EXPOSICIÓN

V Centenario

DE LA CIRCUNNAVEGACIÓN DE MAGALLANES Y ELCANO (1519-1522)

Miércoles 22 de junio de 2022

Recinto de la Reforma, Veracruz, Ver.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO PRIMERA VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

CIRCUNNAVEGACIÓN MAGALLANES Y ELCANO

"Saberá tu Alta Magestad lo que en más avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo"
(Elcano al rey Carlos)

Es difícil para nosotros hoy, en pleno siglo XXI, percibir la importancia del viaje que esta exposición presenta. En nuestros días se exploran mundos lejanos en las galaxias con telescopios espaciales como el Hubble o el James Webb; con ellos se llega a ver la luz emitida por las primeras estrellas. O el reciente descubrimiento del agujero negro de la Vía Láctea "Sagitario A estrella", captado por el Observatorio Europeo Austral ayudado por decenas de oteadores conectados, conformando una especie de telescopio del tamaño de la Tierra… Estos descubrimientos nos abruman y anticipan una mentalidad nueva, una manera diferente de estar en el universo.

Algo semejante debió ser aquella aventura de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano. Una vuelta al mundo –la primera– que dio al mundo la vuelta, que cambió para siempre la manera de entenderse los humanos y de entender el mundo. La revolución 'magallánica' –dice Sloterdijk– es tan importante pero más decisiva que la copernicana: con Copérnico es la Tierra la que gira en torno al Sol; con Magallanes y Elcano, "Occidente" (esa particular manera de entender y mirar el mundo, su cultura, su derecho, su religión, su economía) es el que se pone a girar alrededor de la Tierra. Con Magallanes y Elcano y su circunnavegación nace "Occidente" como motor de la civilización moderna, como cuna de la modernidad. Es un viaje de ida y vuelta: las Américas y más allá, son modeladas por Europa y Europa se enriquece y renueva proyectándose desde las Américas. Cruzando hasta el oscuro Pacífico, proceloso abismo entre Occidente y el lejano Oriente.

Es para bien y para mal el comienzo de un largo tiempo histórico cuyos últimos estertores quizás estamos viviendo hoy. Aquella "proa hacia oeste" supuso el comienzo de la mundialización, de la creación de Occidente como concepto cultural. Ni más ni menos.

Es ese trascendental viaje el que esta exposición quiere recorrer. Desde los contextos en los que se desarrolla la aventura (de la Edad Media a la Edad Moderna, la era de los descubrimientos, el entorno familiar del emperador Carlos y el paisaje americano de la época) hasta los preparativos de la expedición y el viaje en sí mismo: desde Sanlúcar al Estrecho, desde el estrecho a las Molucas y el retorno imposible, el fin del inmenso viaje.

De las cinco naos comandadas por Magallanes que partieron el 20 de septiembre de 1519 de Sanlúcar, con más de doscientos marinos, a la nao Victoria, con Elcano y diecisiete supervivientes que llegaron de vuelta el 6 de septiembre de 1522.

Se celebran 500 años de este extraordinario acontecimiento. La idea de esta exposición nace en 2017 en el Centro Cultural y Educativo Español Reyes Católicos, de Bogotá, Colombia. Conciben la exposición itinerante, poniéndola por ese motivo, a disposición de todos los centros escolares de la red de centros españoles en el exterior, dependiente del Ministerio español de Educación. Es un homenaje a la circunnavegación, a la hazaña de Magallanes y Elcano. A esa red escolar pertenece el Colegio Hispanoveracruzano Cristóbal Colón. Y el Centro de Estudios Cristóbal Colón la ofrece a la sociedad veracruzana y a sus visitantes.

La exposición utiliza mapas, imágenes y reproducciones de documentos históricos seleccionados del Portal de Archivos Españoles (PARES) y textos elaborados por el Departamento de Geografía e Historia del Centro Cultural y Educativo Español Reyes Católicos. Muchas de las imágenes son del Archivo General de Indias de Sevilla (España). La curaduría para esta versión veracruzana de la exposición ha sido liderada por la diseñadora Giovanna Cucurachi, con la colaboración de un equipo de trabajo de la Universidad Cristóbal Colón. Bibliografía y algunos elementos decorativos los ha proporcionado Rafael Blanco, de la librería Mar Adentro. Agradecemos también la generosidad del H. Ayuntamiento de la ciudad de Veracruz y a la cónsul Sandra Vázquez, directora del Museo Recinto de la Reforma, donde va a tener lugar la exposición.

