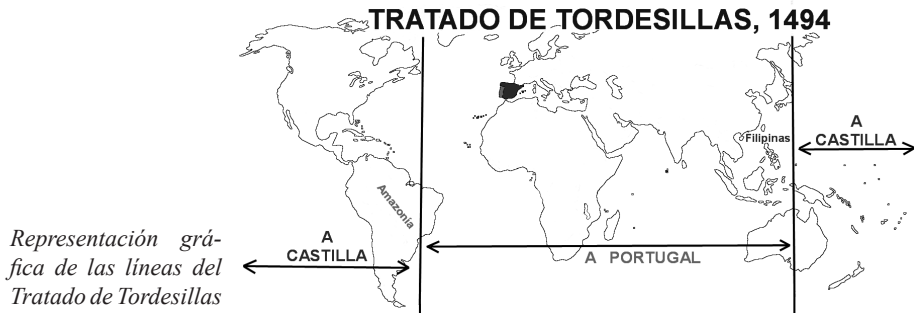
In the middle of the confrontation between the kingdoms of Spain and Portugal for the dominion of the lands discovered by its navigators, and after rejecting his project King Manuel I of Portugal, Magellan is denatured as Portuguese and goes to the Emperor Carlos I of Spain, and on March 22, 1518 signed capitulations and get funding to navigate from the West to the Moluccas or Islands of Species where they said that there were countless riches that would bring to Spain, with an Armada of five naos and 235 sailors who leave Seville on August 10, 1519. The trip was random, conspiracy included, and in its course a strait is discovered to pass the Atlantic Ocean to the Pacific, baptizing it Magellan with its name. But Magellan dies before reaching his destination, in a confrontation with natives on the island of Mactan (Philippines). Taking command the Spanish captains, arrive in the Moluccas Islands and with a rich cargo of spices they return to Spain but by the Portuguese route, facing the persecutions and confrontations with the Portuguese who from the first moment tried by all means that the expedition failed, in an agonizing journey that ended when they disembarked from the ship Victory in Seville, on September 8, 1522, the eighteen surviving sailors commanded by Juan Sebastián Delcano, Captain of the first trip that went around the world.

Key words: Navigators, Portugal, Manuel I, Magellan, Carlos I, capitulations, Seville, Beatriz Barbosa, financing, naos, Spice Islands, conspiracy, narrow, persecutions of the Portuguese, agonizing trip, iconography, Antonio Cano.

EL MOTIVO DEL VIAJE

Tras la muerte de Enrique IV el reino de España y el de Portugal se enzarzaron en una agria polémica por el trono castellano. Por un lado aspiraba a la corona castellana su hija Juana de Trastámara, cuya madre Juana de Portugal era hermana de Alfonso V de Portugal mientras que su verdadero padre, según los mentideros de la Corte castellana, era el caballero don Beltrán de la Cueva. Por otro lado, su hermana Isabel la Católica también reivindicaba su derecho. La en parte guerra civil - ¡una mas – terminó con el tratado de Alcaçovas (1479), en el que además las coronas castellana y portuguesa se repartían los derechos de navegación y conquista de las tierras ultramarinas.

Pero el viaje descubridor de Colón complica las cosas y de nuevo entran en conflicto ambos reinos, porque Portugal consideraba que las tierras descubiertas le pertenecían según el Tratado. Medió para ayudar a resolverlo el Papa Alejandro VI Borgia que promulgó en 1493 las bulas “*I y II Inter Caeteras*” y “*Eximiae devotionis*” delimitando el dominio de una y otra corona. Y el 7 de junio de 1494, en Tordesillas, Castilla y Portugal firman un tratado que dividía las zonas de navegación y conquista del océano Atlántico y del nuevo mundo por medio de una raya trazada de polo a polo, 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, quedando el hemisferio oriental para la Corona de Portugal y el hemisferio occidental para la Corona de Castilla.



Los portugueses mantenían un activo comercio con la India, tras haber descubierto Vasco de Gama la ruta en 1498. Desde allí Francisco Serrao descubrió en 1512 las llamadas a partir de entonces “Islas de las Especias”, luego llamadas “Molucas”, islas que ya eran visitadas con anterioridad por mercaderes indios, árabes y chinos. Se las denominó así debido al gran número de plantas aromáticas que crecían en ellas, sobre todo clavo y nuez moscada,

con las que casi exclusivamente, abastecían al mundo y eran tan preciadas como el oro. Para hacerse con el control del “monopolio de las especias”, se desencadenó una gran disputa en Europa. Los españoles aspiraban al control de las Molucas desde Occidente y los Portugueses desde Oriente.

Ese, y no otro, fue el objetivo del viaje proyectado y no terminado por Magallanes, que al final tuvo un desenlace tan inesperado como histórico: el descubrimiento de la redondez de la Tierra. Otros han intentado quitarle a Elcano el mérito y la gloria de haber sido el primero que dio la vuelta al mundo: los ingleses le atribuyen el honor al corsario Francis Drake, que aunque fue el primer inglés que pasó por el estrecho de Magallanes, lo hizo en 1580, sesenta años después que los españoles. Pero así escriben algunos la historia.

LA NEGOCIACIÓN DEL VIAJE



Retrato que pasa por auténtico de Magallanes de un cuadro del siglo XVI atribuido a la escuela de Bronzino que estaba en la Galería del Duque de Florencia.

Magallanes llegó a España el 20 de octubre de 1517 pidiendo ayuda al Emperador Carlos V para llevar adelante su proyecto de hallar un nuevo rumbo navegando por el Oeste hacia las Islas de las Especierías. Le acompañaba el astrónomo Rui Falero, Y por la misma época vino también a Castilla un rico mercader de Amberes llamado Cristóbal de Haro, que entonces residía en Lisboa, teniendo sus factores y criados en la India y manteniendo una importante actividad comercial en aquellas tierras¹.

Magallanes se instaló en Sevilla en 1517, porque desde aquí se organizaban los viajes españoles por el Atlántico y los controlaba en exclusiva la Casa de la Contratación. Aquí contó con la valiosa ayuda de Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación sevillana así como también de

¹ Martín Fernández Navarrete, *Colección de los viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, T. IV, Madrid, 1837, p. XXXIII.

Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, que le pone en contacto con el mercader Cristóbal de Haro que suministra una parte de los fondos para realizar el viaje y las mercaderías para trocar por especias. El cartógrafo portugués Diego Ribero, al servicio de la Casa de Contratación desde 1518, participó en el desarrollo de los mapas utilizados en el viaje.



Firma de Magallanes

En el memorial que envía al Emperador Carlos en 1518 se quejaba Magallanes de los muchos inconvenientes que encontraba: *“También Señor escribí a vuestra Alteza cuan poco favor y ayuda allaba en el asistente y sus tenientes y así en las otras personas que sus cargos tienen teniendo yo tanta necesidad...”*²

El 22 de marzo de 1518, Carlos V firma capitulaciones con Magallanes y Ruy Falero, que presentaron al Emperador el proyecto de navegar a las Molucas o Islas de las Especierías para descubrir las tierras donde decían que existían incontables riquezas que traerían al reino. Carlos V confía en las palabras de los portugueses y ordena disponer lo necesario para la partida:

*“Yo vos mandaré armar cinco navíos, los dos de ciento treinta toneladas cada uno, y otros dos de noventa, y otro de sesenta toneles, bastecido de gente e mantenimiento e artillería, conviene a saber, que vayan los dichos navíos bastecidos por dos años, e que vayan en ellos doscientas treinta y cuatro personas, para el gobierno de ellos entre maestros e marineros e grumetes, e toda la gente necesaria, conforme al memorial que esta fecho para ello, e así lo mandaremos poner luego en obra a los nuestros oficiales que residen en la ciudad de Sevilla en la Casa de la Contratación de las Indias”*³

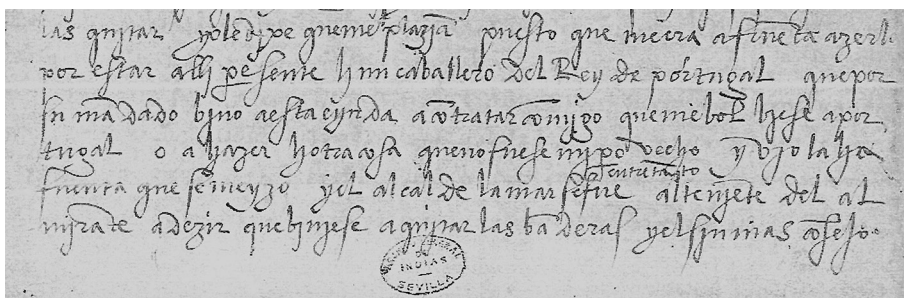
Magallanes se tuvo que defender primeramente contra los propios portugueses. En efecto, el rey de Portugal envió a la Corte como embajador a Alvaro da Costa, que se quejaba de que admitiesen en Castilla a aquellos malos vasallos del rey de Portugal y resaltaba lo inconveniente que sería la empresa española de Magallanes para mantener la buena relación entre la Corte de España y Portugal. Pero Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos y presidente de la Junta de Indias, que era su principal apoyo y estaba

² AGI, *Memorial de Fernando Magallanes a Carlos I haciendo diversas peticiones relacionadas con la Armada de la Especiería*, Patronato, 34, R.2

³ AGI. Contratación 5090, L. 4, f. 15v-16. Registro de oficio; Casa de Contratación. 1518/03/22-1522/11/14.

a favor del viaje de Magallanes, y otros dos miembros del Consejo de Indias convencieron a Carlos V de que el descubrimiento de que se trataba quedaba dentro de los límites de la demarcación de la corona española según el Tratado de Tordesillas. También intervino el factor portugués Sebastián Álvarez, que el 18 de julio de 1519 “fue a la posada de Magallanes, diciéndole que sería la última vez que le hablaría como su amigo y buen portugués, disuadiéndole de una empresa de tanto peligro y tan en de servicio de su rey natural”⁴, pero no consiguió hacerle cambiar de criterio.

Pero también tenía Magallanes muchos enemigos en la Casa de la Contratación, que no veían con buenos ojos que un extranjero tuviera tanta influencia y estuviera tan protegido por el Emperador. Una muestra de ello es el incidente ocurrido el 22 de octubre de 1518, que recoge Navarrete⁵ en que “habiendo llegado Magallanes de *tirar una nao a tierra*, siendo la marea muy de madrugada, se adelantó a disponer los aparejos y todo lo necesario para aquella maniobra; y cuando fue hora de trabajar la gente, mandó colocar cuatro banderas con sus armas en los cuatro cabrestantes donde se acostumbraba poner las de los capitanes, porque las del Rey habían de ir encima de la nao con otra alusiva al misterio de la Santísima Trinidad, cuyo nombre y advocación tenía; pero aunque el factor fue por ellas no las pudo traer por no estar aún acabadas de pintar. Entretanto acudió mucha gente a observarlo todo por mera curiosidad, tomando ocasión los malévolos para murmurar de Magallanes, sin percibirlo este, suponiendo maliciosamente que eran las armas del rey de Portugal....”



Fragmento del Memorial de Magallanes al Emperador relatando el incidente de las banderas.

Magallanes le escribe al rey en su Memorial añadiendo que en ese suceso estaba allí presente “*un caballero del Rey de Portugal que por su mandado vino a esta ciudad a contratar conmigo que me volviese a Portugal*

⁴ M. Fdez. Navarrete, Ob. cit. p. XLVIII

⁵ Martín Fdez. Navarrete, ob. cit. p. XLIV – XLVI., Se relata el incidente en AGI, Memorial de Fernando Magallanes a Carlos I haciendo diversas peticiones relacionadas con la Armada de la Especiería, Patronato, 34, R.2

*o a hacer yo otra cosa que no fuese mi provecho y vio la vergüenza que se me hizo...*⁶ El tumulto siguió, con un intento incluso de detención de Magallanes y espadas al aire. Al final todo se apaciguó con la intervención del Dr. Sancho de Matienzo e incluso el propio Rey tuvo que escribirle a Magallanes lamentando lo sucedido.

MAGALLANES EN SEVILLA: BODA Y FINANCIACIÓN DEL VIAJE

Magallanes hizo grandes amistades en Sevilla. Aquí lo acogió su paisano Diego Barbosa, que era un personaje importante, Caballero de la Orden de Santiago y Alcaide de los Alcázares y Atarazanas Reales de Sevilla, de quien recibió constante apoyo y le acogió en su casa del Alcázar, donde residió mientras estuvo en Sevilla. .

Prueba de esa relación estrecha con Barbosa son los documentos notariales donde le demuestra toda su confianza. Así, a Barbosa le otorgó poder el 7 de junio de 1518 “para que entienda con los Jueces y Oficiales de la Casa de la Contratación en todo lo referente a dicha Armada que Sus Altezas mandan hacer para el descubrimiento de las tierras del mar Océano”⁷, reiterando el otorgado el 5 de junio de 1518 donde “el Comendador Fernando de Magallanes, capitán de la Armada que Sus Altezas, mandan hacer para el descubrimiento de las tierras del mar Océano, otorga poder al Comendador Diego Barbosa para que entienda con los jueces y Oficiales de la Casa de la Contratación en todo lo referente a dicha Armada”⁸.

El 5 de marzo de 1519 Magallanes otorgó poder a un criado de Barbosa “para que solicitase del Capitán Antón del Águila, vecino de Ciudad Rodrigo, la entrega de un esclavo negro llamado Antonio, huído de su poder”⁹. El 19 de marzo de ese mismo año de 1519 hace donación a su hermana Isabel de Magalhães de “una quinta de viñas y castaños y tierras de pan sembrar, radicadas en tierras de Guyan, termino de la ciudad de Oporto”¹⁰

Y el mismo 19 de marzo de 1519 Magallanes otorga también poder a Barbosa “para que cobre a Sancho de Matienzo, tesorero de la Casa de la Contratación, las cantidades que le fueren debidas de los 50.000 maravedís que por merced de Su Ateza había de darle anualmente dicha Casa de la Contratación”¹¹

⁶ AGI, *Memorial...* Patronato, 34. R.2

⁷ Archivo de Protocolos de Sevilla (APS), Sevilla, Escribanía de Bernal G. Vallecillo, año 1519, Oficio XV folio 648 , en la obra *Catálogo de los Fondos Americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*, Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, Tomo VII Siglos XV y XVI, Sevilla 1990, pp. 300-301.

⁸ APS, Sevilla, Escribanía de Bernal G. Vallecillo, año 1518, Oficio XV folio 648 , en la obra *Catálogo...* pp. 300-301.

⁹ APS, Escribanía de Francisco Castellanos, año 1519, Oficio V, folio 299, *Catálogo...* p. 354.

¹⁰ APS, Escribanía de Bernal G. Vallecillo, Oficio XV, Libro I, folio 551 vto. *Catálogo*, p. 358.

¹¹ APS, Escribanía de Bernal G. Vallecillo, Oficio XV, Libro I, *Catálogo*, folio 556, p. 359.

Pero lo más importante es que en Sevilla se casó Magallanes a sus treinta y nueve años con Beatriz Barbosa, la hija de Diego Barbosa, y aquí nació su hijo Rodrigo. El 4 de junio de 1519, Diego Barbosa y su mujer María Caldera habían otorgado “carta de dote” a favor de su hija Beatriz “prometida del Comendador Fernando de Magallanes” y éste, a su vez, “otorga Carta de pago al Comendador Diego Barbosa de 300.000 maravedís, en dinero y objetos, a cuenta de los 600.000 maravedís que había de darle por la dote de su hija Beatriz Barbosa”¹² y carta de arras de la misma fecha por valor de 2.000 ducados de oro que otorgó en favor de su prometida.

LA FAMILIA GRIMALDO, PROPIETARIOS EN DOS HERMANAS: SUS NEGOCIOS CON LA ARMADA DE LA ESPECIERÍA

Una importante intervención tuvieron en la Armada de Magallanes los Grimaldo, como proveedores desde sus tierras de Dos Hermanas, y también como apoyo financiero. Eran años de escasez y hambrunas, seguidos de otros de extraordinaria generosidad agrícola. Andrés Bernaldez nos dirá que al incentivar el Concejo de Sevilla la llegada de trigo exonerando de alcabala todo el pan que vendieron los importadores “vino tanto pan por la mar que en el mes de octubre de dicho año de MDVI se hallaron desde el muelle de Sevilla hasta la puente, en el río Guadalquivir, 80 naos de gavia cargadas de trigo...”.



*Armas de Grimaldo que adornan la
tumba de Bernardo y Juan Bautista
Grimaldo, en Dos Hermanas*

“En vista de ello, los oficiales sevillanos decidieron adquirir el trigo necesario para la Armada de la Especiería no en los mercados habituales de este cereal y a precio ordinario tasado, sino en los almacenes de **Jacome Grimaldo**, el conocido mercader genovés, al que sin duda tuvieron que abonar por el grano un precio muy superior al que en tiempos normales tenía el trigo en el mercado interior castellano... En el “Libro de cargo y data de esta

¹² APS, Sevilla, Escribanía de Bernal G. Vallecillo, año 1519, Oficio XV folio 126, en la obra *Catálogo Sevilla 1990*, p. 383.

expedición” anota el tesorero “...que se compraron de Jacome de Grimaldo, mercader ginobes estante en Seuilla, dozientos e sesenta e dos cahizes e siete anegas de trigo, como por el libro de la armada paresçe, a fojas 34...”¹³

Y **Juan Bautista Grimaldo**¹⁴ financió de forma muy destacada la armada, mediante préstamos, como el que reconoce Cristóbal de Haro, regidor de la Ciudad de Burgos y “factor de la contratación de la especiería”, a quien le firmó el finiquito por importe de 1.465.000 maravedís en julio de 1522, “que se enviaron a la corte al Obispo de Burgos y a las naos que fueron a la especiería”¹⁵ y posteriormente devuelve “a cuenta del clavo que vino en la nao Victoria” la cantidad de 1.465.000 maravedís “que le cobraron los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla en una letra de cambio de Juan Bautista de Grimaldo”¹⁶

Gracias a estas ayudas y a otras parecidas, como las del tesorero Alonso Gutiérrez y algunos mercaderes del comercio con Indias pudo suplir Magallanes el retraso de los suministros prometidos por el Rey para completar el armamento y avío de las naves.



Juan Sebastián Delcano

¹³ MANZANO MANZANO, J.: “Los Pinzones y el Descubrimiento de América”: tomo II, Madrid 1988, pág. 110.