José Manuel Asún Jordán

RETABLOS

Mapamundi de Abraham Ortelius (1570)

El flamenco Abraham Ortelius (1527-1598) fue matemático, geógrafo, cartógrafo y cosmógrafo, llegando a ser el geógrafo oficial del rey Felipe II.

En 1570 editaba su *Theatrum Orbis Terra-rum*, un conjunto de 70 mapas que fue ampliando. Prueba de su reconocimiento internacional es el hecho de que se publicara en siete idiomas.

Cabe destacar el perfecto y minucioso trazado del perfil de los continentes europeo, africano y asiático (secularmente recorridos y atravesados), así como la presencia de líneas geográficas perfectamente ubicadas tales como los dos trópicos y los círculos polares.

Por el contrario, el dibujo del continente americano, especialmente la parte meridional, dista mucho de esa perfección, si bien ubica los grandes ejes fluviales.

Aun en 1570 y siguiendo la concepción tradicional incluye unas tierras emergidas al sur, todavía desconocidas. La presencia de éstas se ajustaría al necesario dominio de tierras sobre el mar, reforzando el papel protagonista del ser humano que ocupa ese espacio.

El desembarco de Juan Sebastián Elcano

El cuadro pintado por el artista guipuzcoano Elías Salaverría Inchaurrandieta (1883-1952) refleja el momento exacto de la llegada de los 18 tripulantes de la nao Victoria al puerto de Sevilla.

Sus ropas malgastadas y sus rostros reflejan la dureza de una expedición iniciada por cinco naves y 265 tripulantes en 1519, a las órdenes de Magallanes. Cada uno porta una vela encendida porque, según los cronistas, nada más descender del barco acudieron en acción de gracias a una ofrenda a las sevillanas iglesias de Nuestra Señora de la Victoria y de La Antigua.

Elcano, nacido en Guetaria (Guipúzcoa) en torno a 1476, participó como marino en diferentes campañas en Argel e Italia que le permitieron entrar como maestre en la expedición de Magallanes. Cuando éste muere, se hará cargo de la expedición, culminándola el 8 de septiembre de 1521.

Moriría en el Pacífico en una nueva expedición. Por concluir la primera vuelta al mundo, el rey Carlos I le obsequió un escudo donde podía leerse:

*"Primus circumdedisti me"**

*Fuiste el primero que la vuelta me diste

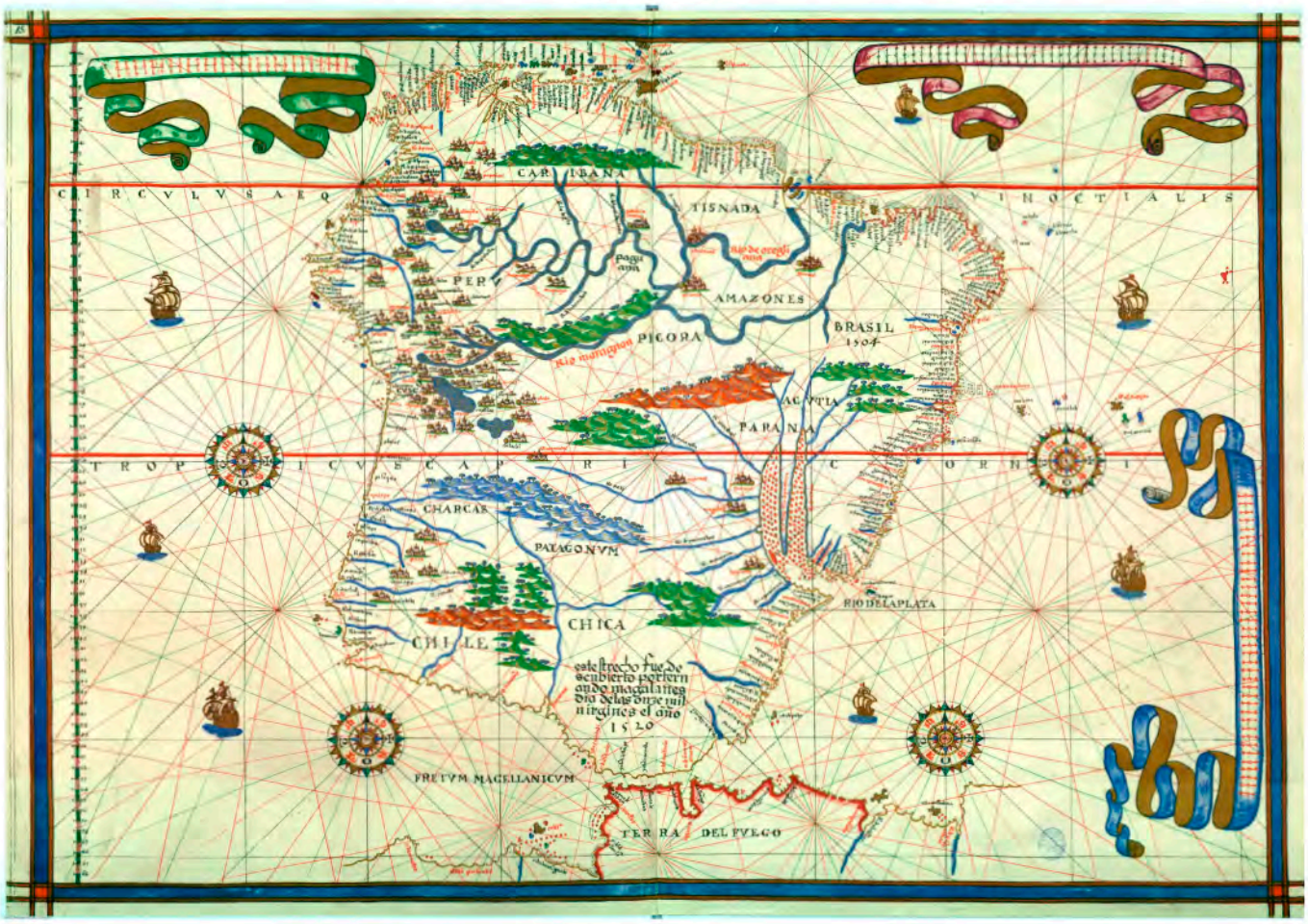
GOBIERNO DE ESPAÑA
EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN
V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO
Colegio Cristóbal Colón
UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Universalis Cosmographia (1507)

El alemán Martin Waldseemüller (c.1470-1520) publicó en 1507, seis años antes de que Núñez de Balboa descubriera el Pacífico, un tratado acompañado de este mapamundi y presumiblemente un ejemplar para trasladarlo a un globo terráqueo.

En el mapa en la parte superior podemos encontrar a Ptolomeo, al que asocia con el Viejo Mundo y, por la otra, a Américo Vespucio, al que asocia con el Nuevo. Será el mapa de Waldseemüller el primero en el que aparezca el nombre de América, en honor a ese viajero florentino y naturalizado castellano.

Lo especialmente significativo del mapa es cómo pudo conocer la existencia de ese océano al otro lado del Caribe, antes de la aportación de Balboa y cómo separa ya América de Asia. Por otra parte, es patente el abigarramiento de ciudades y términos en los continentes europeo y asiático, frente a amplios espacios vacíos en el africano y americano, donde sitúan dibujos ornamentales de animales.



América del Sur (1587)

Forma parte de un total de 19 mapas que constituyen el Atlas de Joan Martines (1556-1590), cartógrafo mallorquín o catalán que llegó a ser cosmógrafo oficial del rey Felipe II.

En su atlas y en este mapa es visible que se conjugan dos escuelas cartográficas: la mallorquina y la de los Países Bajos. La primera, más tradicional, dibujaba portulanos con un marcado carácter ornamental, que es visible en las filacterias, en las ciudades definidas por conjuntos de casas y una iglesia, en las rosas de los vientos de 16 y 32 rumbos. Por su parte, la de los Países Bajos asumía los nuevos conocimientos matemáticos, geográficos y astronómicos aportando mucha más información útil en sus mapas, que es observable aquí en la enumeración de ciudades en las costas caribeñas y brasileñas, en los cursos fluviales por los que penetrar en el interior del continente.