¹⁴ Los Grimaldo están enterrados en la capilla conventual de Santa Ana de Dos Hermanas, bajo una hermosa lápida de blanco mármol italiano en la que campea el escudo ajedrezado de los Grimaldi, con esta inscripción: *Aquí esta el noble caballero/Bernardo de Grimaldo uno de las quatro principales / casas de Genova la devoción del/ qual escojo esta perpetua en ocho de agosto de IDXXXI Años y el noble caballero Juan Baptista de Grimaldo/ su hijo/ jallecio viernes XVII de / enero de IDLVI/ sus animas sean/ en gloria*. Me remito a los trabajos titulados *Los Grimaldi en Dos Hermanas* (Revista de Feria de Dos Hermanas 1979, pp. 71 -76) y *Los Grimaldo genoveses, banqueros y hacendados en Dos Hermanas* (Revista de Feria de Dos Hermanas 1996, pp. 259 - 271), reproducidos en *Pedro Sánchez Núñez... y Dos Hermanas, Dos Hermanas 2005*

¹⁵ AGI, Patronato, 37. R. 38

¹⁶ AGI, Patronato, 34, R. 25, *Cuenta justificativa de Cristóbal de Haro relativa a las Armadas con destino a la Especiería de Fernando de Magallanes, Sebastián Caboto y García Jofré de Loaysa.*

JUAN SEBASTIÁN DELCANO TAMBIÉN NEGOCIA EN SEVILLA

Juan Sebastián del Cano¹⁷, maestre de la nao del Rey La Concepción, que va a descubrir la Especiería, vecino de la villa de Guetaria, en la provincia de Guipúzcoa, estante en Sevilla, otorga poder el 1 de agosto de 1519 a Juan de Acurio, contra maestre de la dicha nao, vecino de la villa de Bermeo, estante en Sevilla, a Domingo de Irarça, carpintero de la dicha nao, vecino de la villa de Deva, a Sebastián del Cano, su hermano, a Domingo del Cano, su hermano y a Francisco de Santa Cruz, mercader, vecino de Sevilla en la collación de Santa María Magdalena, para que puedan demandar y cobrar en su nombre todo cuanto se le debiere, tanto del sueldo del Rey, fijado para dicho viaje, como de las mercaderías que llevaba cargadas en su nao¹⁸

COMPRA DE LAS NAOS

El factor de la Casa de la Contratación Juan de Aranda compra en Cádiz las cinco naves, por un precio de 1.316.250 maravedís. De Cádiz las trajo hasta Sevilla quedando atracadas en el Muelle de las Mulas o de las Muelas (junto a la plaza de Cuba actual) para su puesta a punto y armamento, en lo que se emplearon otros 910.000 maravedís. De ellas, las dos de más porte eran la “San Antonio” (144 toneladas de porte, Capitán Juan de Cartaxena 57 tripulantes) y la “Trinidad” (132 toneladas, 62 tripulantes, Capitán Hernando de Magallanes y sobresaliente Antonio “Lombardo” Pigafetta), a las que se unieron la “Concepción” (108 toneladas Capitán Gaspar de Quesada 44 tripulantes), que era la más vieja, “Santiago” (90 toneladas, Capitán Juan Rodríguez Serrano piloto de S.A., 31 tripulantes) y “Victoria” (102 toneladas Capitán Luís de Mendoza 45 tripulantes), que era la más nueva de las cinco.

REPARACIONES Y APROVISIONAMIENTO DE LAS NAOS

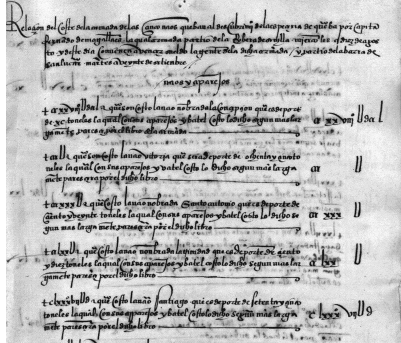
1.- Gastos de aparejos y para la revisión y puesta a punto de las naos:

De todo ello se da cuenta y razón con la meticulosidad acostumbrada, con fecha 1519, en la *“Relación del coste de la armada de las cinco naos*

¹⁷ Hacia 1518 o 1519, perseguido por haber vendido su barco a un saboyano, por necesidad de saldar deudas, vulnerando la prohibición de venta de barcos a extranjeros en guerra, se estableció Elcano en Sevilla y se alistó en la expedición de Magallanes. Dada su experiencia de hombre de mar fue nombrado maestre (segundo de a bordo) de la nao *Concepción*.

¹⁸ APS, Sevilla, escribanía de Gomes Álvarez de Aguilera, Oficio VII, Libro II, folio 9, Cuad. 7, el 1 de agosto de 1519, *Catálogo*, pp. 394 - 395.

que ban al descubrimiento de la especiería de que ba por capitán Fernando de Magallanes la qual armada partió de Sevilla miércoles a diez de agosto y deste dia comiença a vencer sueldo la gente de la dicha armada/ y partió de la barra de Sanlúcar martes a veinte de setiembre”¹⁹



La *relación de Cristóbal de Haro*²⁰ detalla escrupulosamente lo que costó cada paso del proceso, desde adquirir las naos hasta ponerlas a punto para el largo periplo: Los gastos de “traer las naos de Cádiz y Sanlúcar a Sevilla y el sueldo del factor Juan de Aranda en ir de Sevilla a Cádiz a comprar las dichas naos”, los jornales “en hacer la fosa y en varar las naos en tierra, los de “la carpintería que se hizo en las cinco naos”, los jornales de “los calafates que calafatearon la dichas naos”, los de “los aserradores que han serrado tablazo y madera para las dichas naos”, la compra de madera, la clavazón, la estopa para calafatear, el “breo y alquitrán y aceite que se ha gastado para calafatear y brear las dichas naos”



El puerto de Sevilla en el siglo XVI

¹⁹ AGI, Patronato, 34, R. 10. “Relación del coste de la armada de las cinco naos que ban al descubrimiento de la especiería de que ba por capitán Fernando de Magallanes la qual armada partió de Sevilla miércoles a diez de agosto y deste dia comiença a vencer sueldo la gente de la dicha armada/ y partió de la barra de Sanlúcar martes a veinte de setiembre”

²⁰ AGI, Patronato, 34, R. 25, Cuenta justificativa de Cristóbal de Haro relativa a las Armadas con destino a la Especiería de Fernando de Magallanes, Sebastián Caboto y García Jofré de Loaysa.

Siguen otros muchos gastos descritos minuciosamente, y termina anotando lo que se pagó “a los pilotos que trajeron las naos de Sanlúcar a Sevilla, lo que costaron LXXX banderas y una bandera Real que se hizo de tafetán con la pintura...”.

La relación describe la artillería que se compró para completar la que traían las naos: Siete falcones, tres lombardas gruesas, tres pasamuros (“*que todo esto vino de Vilvao y va en la dicha armada ahien de la artillería que tenían las naos que se compraron*”), cincuenta quintales de pólvora, “*dados y pelotas de hierro y de piedra que ba para la artillería de la armada*”.

2.- Algunas partidas curiosas y material de navegación:

La lista de todo lo que llevaban las naos es detalladísima. Por destacar algunas cosas, aparte de la extensa relación de elementos de las naos y de las provisiones a bordo, nos detenemos en algunas de las partidas más interesantes:

- “Cinco tambores y 20 panderos que se dieron a la gente que va en la Armada para tenerse pasatiempo”.
- “El hornamento con todo su aderezo necesario con que puedan decir misa los dos clérigos que van en la Armada”, uno de ellos en la *Trinidad* y otro en la *San Antonio*.
- Los emolumentos de “los pilotos que bajaron las naos de la Ribera de Sevilla a Sanlúcar y de los pilotos que sacaron las naos de la barra de Sanlúcar afuera”.
- “Dos muelas y un molejón que se dieron a los dos barberos que van en la armada”.
- Dineros que se dieron a Juan de la Cueva “por entender en las cosas de la Armada dende que se empezó hasta que partió de Sevilla”.
- 12 pieles de pergamino para hacer cartas de marear. 21 cuadrantes de madera y “un plano esférico que hizo hacer el capitán Magallanes para Su Majestad”.
- 6 astrolabios de metal con sus pautas, 15 agujas de marear, 16 agujas más y 4 cajas grandes para 4 agujas de marear “que hizo hacer Ruy Falero”, “unos compases dorados con su caja que envió Fernando de Magallanes con la carta a Su Majestad”, 15 relojes de arena y 6 relojes y 6 pares de compases, material que se adquirió en Cádiz a través de Bernardo del Castillo.
- Botica: Todas las cosas de botica que van en la nao *Trinidad*.

En otro documento²¹ se citan otros gastos igualmente curiosos, entre ellos “un buey que compró el capitán Fernando de Magallanes “para dar de comer a la gente después de bajar del río a Sanlúcar”

3.- Armas del personal y artillería de las naos:

La información sobre las Armas a bordo es interesante. Por todas, reseñamos las armas que van a bordo de la *Trinidad*, que son comunes con las demás aunque en cantidades distintas cada una: 25 petos con sus espaldares, 24 petos mas, 22 barbotos, 22 casquetes, 14 ballestas con sus gafas, 10 docenas de lanzas más 40 lanzas viejas, 15 docenas de dardos, 50 picas, 12 escopetas, 12 cuernos para pólvora, 80 docenas de saetas, 200 pelotas de plomo, 70 pelotas de los pasamuros, 14 banderas.

Y la **artillería**, citando por todas la de la nao *Trinidad*: 2 bombardas, 1 pasamuros, 1 falcón, 14 molinetes, 70 dados para los pasamuros. La *Concepción* y la *Santiago* llevan 1 falconete más cada una. La *Concepción* lleva además tres panderos, y un tambor y siete banderas.

El coste total de la Armada de Magallanes se cifró en 3.912.241 maravedís las naos totalmente aparejadas y armadas, y más las provisiones, los sueldos pagados a 237 personas (Capitanes y oficiales) y las mercaderías diversas totalizan 8,751.125 maravedís²². De este importe, el Rey asumió la cantidad de 6,4 millones de maravedís y el resto corrió a cargo de Cristóbal de Haro, principalmente, que a su vez firmó letras de cambio por ese importe con Juan Bautista de Grimaldo.

TRIPULACIÓN DE LAS CINCO NAOS DE LA ARMADA

El alistamiento de la tripulación fue lento y cuidadoso, como convenía a la gran empresa que Magallanes acometía. La procedencia de los 237 hombres a bordo fue muy diversa. La falta de hombres para completar la expedición hace que Magallanes le escriba al rey “*No se fallaba gente para dicha armada naturales destes reinos, habiendo fecho pregonar en Málaga, Cádiz y en todo el condado (Huelva) y en esta ciudad (Sevilla) y el sueldo que su Alteza les manda dar*”.

En las naos iban tripulantes de muchas nacionalidades, ya que Sevilla, por el movimiento intenso de su puerto, atraía gente de todos los países

²¹ AGI Patronato, 34 R. 25: *Cuenta justificativa de Cristóbal de Haro relativa a las Armadas con destino a las Especierías de Fernando de Magallanes, Sebastian Caboto y García Jofre de Loaysa*

²² Fernández Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos*, T. II Madrid 1964, pp. 415 ss.

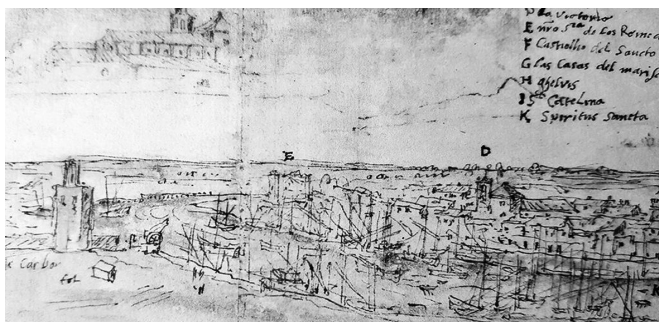
posibles. Así encontramos 137 españoles, 12 franceses, 26 italianos, 5 griegos, 2 alemanes, 1 inglés, 3 belgas, 2 rumanos, 2 holandeses, 23 portugueses y 24 de otras nacionalidades o de procedencia desconocida. ¡A saber cómo se entenderían, en el día a día y sobre todo, en las maniobras de los barcos!

Y de los 137 españoles, la mayoría eran de Sevilla (24), Huelva (32) y Vizcaya (21) y los demás eran de Burgos, La Coruña, Cantabria, Aragón, Pontevedra, Córdoba, Guipúzcoa, Asturias, Albacete, Toledo, Jaén, 2 de Salamanca, 1 de León, 1 de Badajoz, 2 de Madrid, 1 de Guadalajara, Valencia, Navarra, Lugo, Palencia, Ciudad Real, Málaga y Granada.

Es curiosa la relación de los cargos de la nao, entre ellos el de “*lengua*” de dos de los tripulantes, que seguramente harían de intérpretes en los lugares del Oriente a donde se dirigían las naos. Hay muchas nacionalidades, algunos hijos de los marinos, incluso un Martín de Magallanes portugués en la nao Concepción, sin duda pariente del Capitán y un Duarte Barbosa, pariente del suegro de Magallanes. Y tres naturales de Sanlúcar de Barrameda, los toneleros Juan de Córdoba y Diego Díaz y Diego (criado del Capitán).

Con la desconfianza que inspiraba a la Casa de la Contratación la presencia de portugueses en la Armada, se le había ordenado a Magallanes “*que no fuesen en la armada ningunos hombres de mar portugueses*”, a lo que contestó Magallanes que los maestros de naos se los presentaron por ser aptos y suficientes cada uno para su cargo, y él los recibió en virtud de una Real Cédula que le autorizaba para *que la gente de mar que se tomase fuese a su contento*, como persona que de ello tenía mucha experiencia... ”²³

LA ARMADA ZARPA AL FIN PARA SU PELIGROSO VIAJE



Convento de La Victoria, letra D en el plano de Wyngaerde (desaparecido: en su solar se edificó la iglesia Parroquial de San Vicente de Paul, en la calle Pagés del Corro)

Por fin, el domingo 2 de agosto de 1519 Sancho Martínez de Leiva hizo solemne entrega a Magallanes del estandarte Real en la Iglesia del Convento

²³ M.Fdez. Navarrete, *Ob. cit.* p. L.

franciscano de Santa María de la Victoria, en Triana, recibíéndole “*juramento y pleito homenaje, según fuero y costumbre de Castilla, de que haría el viaje con toda fidelidad como buen vasallo de S.M*”... También mandó el rey que se diesen ciertos entretenimientos o pensiones a doña Beatriz Barbosa, mujer de Magallanes...”²⁴

Hechos los últimos preparativos, al amanecer del lunes día 10 de agosto de 1519 zarpó la armada disparando sus armas y arbolando en sus mástiles los estandartes, banderolas, pendones y tafetanes que lucían las naves españolas en las fiestas grandes. Pigafetta, cronista del viaje, lo relata con emoción contenida²⁵:

“El lunes 10 de agosto, día de San Lorenzo, del año antedicho, encontrándose la escuadra abastecida de todo lo necesario para el mar; demás de sus tripulaciones (éramos doscientos treinta y siete), nos aprestamos de buena mañana a salir del puerto de Sevilla, y con disparo de muchas salvas dimos el trinquete al viento. Y fuimos descendiendo por el río Betis, modernamente llamado Gadalquivir...”

En las orillas quedaban autoridades, familiares y curiosos formando una multitud ingente que los marinos, sin desatender la compleja maniobra de las velas, iban perdiendo de vista en el lento navegar de las embarcaciones camino de un futuro tan glorioso como incierto.



Lápida colocada en 1919 en la fachada lateral del que fuera Convento de los Remedios, sede del Instituto Hispanocubano, en la calle Juan Sebastián Elcano (donde recientemente fue clausurado el Museo de Carruajes).

²⁴ M. Fdez. Navarrete, Ob. cit. p. LIII.

²⁵ Pigafetta, A. *Primer viaje alrededor del mundo*, Crónicas de América, Ed. Historia 16, Madrid 1985, p. 54.: “*Luni a 10 agosto, giorno de santo Laurenzio, ne l'anno già detto, essendo la armata fornita di tutte le cose necessarie per mare e d'ogni sorte de gente (era[va]mo duecento e trentasette uomini) ne la mattina si feceno presti per partirse dal molo di Siviglia, e tirando artiglieria dettenu el trinchetto al vento; e vennero abbasso del fiume Betis, al presente detto Gadalquivir,*

Se iniciaba así una de las aventuras más espectaculares de la Historia de la Humanidad. España, y solo España, lo hizo posible. De los 237 hombres que partieron, solo regresaron 18. Sus nombres perviven en el recuerdo.



Sanlúcar en el libro de Van den Wyngaerde

Teniendo en cuenta que no era raro que en la travesía desde Sevilla a Sanlúcar, distante 15 leguas (unos 89 kilómetros) se empleara una semana (a razón de unos 12 kms. diarios)²⁶, la Armada permaneció fondeada en el puerto de Bonanza, de Sanlúcar de Barrameda desde el 17 de agosto hasta el 20 de septiembre en que zarpó, en total treinta y tres días de estancia en Sanlúcar. Tan larga estadía era norma obligada puesto que dadas las dificultades de la navegación por el río, los barcos venían de Sevilla aligerados de carga y era en Sanlúcar donde terminaban de aprovisionarse y armarse y esperar el momento propicio para salir al mar abierto. La Armada de Magallanes no sería una excepción, de manera que en Sanlúcar fue donde las naos se revisaron a fondo, se aprovisionaron y se alistó definitivamente su tripulación.

En Sanlúcar se compraron, además, siete vacas (dos para la nao Trinidad y una para cada una de las otras naos) y tres puercos.

Destaca Pigafetta que mientras estuvieron las naos en Sanlúcar *“todas las mañanas se bajaba a tierra para oír misa en un lugar que se llama Nuestra Señora de Barrameda, cerca de Sanlúcar. Y antes de la partida el capitán general quiso que todos confesásemos y no permitió que ninguna mujer viniera a la Armada para un mayor respeto”*.

Allí se unen a la tripulación cuatro hombres, uno de ellos el sobresaliente Hernán López, que embarca en la nao “Victoria” en sustitución de Lázaro de Torres, que queda en tierra. El Cronista Rodrigo Caro, citado por su colega

²⁶ Pérez-Mallaina Bueno Pablo Emilio, *Los hombres del Océano – vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, edición Expo-92 y Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Sevilla, 1992, p. 18.

don Manuel Morales²⁷, reseña en su “Memorial” la siguiente noticia:

“En el “Libro Diario” que aquellos verdaderos argonautas llevaron en la inmortal nao “Victoria”, que fue la primera que rodeó todo el mundo saliendo de Sevilla y navegando por poniente volvió a la misma ciudad por el oriente, hay hecha memoria de Hernando López, natural de Utrera, el cual murió después de haber salido al mar del Sur el 14 de septiembre de 1519...”