Fernando de Magallanes

Este retrato anónimo del siglo XVI nos muestra el posible rostro de Fernando de Magallanes (1480-1521), marinero portugués que iniciaría la primera circunnavegación, siendo el primero en cruzar el estrecho que hoy lleva su nombre.

Como marinero portugués sirvió en campañas en India y Marruecos. Logrará convencer al rey Carlos I para que apoye su gran proyecto: llegar a las Molucas por Occidente sin necesidad de cruzar aguas bajo jurisdicción portuguesa desde el Tratado de Tordesillas y probar que las "islas de las especiería" (Molucas) se encontraban en el hemisferio castellano.

Convencido el monarca se firmaron las capitulaciones en 1518, otorgándole a Magallanes importantes privilegios tales como el monopolio de la ruta durante diez años, la vigésima parte de los beneficios que se obtuvieran, la titularidad de una isla y otros porcentajes sobre producciones y rentas.

Magallanes no podría ver finalizado su proyecto, porque cayó muerto en un enfrentamiento con una tribu indígena en Mactán (actual Filipinas) el 27 de abril de 1521.

Tabula Geografica Portugallae (1567)

Poco o más bien nada se sabe del cartógrafo portugués Álvaro Seco, autor de la que viene siendo aceptada como la primera carta sobre Portugal. Presenta ciertas irregularidades como las distorsiones en la zona nordeste al mostrar un alineamiento erróneo entre el cabo de Finisterre y la costa portuguesa aunque, sin duda, la principal peculiaridad de la carta es la orientación que muestra del país.

Incluye una minuciosa relación de ríos (destacable el estuario de Lisboa), así como un buen número de ciudades. Muestra muy poca información de la superficie fronteriza con España o con los, así denominados, reinos de León y de Castilla.

El reino de Portugal detenta una posición de honor en la historia de los descubrimientos geográficos. Cabe mencionar nombres como el de Enrique el Navegante (1394-1460), hijo del rey Juan I, quien ya en el siglo XIV extiende la presencia lusitana en África.

Continuadores de esta presencia y ya en el siglo XV estarán Bartolomé Díaz que atraviesa el cabo de Buena Esperanza y Vasco de Gama, quien desde Mozambique llegará a la India.

Vista de Sevilla (1576-1600)

La imagen de la capital andaluza atribuida al pintor valenciano Alonso Sánchez Coello (1532-1588) bien podría traducir los versos del coetáneo Luis de Góngora, quien describía así la ciudad: *"Gran Babilonia de España/ mapa de todas las naciones/ donde el flamenco a su Gante/ y el inglés halla su Londres"*.

Sevilla por su puerto fluvial fue durante décadas la ciudad favorecida por el descubrimiento y colonización de América al ostentar el monopolio comercial con América. Esta circunstancia hizo que se poblara de comerciantes, artesanos y mercaderes castellanos, catalanes, italianos y británicos, ejerciendo la función incluso de espías.

En la imagen, aparece la ciudad vista desde Triana, con el puente de barcas y el castillo de la Inquisición a la izquierda. El río Guadalquivir invadido por numerosos barcos y en las orillas decenas de personas. En el conjunto urbano destacan los perfiles de la Catedral, la Giralda y la Torre del Oro, así como la Casa de Contratación.

A destacar el dinamismo de los astilleros, encargados de construir y reparar los barcos, símbolo de la opulencia y del comercio sevillano.

Alrededores de Sevilla (1593)

Braun Georg (1541-1622) muestra esta peculiar perspectiva de Sevilla, basándose en un dibujo de Joris Hoefnagle, de 1565. Aquí se nos muestra la campiña que rodeaba la ciudad, apareciendo el arroyo Tagarete que regaba el sur y el este de la ciudad, curso fluvial hoy oculto.