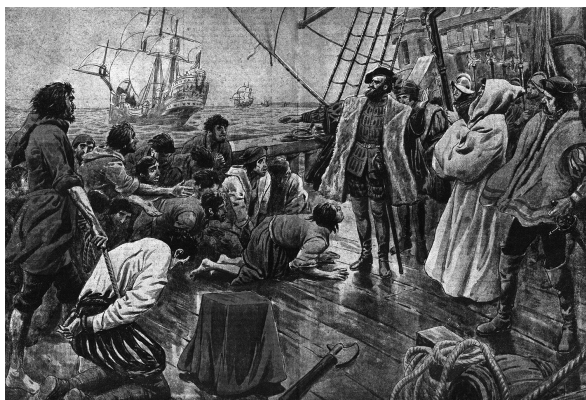
Tras zarpar del puerto de Bonanza, seis días más tarde atracan en Tenerife. Pues bien, ya en abierta navegación transoceánica, las cinco naves con sus intrépidos tripulantes, ponen la aguja al S.SO para pasar entre el Cabo Verde y las islas de su nombre y, tras cerca de dos meses de singladura, el 29 de noviembre de 1519 avistan las costas de Brasil y siguen sin perder de vista la costa oriental de Sudamérica hasta atracar en “Río del Geneyro”, donde, por cierto, el portugués Juan López de Caraballo logra localizar a un hijo suyo, ya de 8 años, que tuvo con una indígena, incorporándolo consigo a bordo de la “Concepción”. Catorce días tardan en llegar de allí a Montevideo, navegando a una velocidad de cerca de cuatro nudos. Reconociendo aquellas costas y el Río de la Plata, una de las naves encuentra señales de la expedición del lebrijano Juan Díaz de Solís que, según el cronista, “*fue comido por los caníbales, de los cuales se había fiado demasiado, con sesenta hombres de su tripulación...*”.

Como ya se acercaba la época más cruda del invierno y los temporales arreciaban, Magallanes decide esperar la mejoría del tiempo en la bahía de San Julián, donde tienen un encuentro con indígenas patagones, de los que mataron a siete u ocho, quemando sus cabañas y haciendo prisioneras a varias parejas para mostrárselos al rey al regreso.

La larga y tediosa espera, unida al mal entendimiento entre Magallanes y sus compañeros portugueses y los capitanes españoles determinó que se amotinaron varios de estos, acaudillados por Quesada, Cartagena y Mendoza, con las naves *Concepción* y *San Antonio*, que por cierto comandaba Juan Sebastián Delcano. No triunfó el motín, y Magallanes aplicó severa justicia condenando a muerte a cuarenta hombres, si bien solo ejecutó a Quesada y Mendoza, decapitándolos y haciéndolos cuartos. En cuanto a Cartagena, con el clérigo Pedro Sánchez, que tomó parte activa en el complot, los dejó abandonados en una isla de aquellas inhóspitas tierras heladas con una talega

²⁷ MANUEL MORALES ALVAREZ: En “Utrera legendaria” (edición patrocinada por las Empresas “Trébol”, “Celop” y “Jovaz”. Utrera, 1988) p. 31, nota titulada “Un grumete malogrado”.

de bizcocho y dos botellas de vino. En cuanto a Delcano, se le rebajó de maestre a marinero raso y se le trasladó a la “*Victoria*”.



Justicia de Magallanes tras reducir a los sublevados.

Ya en San Julián se perdió la primera nave, la “*Santiago*”, que en medio de un gran temporal chocó con unos bajos rocosos y se hundió cuando fue enviada a reconocer la zona donde Magallanes tenía la certeza de que existía un estrecho que llevaba directamente a las Molucas.

El clima era extremo. Dice el cronista que “*estaba el cielo turbado, el aire tempestuoso, el mar bravo y la tierra helada*”. Y la tripulación con la menguada vestimenta de la época, las inclemencias del tiempo y la mala alimentación, empezó a sufrir bajas.

El 24 de agosto de 1520 el capitán general manda levar anclas y seguir la tarea de reconocimiento hasta llegar a lo que consideraron una amplia bahía en la que encontraron varios brazos de mar, dividiéndose la expedición. La “*San Antonio*”, por ser más velera, se separó excesivamente de la “*Concepción*”, con la que iba reconociendo uno de los brazos, perdiéndola de vista. Su capitán, en una declaración cuya veracidad resultó muy dudosa, declaró que al ser infructuosos los intentos de reencontrar al resto de la Armada, decidió volver a España. Pigafetta en cambio declara que la nao *San Antonio* “no quiso aguardar a la *Concepción*, pues se proponía huir para volver a España, lo cual hizo” y que “su piloto, Esteban Gómez por nombre, odiaba sin límites al capitán general, a causa de que, antes que se aparejase nuestra escuadra, había él acudido al emperador en busca de que le diese algunas carabelas para descubrir tierras; pero con la aparición del capitán general, Su Majestad no se las dio...”²⁸

²⁸ Pigafetta, *ob. cit.* p. 73.

El miércoles 28 de noviembre de 1520, relata Pigafetta, “nos desencajonamos de aquel estrecho, sumiéndonos en el mar Pacífico. Estuvimos tres meses sin probar clase alguna de viandas frescas. Comíamos galleta: ni galleta ya, sino su polvo, con los gusanos a puñados, porque lo mejor habíanselo comido ellos; olía endiabladamente a orines de rata. Y bebíamos agua amarillenta, putrefacta ya de muchos días... Las ratas se vendían a medio ducado la pieza y más que hubieran aparecido...”. Tuvieron que comer el cuero que cubría los palos y cocer el arroz con agua de mar, que también consumían para beber. Y aparecieron las enfermedades infecciosas y el temible escorbuto y mueren hasta diecinueve tripulantes en estas penosas circunstancias. Atrás quedaba el temible cabo de Hornos, haciendo cerca de cuatro mil leguas (unas doce mil millas marinas) sin tocar tierra.

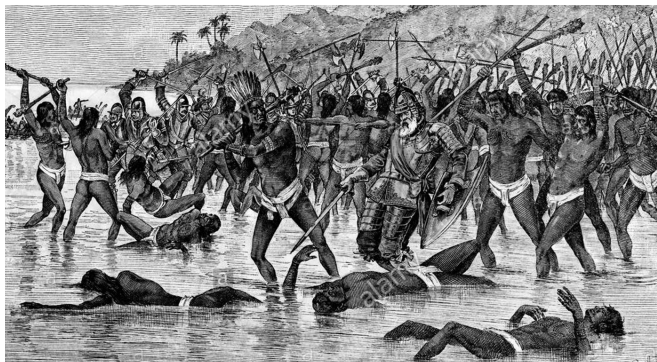
Al fin, llegan a tierras habitadas, las islas Marianas, donde tienen un enfrentamiento con los nativos... y las islas Filipinas, donde recalán para reponer las despensas y sus fuerzas.



Las islas Filipinas de Cebú y Mactán, donde murió Magallanes

Allí son muy bien recibidos por el Rey de Cebú, que los obsequia y les ofrece grandes muestras de amistad y respeto. Pero imprudentemente, Magallanes se implica en rivalidades de su anfitrión con otras tribus y así, el sábado 27 de abril de 1521, al frente de unos sesenta hombres se dirigen en tres bateles a la inmediata isla de Mactán. Allí se enfrentan a más de dos mil indígenas que, aunque peor armados, lograron superarles, con tan mala fortuna que rodearon a Magallanes y a siete u ocho de sus hombres y les dieron cruel muerte. Pigafetta describe con emoción la cruel escena: “Llovieron sobre él, al punto, las lanzas de hierro y de caña, los terciarazos también, hasta que nuestro espejo, nuestra luz, nuestro reconforto y nuestro guía inimitable cayó muerto”³⁰

³⁰ Pigafetta, *ob. cit.* p. 111.



Muerte de Magallanes y sus ocho compañeros

Esta derrota influyó en el rey de Cebú, que cambió radicalmente su actitud con los españoles, que durante este tiempo se mantenían a bordo de sus naves. Y so pretexto de entregarles unas joyas para el rey de España, el 1 de mayo de 1521 les invitó a un convite al que acudieron 53 hombres. Tras desembarcar, los españoles se sentaron a las mesas colocadas en la plaza del pueblo, y cuando comían confiadamente con sus traidores anfitriones, se vieron rodeados por nativos que se lanzaron contra ellos armados con lanzas y flechas matando o haciendo prisioneros a veinticuatro españoles, entre ellos el utrerano grumete de la “*Concepción*” Rodrigo Macías, cuyo final desconocemos. Los demás lograron huir a las naves que zarparon de inmediato.

Tras esta dramática experiencia, y ya la armada al mando de Juan López Caraballo y Gonzalo Gómez de Espinosa, estando las tripulaciones tan diezgadas, deciden prescindir de la “*Concepción*”, incendiándola tras repartir sus enseres y pertrechos entre los otros dos navíos. Siguen navegando de isla en isla, y tras diversas incidencias, es destituido Caraballo y nombran capitán al mando de la “*Victoria*” a Juan Sebastián Delcano, bajo cuyo mando, el 8 de noviembre de 1521 llegan las dos naves a Tidore, en el archipiélago de las Molucas, disparando todas sus piezas de artillería con las mayores muestras de júbilo.

Llegados a la meta de su periplo, son muy bien acogidos por el rey Zuratá Almanzor. La tripulación se toma el merecido descanso, y al mismo tiempo negocian con los nativos la compra de grandes cantidades de especias, clavo sobre todo (1.400 quintales en la “*Trinidad*” y 1.000 en la “*Victoria*”), y hacen acopio de alimentos y animales para el regreso: cabras, gallinas, nueces de coco, bananas, caña de azúcar y otros alimentos. El día 17 de diciembre de

1521 embarcan en cada nave 80 toneles de agua fresca y se despiden de sus amigos nativos. Cuando el día 18 zarpan, una gran vía de agua se detecta en la “*Trinidad*”, obligando a las naves a volver a la isla. En vista de que no había forma de arreglar con prontitud la avería, la “*Victoria*” zarpa de Timor con el 21 de diciembre de 1521 con Juan Sebastián Elcano al mando, 47 tripulantes y trece indios, quedando en tierra los otros 53 supervivientes, tratando de reparar la avería o esperando otra oportunidad para volver... Entre los que se quedan en la *Trinidad*, al mando de Gonzalo Gómez de Espinosa su nuevo jefe, está el sobresaliente Hernán López, utrerano, que dejó la “*Victoria*” y pasó a la “*Trinidad*” “para hacer carbón si menester fuese para adobar la nao...”, falleciendo por enfermedad el 27 de septiembre de 1522.

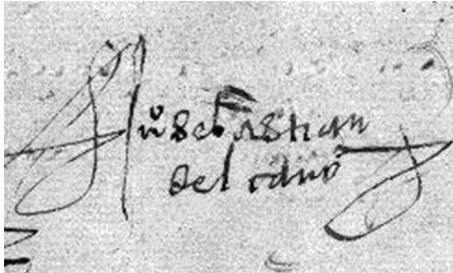
Espinosa completó la reparación de la *Trinidad* el 6 de abril de 1522 y se hizo a la mar, pero los continuos temporales impidieron su avance, y una fuerte tormenta dañó gravemente la nave. Pidió auxilio al capitán portugués António de Brito que se encontraba cerca, lo que ocasionó que los diecisiete hombres que quedaban en la embarcación fueran hechos prisioneros por los portugueses. Cinco de ellos, entre los que se encontraban Espinosa y Ginés de Mafra, regresaron a Europa y fueron liberados en 1527.

Y sigue sola la “*Victoria*” navegando entre las islas para poner la aguja al O.SO en busca del cabo de Buena Esperanza, donde llegan el 22 de mayo de 1522, tras casi cinco meses sin tocar tierra, con la nao haciendo agua y capeando fortísimos temporales, que les llegan a romper el palo del trinquete y su verga, que los esforzados marineros reparan de inmediato. El cronista Pigafetta, que por razones oscuras y de forma imperdonable en un cronista no pondera no ya el mérito sino ni siquiera cita el nombre de Elcano, a cuya pericia marinera le deben la vida los tripulantes que sobrevivieron a esa primera circunnavegación, dice que en el camino “*se nos murieron de hambre veintidós hombres...*”.

Ya en el océano Atlántico, navegan con la proa al NO con buen viento pero sin poder desembarcar para tomar alimentos frescos por temor a los portugueses, que estaban en contra de la expedición desde el primer momento; finalmente, se arriesgan a hacerlo en las islas de Cabo Verde, ocupadas por los portugueses que, recelosos de los expedicionarios, al final averiguan de donde venían y consiguen hacer prisioneros a doce hombres. Fue allí donde tuvieron constancia de la realidad de su vuelta completa a la Tierra, al observar que mientras ellos creían hallarse en el día 9 de julio de 1522, los portugueses decían vivir un día más tarde. El hambre y el escorbuto siguieron haciendo estragos... Y dice el cronista: “*Y fuimos con 22 hombres dolientes y sanos,*

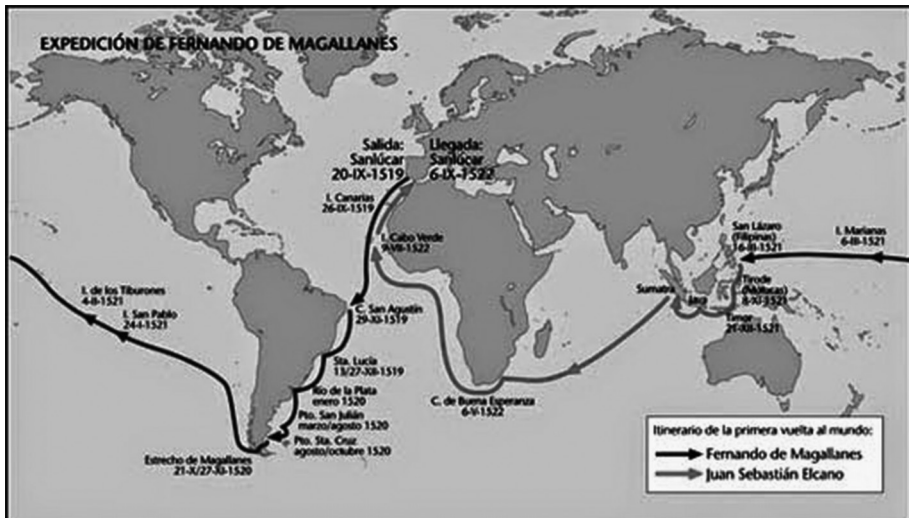
entre ellos tres indios; y esto fue el martes a 15 del mes de julio”.

Finalmente “gracias a la Providencia, entramos el sábado 6 de septiembre de 1522 en la bahía de Sanlúcar...”. Juan Sebastián de Elcano, en aguas de Sanlúcar a bordo de la Victoria, le escribe lacónica pero solemnemente al Emperador:



Firma de Juan Sebastián Delcano en su testamento

“Sepa Vuestra Magestad como somos llegado diez e ocho onbres solamente con una de las çinco naos que Su Magestad envió en descubrimiento de la Espeçiería... lo que en más avemos de estimar y tener es que hemos descubierta e redondeado toda la redondez del mundo, yendo por el ocçidente e viniendo por el oriente”.



Representación del viaje de Las Naos de la Espeçiería.

El resto es historia archiconocida. Finaliza el viaje tal como lo describe con emoción, y sin citar a su Capitán Elcano como si hubieran viajado “con el

piloto automático”, el mal cronista Pigafetta³¹:

“Sabato, a sei de settembre 1522, intrassemo nella baia de San Lucar, se non disotto uomini e la maggior parte infermi. Il resto, de sessanta che partissemo da Maluco, chi morse per fame, chi fuggitte nell’isola di Timor, e chi furono ammazzati per suoi delitti.

Dal tempo che se partissemo de questa baia fin al giorno presente avevamo fatto quattordici mila e quattrocento e sessanta leghe e più, compiuto lo circolo del mondo, dal levante al ponente. Luni, a otto de settembre, buttassemo l’ancora appresso al molo de Siviglia e descaricassimo tutta l’artiglieria.

Marti, noi tutti, in camicia e discalzi, andassemo con una torcia in mano, a visitare il luogo di Santa Maria de la Victoria e de Santa Maria de l’Antiqua”.

Fernández de Oviedo relata esta proeza y dice: “En verdad que no se sabe ni está escrita ni vista otra su semejante ni tan famosa en el mundo”

Y dice hermosamente Fernández Vial:

“Los sanluqueños, viendo como se les acerca una vieja nave, con sus velas hechas trizas, y tripulada solo por dieciocho hombres, se acercan a ella con sus ligeras embarcaciones, y les preguntan que de donde proceden y quienes son. Los famélicos tripulantes les contestan que son los únicos supervivientes de la armada que al mando de Fernando de Magallanes había zarpado hacia ya tres años de estas mismas aguas, y que después de navegar siempre hacia occidente habían regresado a Sanlúcar de Barrameda. Añadiendo llenos de orgullo y pese a su extrema debilidad, que por lo tanto “a ellos les corresponde la gloria de haber sido los primeros en dar la vuelta al mundo, y a la nao “Victoria” ser la única nave que a lo largo de toda la historia de la humanidad ha cruzado todos los océanos...”.

El 8 de septiembre de 1522 llegó remolcada la nao Victoria al puerto de las Mulas (o de las Muelas, que por ambos nombres era conocido) del que había zarpado tres años antes. Y el 9 de septiembre de 1522 desembarcaron

³¹ Pigafetta, A. Relazione del primo viaggio...

los 18 tripulantes y descalzos y con escasa ropa se dirigieron al convento de la Victoria para dar gracias a la Virgen de la Victoria, y a la Catedral de Sevilla para postrarse ante la Virgen de la Antigua. Los supervivientes eran el Capitán Elcano, tres pilotos, un sobresaliente, siete marineros, un barbero, un artillero, tres grumetes y un paje, de distintas nacionalidades como había sido la tripulación internacional de las cinco naos que partieron: once españoles (cuatro vascos, dos gallegos, dos de Huelva, uno de Santander, un extremeño, un sevillano), tres griegos (dos de ellos de Rodas), dos italianos (uno de ellos Pigafetta), un alemán y un francés.

El 10 de septiembre se hizo el recuento de las mercancías que traía la nao, contándose 381 costales con un total de 528 quintales de clavo, que fueron entregados a Diego Díaz, factor de Cristóbal de Haro³², con cuya venta se cubrió prácticamente el coste de la expedición. Venían también otras cantidades menores de canela, nuez y palo de sándalo, y otras cajas y costales de mercancías propias que tenían apartadas algunos de los marineros.

En total, en los 1084 días desde su partida, habían recorrido 46.270 millas marinas, o lo que es lo mismo, unos 85.700 kilómetros.

El conocimiento del viaje circunferente, que tiene como fuente principal la obra de Pigafetta, se complementa con otros documentos: las Relaciones de Francisco Albo y de Ginés de Mafra y el Roteiro de un piloto genovés desconocido. Existen también las cartas de Maximiliano de Transilvania, Antonio Brito y Juan Sebastián Elcano.