El siglo XVI, sin duda, es el gran siglo sevillano. Es el momento de las grandes construcciones: Catedral, Archivo de Indias, Giralda, Ayuntamiento, Hospital de las Cinco Llagas.... Se estima que la ciudad podía haber alcanzado una población cercana a los 120.000 habitantes, cifra muy por encima de las que presentaban otras ciudades peninsulares.

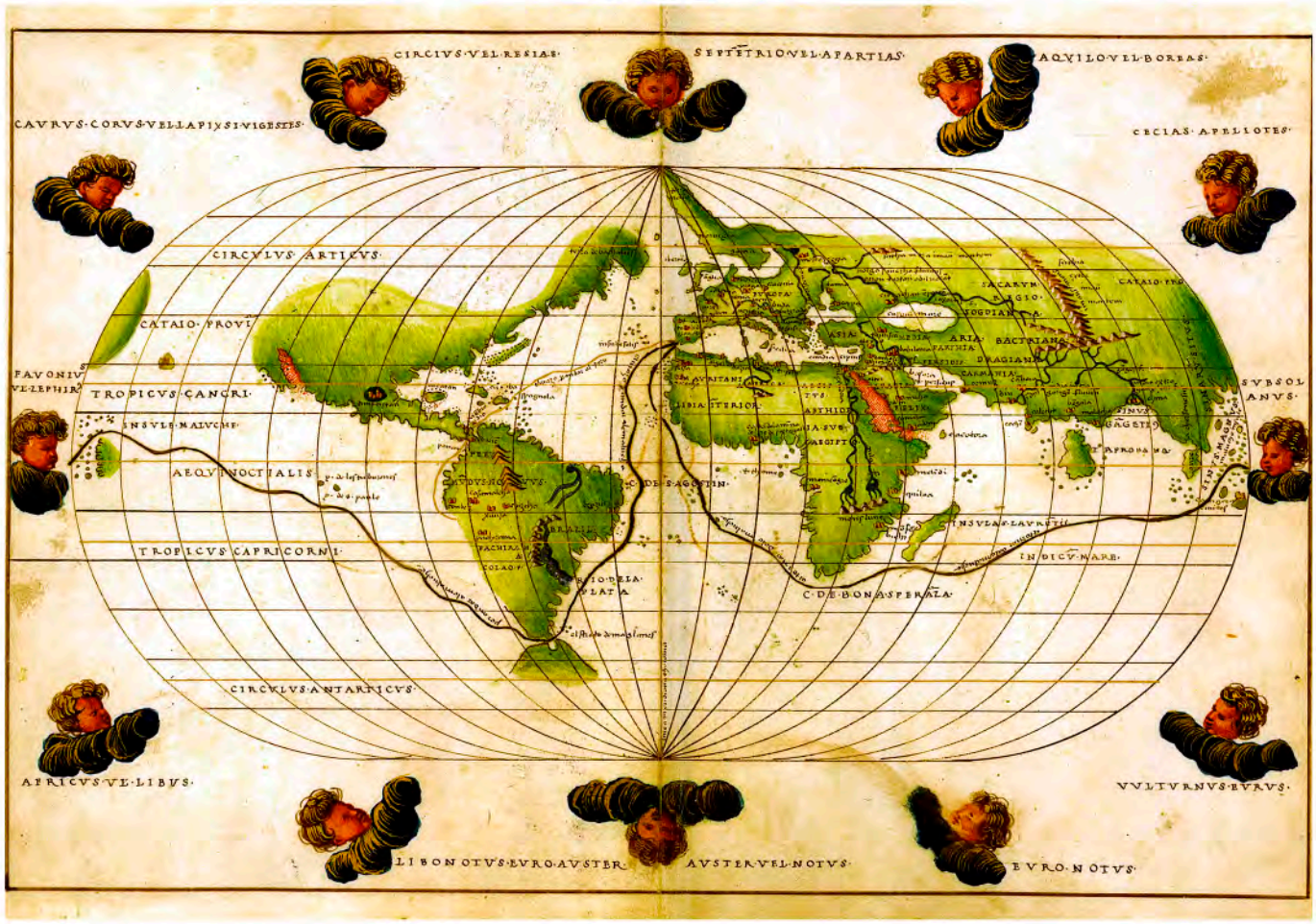
Puede verse la muralla que rodeaba la ciudad, de origen almorávide y almohade con construcciones posteriores y con sus torres albarranas. Estas murallas, además de defensivas, ejercieron una importante función en los momentos en los que se detectaban epidemias de peste, al cerrarse el centro urbano, situándose guardias en las numerosas puertas de la ciudad.

Mapa del estrecho de Magallanes y de Le Maire

En 1615 el comerciante holandés Jacob Le Maire (1585-1616) financió una expedición con dos naves para buscar una ruta alternativa para comerciar con las Indias para superar así el monopolio que detentaba la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales sobre la ruta que pasaba por el cabo de Buena Esperanza.

Fletó dos barcos, uno de ellos el Hoorn, al mando de su hermano Jan. Su objetivo era encontrar una nueva vía en el estrecho de Magallanes, encontrándola, el actual estrecho de Le Maire.

Desde allí avistaron un cabo que consideraron sería el territorio más austral de Tierra de Fuego y en homenaje al barco mencionado, que por un incendio quedó en Patagonia, le pusieron el nombre de cabo de Hornos.



Portulado de Battista Agnese (1544)

Se conoce con el nombre de portulano o carta portulana a los mapas que desde el siglo XIII representaban las costas de los diferentes mares y con una presencia importante de los puertos, de donde derivaría el nombre.

Battista Agnese (1500-1564) llegó a hacer cerca de cien atlas en los que gustaba de introducir algunos de los descubrimientos geográficos recientes.

Junto al dibujo más o menos afortunado de los continentes, con alguna que otra distorsión de las superficies en forma y tamaño, así como unos espacios poco definidos (continente americano) detalló dos rutas.

En hilo de plata dibujó la ruta de la primera circunnavegación y, en oro, la ruta que seguían los tesoros cargados en naves y flanqueadas por los galeones españoles. Así se ve su salida de Perú, su paso por el istmo de Panamá y, finalmente, su llegada a Cádiz.

GOBIERNO DE ESPAÑA
EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN
V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO
Colegio Cristóbal Colón
UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Mapamundi de Cantino con el Tratado de Tordesillas (1502)

Si bien adopta la forma de uno de los muchos portulanos, la intencionalidad de este mapa es innegable: reflejar el reparto de las zonas de navegación y de conquista fijado en el Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494) entre los Reyes Católicos y el monarca portugués Juan II.

En este tratado se fija en una línea situada a 370 leguas de la costa de Cabo Verde (presente y destacada en el mapa) el límite de intervención. De esta forma, Portugal salvaguardaba sus pretensiones sobre el continente africano y asiático, mientras que España lo hacía sobre las nuevas tierras.

El nombre del mapa deriva del agente italiano, Alberto Cantino, al servicio del duque de Ferrara, secretario del rey portugués Manuel, que lo llevó a Italia, dado que el nombre del cartógrafo se desconoce. Al margen de la gruesa línea que justifica el mapa merece destacarse la presencia de la península de Florida que sugiere la posibilidad de que antes de su descubrimiento por parte de Ponce de León en 1513, se hubieran producido expediciones clandestinas portuguesas.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Retrato de Carlos V con perro (1533)

No es este adulto y experimentado monarca que pinta Tiziano (1488-1576) al que recibió a Magallanes y decidió apoyar su proyecto de circunnavegación.

Cuando pinta este retrato, el monarca tiene 33 años. Sin embargo, Carlos I (1500-1558) cuando despacha la vuelta al mundo apenas tiene 18 años y, sin embargo, no parece dudar de hacer suya la aventura planteada por Fernando de Magallanes.

Debe tenerse en cuenta además que, procedente de Flandes y sin saber nada de castellano, llega a las costas asturianas en septiembre de 1517 y que solo en febrero de 1518 las cortes castellanas le juran fidelidad, instándole a que aprenda castellano y a que deje de nombrar extranjeros para cubrir los principales cargos de la Corte.

Sorprende pues, la decisión de un joven monarca que acaba de heredar un vasto y complejo patrimonio que, sólo un mes más tarde de recibir el juramento de fidelidad de Castilla, apoye el proyecto de Magallanes.