Como dice Esteve Barba hay que tener también en cuenta, otras fuentes hoy perdidas, como un *Diario* escrito por Magallanes; *la Relación sobre el descubrimiento del Estrecho*, hecha por el cosmógrafo de la expedición Andrés de San Martín, y que, antes de desaparecer, fue consultada por Herrera, y tal vez, también por João de Barros, y las narraciones de León Pancaldo y de Juan Sebastián Elcano, esta última, citada por Gonzalo Fernández de Oviedo.

Domínguez Ortiz³³ decía que “este primer viaje de circunnavegación es el mas memorable que han realizado los hombres en el aspecto científico (determinación de la forma y volumen de la tierra) y también, por decirlo así, en el deportivo; pero su valor práctico fue, de momento, nulo; demostró que el camino hacia las tierras de la seda, el marfil y las especias no era el occidental...”.

³² Fdez. de Navarrete, Colección de los viajes y descubrimientos, tomo II, Madrid 1964, pp. 556 - 557

³³ Domínguez Ortiz, A. *El Antiguo Régimen: Los Reyes Católicos y los Austrias*, en Historia de España Alfaguara III, Alianza Universidad, Madrid 1976, p. 261



Regreso de Juan Sebastián Delcano a Sevilla. Autor Elias Salaverria.

DE LOS 265 TRIPULANTES QUE AL MANDO DE FERNANDO MAGALLANES SALIERON DE ESTE PUERTO DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA EL DIA 20 DE SEPTIEMBRE DE 1519 PARA DAR, POR PRIMERA VEZ, LA VUELTA AL MUNDO, SOLAMENTE VOLVIERON A ESTE MISMO LUGAR DE PARTIDA, EN 6 DE SEPTIEMBRE DE 1522, LOS 18 NAVEGANTES QUE SE CITAN A CONTINUACION:

JUAN SEBASTIAN ELCANO, DE GUETARIA.
 FRANCISCO ALBO, DE AXIO.
 MIGUEL DE RODAS, DE RODAS.
 JUAN DE ACURIO, DE BERNEDO.
 MARTIN DE YUDICIBUS, DE SAONA.
 HERNANDO DE BUSTAMANTE, DE MERIDA.
 HANS, DE AGAN.

DIEGO GALLEGO, DE BAYONA DEL MYOR (GALICIA).
 NICOLAS DE NAPOLES, DE NAPOL DE ROMANIA.
 MIGUEL SANCHEZ DE RODAS, DE RODAS.
 FRANCISCO RODRIGUEZ, DE SEVILLA.
 JUAN RODRIGUEZ, DE HUELVA.
 ANTONIO HERNANDEZ, DE HUELVA.
 JUAN DE ARRATIA, DE BILBAO.
 JUAN DE SANTANDER, DE CUETO.

VASCO GOMEZ GALLEGO, DE BAYONA DE GALICIA.
 JUAN DE ZUBILETA, DE BARACALDO Y
 ANTONIO LOMBARDO (PIGAFETTA), NATURAL DE
 BIZANCIO, EN LOMBARDIA.

EL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ESTA CIUDAD Y EL ATENEO SANLUQUENO, UNIDOS AMBOS EN UN MISMO SENTIMIENTO DE VENERACION HACIA LAS GLORIAS DEL PASADO, CONVINIERON COLOCAR AQUI ESTOS AZULEJOS COMO MEDIO DE CONMEMORAR DE UN MODO PUBLICO Y PERMANENTE, LA GESTA REFERIDA, DIGNA DE NO CAER EN EL OLVIDO DE LOS TIEMPOS.

1.956, MAYO 7.

Sanlúcar de Barrameda, 7 de mayo de 1956: Memoria fijada en el muro del antiguo Ayuntamiento reseñando los nombres de los 18 navegantes que volvieron en la Nao Victoria tras dar la primera vuelta al mundo

En resumen:

La primera vuelta al mundo, la dieron de verdad Elcano y sus 17 acompañantes: Fernando de Magallanes ni la dio ni pensaba hacerlo, ya que su idea era solamente llegar a las Islas de las Especias por el Oeste. Y además puso en peligro la vida de todos al implicarse en peleas de los nativos, donde no le llamaron y que le costaron la vida así como a otros compañeros.

Hay que recordar además varias cosas:

- a) Magallanes renunció a su ciudadanía portuguesa y adoptó la castellana, porque se disgustó con el rey Manuel I que no le hizo caso. De hecho se vino a España para no volver a Portugal, renunció a su patria portuguesa y abrazó la española, se casó en Sevilla en 1517 y aquí nació su hijo Rodrigo.
- b) La financiación de la expedición fue íntegramente española: el Emperador Carlos V estuvo siempre por la labor y colaboraron otros mercaderes y los Grimaldo, cuyos restos reposan en Dos Hermanas..
- c) Los portugueses, enfadados con Magallanes a quien lo consideraban traidor, pusieron toda clase de dificultades tanto a la Armada antes de zarpar como a los barcos españoles a lo largo del recorrido, sobre todo al regreso, que tuvo que ser bordeando Africa, por los mares que les correspondieron en el tratado de Tordesillas. A pesar de la extrema necesidad de ayuda que tuvieron en los últimos meses los pocos supervivientes en su única nao, *la Victoria*, que no pudieron ni siquiera tocar tierras dominadas por los portugueses - so pena de que los mataran - ni para repostar agua; el relato de los últimos meses de travesía es dramático.
- d) Magallanes, eso sí, descubrió el estrecho de su nombre para pasar del Atlántico al Pacífico.

Elcano siguió haciendo lo que sabía, y ahora con más conocimiento. Y se enroló en la segunda expedición a las islas de las Especias comandada por Frey García Jofre de Loaysa , que zarpó de La Coruña el 24 de julio de 1525. Y en ella murieron, entre otros, Loaysa y Elcano, que falleció de escorbuto el 6 de agosto de 1526. No llegó a cobrar la pensión otorgada por el rey, de 500 ducados anuales, que reclamó en vano su madre, Catalina, y mas adelante sus hijos durante muchos años.

BREVE ICONOGRAFÍA DE LOS HÉROES

La imagen de Magallanes y Elcano ha sido representada a lo largo del tiempo de muchos modos.

Tenemos monumentos dedicados a Magallanes en Punta Arenas (Chile), obra del escultor Guillermo Córdova por encargo del empresario español José Menéndez y realizado en 1920. Inscripción en la isla de Guam recordando que pasó por ella el 6 de marzo de 1521, la capillita junto a la Basílica del Santo Niño en la isla de Cebú donde está la cruz que pudo Magallanes y el grupo escultórico frente al estrecho de Magallanes.



Fernando de Magallanes en el Padron dos Descubrimientos, Lisboa.

En Portugal, su imagen en Ponte da Barca o en Sabrosa su patria chica, y sobre todo, ya con mas espectacularidad, el Padrão dos Descubrimentos erigido en Lisboa en 1940, al lado de la Torre de Belem y del Monasterio de los Jerónimos.

A Juan Sebastián Elcano lo vemos también muy representado. En pintura, su retrato más conocido es un óleo basado en el grabado de Fernández Noseret y López de Eguíndanos (1791-1814) que se conserva en el Museo Naval de Sevilla. También lo retrató Zuloaga por encargo de la Diputación Foral de Guipúzcoa con motivo del IV Centenario de la primera vuelta al mundo (1922).

Tenemos también el monumento a Elcano en Guetaria, obra de Ricardo Bellver (1881), pariente del benemérito don Mariano Bellver. y otro monumento en Guetaria, promovido por las Juntas Generales de Guetaria, para sustituir al que había realizado en mármol Alfonso Giraldo Bergaz, destruido en la primera guerra carlista: está situado en el Puerto de Guetaria y es obra del escultor aragonés Antonio Palao, está realizado en bronce y se inauguró el 28 de mayo de 1861. Se construyó también en Guetaria otro monumento a Elcano diseñado por Agustín Aguirre y José de Azpiroz, a modo de templete, e inaugurado en 1924: en su interior, una inscripción recuerda el nombre de los dieciocho marinos que volvieron en la nao "*Victoria*". Está coronado por una victoria alada, obra de Victorio Macho, recordando los mascarones de proa de los navíos.

En Barcelona, en la llamada "Casa Olano", edificio de Sabater i Carner (1880-85), conocido también como "la casa del pirata", tenemos una buena escultura de Elcano, obra de Francesc Font. En este edificio se instaló el gobierno vasco en el exilio presidido por José Antonio Aguirre durante la guerra civil, entre octubre de 1937 y enero de 1939.

En Sanlúcar de Barrameda hay una intensa dedicación a homenajear a los navegantes de la *Victoria*, y es lógico que así sea porque por allí pasaron al iniciar su viaje y allí llegaron los pocos supervivientes. Y en diversos lugares de la ciudad vemos azulejos conmemorativos de la gesta de Elcano y Magallanes, uno de ellos representando el momento en que Elcano se dirige al Rey Carlos V informándole del descubrimiento de la redondez de la tierra.

En Sevilla tenemos también una serie de recuerdos de la gesta que tuvo su inicio y final en Sevilla. Así en la plaza de España vemos un tondo representado a Magallanes. Menos conocidos, pero muy interesantes, son los frescos pintados por Juan Miguel Sánchez en la Capilla del Carmen de la Barriada de Elcano, fechados en 1953 y muy bien estudiados en la obra de Juan Palomo Reina con fotografías de Fernando Soriano.