Carta náutica de Gabriel Vallseca (1439)

Se trata de un artículo de lujo, en ningún caso un instrumento útil para un navegante. En el dorso consta que desde 1480 perteneció a Américo Vespucio, quien la compró.

El autor, Gabriel Vallseca (1408-1467), aunque barcelonés de nacimiento dirigió un activo taller cartográfico en Mallorca.

Básicamente, su punto de interés es el Mediterráneo. No obstante, extiende la superficie a cartografiar hasta Escandinavia al norte, al sur una línea imaginaria a la altura de Somalia, y por el este alcanzaría el Turquestán y la península Arábiga; mostrando en el oeste por primera vez las islas Azores, redescubiertas en 1427, ubicándolas de forma correcta.

Coincide con la escuela mencionada a la hora de representar determinados hitos geográficos de una forma convencional: así el Danubio aparece con forma de cadena, el Tajo como un cayado, los Alpes en forma de pie de gallo, el Atlas norteafricano en forma de palmera y el mar Rojo dominado por este color.

Carta de Jorge Reinel (1519)

Un ejemplo más de portulano, en esta ocasión obra del cartógrafo portugués Jorge Reinel (c.1502-1572), que huiría de Lisboa para servir a España, como hiciera también Magallanes.

En esta ocasión, habría que destacar dos hechos significativos. Por un lado, no se refleja el nombre de los nuevos territorios como América, término que no aparece y, por otro, aparecen claramente separados estos territorios de Asia mediante el "mar visto de los castellanos".

Además aparece cartografiada Florida y la península de Yucatán junto a un desconocido territorio denominado Beradimini. Por el contrario, nada se muestra al sur de Brasil y mucho menos la presencia de un estrecho.

Mapamundi de Juan de la Cosa (1500)

En la figura de Juan de la Cosa (1450-1510) se unen dos peculiaridades: cartógrafo y navegante. Además participó en algunos de los viajes al Nuevo Mundo. De hecho fue propietario de la nao Santa María, una de las tres que llevaron a Colón a descubrir América.

Se trata del mapa más antiguo en el que aparece el continente americano. Está pintado con una orientación extraña al situar en la parte superior del pergamino Occidente, reservando para Oriente la parte inferior.

Sitúa en la parte superior la representación de un San Cristóbal llevando al niño, en clara referencia a Cristóbal Colón. El dibujo de los continentes europeo y africano es muy minucioso, no así el correspondiente a Asia, aunque sí incluye las aportaciones del viaje de Vasco de Gama, tan solo dos años antes de la elaboración de esta carta.

Respecto al dibujo de América se centra sobre todo en las Antillas. Así coloca a Cuba como isla en contra del criterio de Colón.

Vista de Constantinopla (1422)

El franciscano y viajero florentino Cristoforo Buondelmonti (1386-1430) tal vez muestre, en esta imagen de la capital del imperio bizantino, la última visión antes de la caída definitiva de la ciudad en manos otomanas (1453).

En la imagen se puede apreciar el interés del viajero por reflejar las murallas y las torres de la ciudad que garantizaban su seguridad. Se pueden ver diferenciados al norte el barrio de Pera, famoso por la presencia de la torre Gálata; y al sur el Cuerno de Oro, el reducto final de Constantinopla. En esta parte meridional son visibles las siluetas y los nombres de Santa Sofía, el Hipódromo, el Palacio Imperial y el Contoscalio o puerto.

La caída de Constantinopla y el dominio turco de Oriente trastocaron las relaciones comerciales entre Occidente y todo el mundo oriental, afectaron a la ruta de la seda y de las especias. Como alternativa a esta ruta dominada por el Islam, urgía descubrir nuevas rutas que evitaran ese milenario itinerario.