El 14 octubre 1929 tuvo lugar la colocación de la primera piedra de un monumento a Elcano, con motivo del IV centenario del regreso de la nao *Victoria*. El lugar elegido estaba junto al Instituto Hispano-Cubano, antiguo Monasterio de los Remedios, En la foto que recuerda el acto vemos al alcalde Díaz Molero y al Cardenal Ilundain Esteban.

También está el monumento a la "Milla Cero" conmemorando la primera vuelta al mundo. Situado junto al antiguo muelle de las Mulas, conmemora el lugar de partida de la expedición el 10 de agosto de 1519. Se encuentra precisamente no lejos de donde se colocó en octubre de 1929 la primera piedra



Colocación de la primera y única piedra de un futuro monumento a Juan Sebastián Elcano, junto al Instituto Hispano-Cubano, con intervención del Alcalde Díaz Molero y del Cardenal Ilundain Esteban el 14 de octubre de 1929 (foto Sánchez del Pando, cedida amablemente por la fototeca municipal).



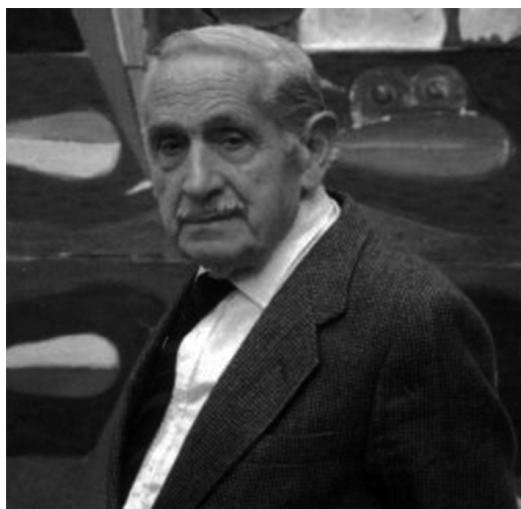
Sevilla, 27 de octubre de 1972: Inauguración del Monumento de Juan Sebastián Delcano en la glorieta de los Marineros, por el Almirante Pery Junquera y el alcalde de Sevilla, Juan Fernández-Rodríguez García del Busto (Foto Gelán. Fototeca Municipal de Sevilla) Agradecemos su envío gracias al Secretario General del Ayuntamiento de Sevilla, Luis Enrique Flores, y al Director del Archivo Municipal Marcos Fernández.

del monumento que no se llegó a ejecutar. Es una réplica de la esfera armilar que figura en la portada de la obra *“Suma de Geografía”* de Fernández. de Enciso, editado por la Universidad de Sevilla en 1519.

Convocado por el Ayuntamiento de Sevilla un concurso en 1963 para erigir un monumento dedicado a Elcano, se adjudicó su ejecución al escultor y profesor de la Facultad de Bellas Artes don Antonio Cano Correa (Guajar-Faraguit Granada, 4 de febrero de 1909 - Sevilla 3 de julio de 2009). Tras una considerable demora, finalmente en 1969 se aprobó el presupuesto y el lugar donde se colocaría, una glorieta en la Avenida de la Palmera delante del Parque de María Luisa. Aún no existía el puente de las Delicias, que se inauguró en 1992.

El 27 octubre 1972 tuvo lugar la inauguración del monumento sevillano, el más importante dedicado expresamente a la expedición de Elcano, en la Glorieta de los Marineros. En la foto vemos al Almirante Pery Junquera, un héroe que libró a Cádiz de una mayor desgracia cuando reventaron las minas del almacén de San Severiano en 1947. Junto a él el entonces alcalde Juan Fernández Rodríguez García del Busto (Foto de Gelán cedida por la fototeca municipal).

El autor del precioso monumento es el magnífico escultor y académico de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría don Antonio Cano Correa.



El escultor Antonio Cano Correa



El monumento va sobre una plataforma que forma una isla, que a lo largo de su frente tiene una fila de surtidores, sobre una amplia piscina rectangular. Sobre la plataforma vemos, a modo de telón de fondo, un muro de piedra caliza semicircular, de piedra blanca, rectangular, de dos metros de alto por ocho de largo, en el que aparece muy profundamente grabado el mapa del mundo. Al lado derecho, mirado de frente, una columna de piedra blanca de doce metros de altura, ligeramente cónica, de dos metros de diámetro, tallada en su tercio inferior con escenas del viaje de Elcano. Y delante de todo la figura en bronce de Juan Sebastián Elcano, con un calzón a medio muslo y una gran capa que le cuelga del hombro izquierdo, en ademán de dar el paso, con la pierna izquierda ligeramente adelantada, que alza la mano izquierda a modo de saludo mientras que en la derecha tiene un pergamino, plano o carta de navegación y junto al pie izquierdo una gaviota.

La parte grabada de la columna es su tercio inferior, formado por cuatro tambores de dos metros de altura cada uno y seis metros de circunferencia. Cada tambor tiene diez figuras que ocupan toda su altura, en mediorrelieve, y representan, por su orden, de inferior al superior, según la descripción en la tesis doctoral de María del Carmen Cano Jiménez, hija del escultor, a la que seguimos:



Boceto del monumento de Elcano por don Antonio Cano Correa (el autor agradece la copia hasta ahora inédita, cedida para su publicación por los hijos del escultor, María del Carmen, Miguel Ángel y Antonio Cano Jiménez)



1.- La salida de la expedición de Magallanes; Destacamos tres figuras relacionadas, un fraile, junto a un navegante que porta una cruz, y un marinero vuelto de espaldas con un brazo en alto a modo de despedida, y con la otra sostiene un rollo de cuerda. En este marinero el autor ha retratado a su hijo Miguel Ángel Cano. Hacia la derecha hay un grupo de dos figuras enlazadas por los brazos, con un lujoso vestuario labrado y decorado con redondeles, que representa a la clase culta de la época. En estos personajes el autor puso los retratos de José Hernández Díaz y Antonio Sancho Corbacho, compañeros y amigos del artista. En la parte posterior destacamos la figura en posición

frontal, con un mazo en la mano derecha, y vestimenta de época, y un galgo muy estilizado a sus pies, con un modelado tratado de manera simple, en donde se ha autorretratado el autor, Antonio Cano.

2.- El segundo tambor representa el **contacto de los navegantes con los pueblos donde arriban**. Los grupos de personas dialogan en diferentes posiciones, caminan o portan viandas. Destacamos un grupo de tres figuras compuesto por un navegante que porta una tinaja, con un modelado amplio y expresivo, franqueada por dos desnudos femeninos con rasgos indígenas, que portan guirnaldas de flores, modeladas con suaves líneas estilizadas. También se destaca un grupo compuesto por dos marineros con los brazos en alto y sus manos sobre el rostro oteando el horizonte, con sus piernas entreabiertas, con un modelado natural, bello y expresivo.

3.- En el tercer tambor se describen las **luchas con los pueblos indígenas y la muerte de Magallanes**. El autor representa escenas de contiendas, con figuras dinámicas y expresivas, con movimientos de lucha, donde armaduras, espadas, flechas y escudos, forman parte de la composición de los grupos. Un árbol decorativo divide la composición en dos zonas, en la derecha los navegantes, y en la izquierda los indígenas. El grupo de indígenas, hombres desnudos, que arrojan lanzas y portan escudos, están modelados con formas anatómicas definidas. El grupo de navegantes, portan espadas y armaduras, en donde aparece la figura abatida de Magallanes, ocupando los espacios vacíos entre las piernas de los navegantes, con una composición dinámica y expresiva. En la parte posterior, la figura de Juan Sebastián Elcano, con una mano en el cinto, y la otra extendida, conversa con otro personaje con capa y gorro y con un pergamino en la mano, a modo de cronista que le da el parte de guerra. La composición de este grupo es equilibrada, y sus personajes están unidos por el dialogo.

4.- En el tambor grabado superior, cuarto y último, el autor nos relata el **retorno de los navegantes, que en peregrinación caminan al encuentro con la Virgen de la Antigua (patrona de los navegantes)**, dando gracias por su retorno. La composición se divide en dos grupos, uno a la derecha y otro a la izquierda, y ambos se dirigen al encuentro de la Virgen, en donde al frente de la expedición va Juan Sebastián Elcano. El modelado de la virgen es sencillo y suave.

Las figuras caminan lentamente y con dificultad, cansados y maltrechos,



con velas en las manos, modelados con un expresionismo muy acentuado. Las figuras encorvadas y postradas, dejan un espacio en la parte superior de sus cabezas, en la que el autor coloca dos ángeles en posición horizontal, uno a cada lado, cerrando el círculo y finalizando el relieve en su totalidad. Como punto final, rematando la columna, en vez del tradicional capitel, el artista coloca sobre el fuste, una rosa de los vientos de bronce, respondiendo al sentido marinero que todo el monumento tiene.

Y UNA ÓPERA

Aparte de las obras escultóricas, se proyecta incluso el estreno de una ópera titulada «Magallanes, no hay rosa sin espinas» de José Manuel Núñez de la Fuente, cuyo libreto lleva en portada el famoso grabado de Theodore de Bry (1594).

Pero la historia sigue: En octubre 1992 los Reyes de España don Juan Carlos y doña Sofía despidieron en el muelle de las Delicias de Sevilla a la nueva “Nao Victoria”, una réplica fiel de la que gobernó Elcano, que siguió el mismo periplo que sus antecesores..



Alguien ha dicho, con razón, que el viaje de Elcano fue tan importante para la Humanidad como el primer viaje espacial, y seguramente mucho más arriesgado. Sus tripulantes merecen nuestra admiración y nuestro emocionado recuerdo que aquí les hemos dedicado.