Mar Pacífico (1589)

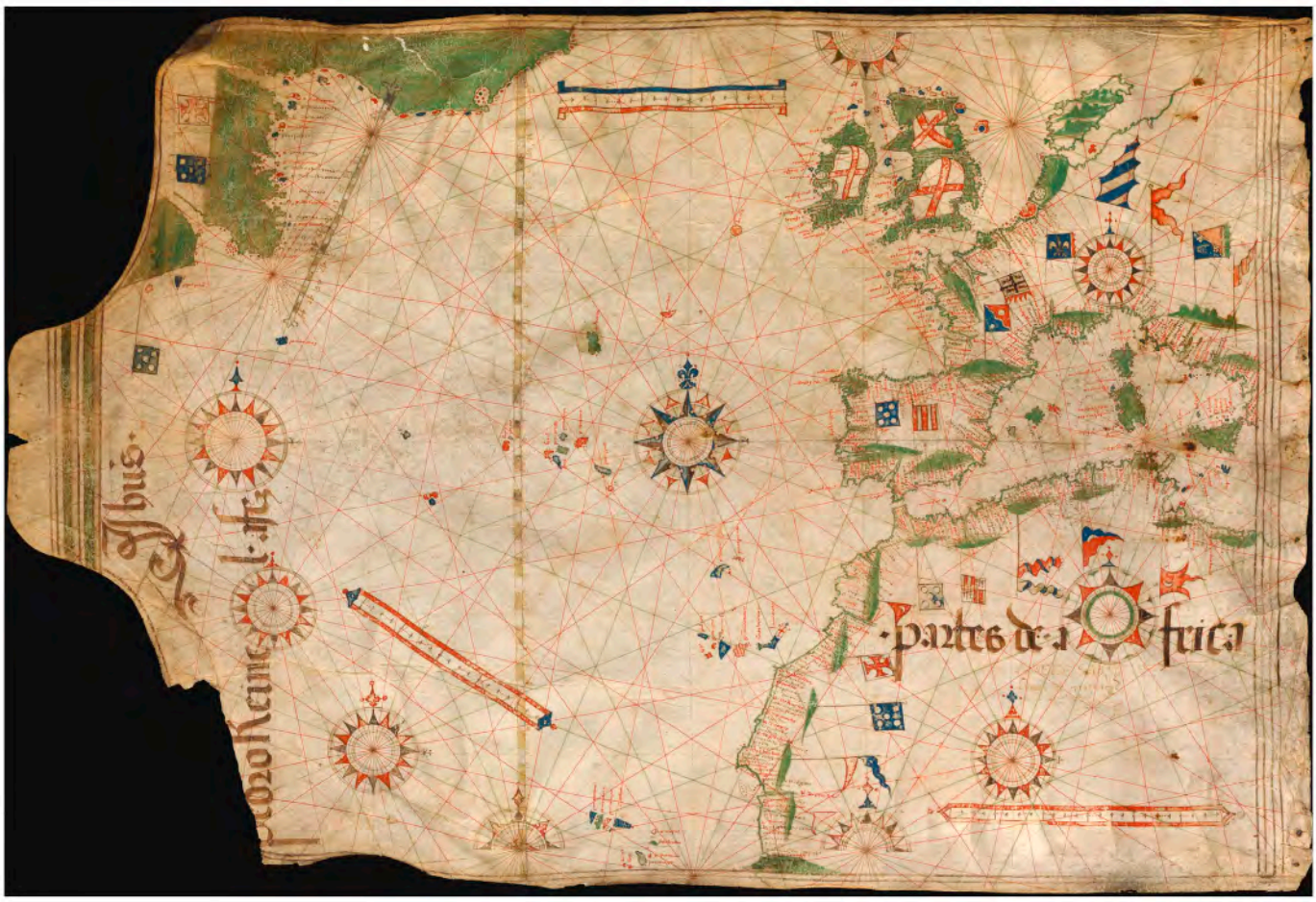
Nuevamente Abraham Ortelius nos ofrece en este caso el primer mapa que se centra en el Pacífico.

Su interés se centra en los archipiélagos e islas diseminadas en un océano cuya superficie se ve drásticamente reducida y en las costas del continente americano que baña.

Entre las primeras cabría destacar la representación de las islas Molucas, de las Filipinas, la isla de Guam (también llamada "de los ladrones") y una Nueva Guinea sobredimensionada que aparece como "Terra de Piccinacoli" (pigmeos). También aparece la isla de Plata junto a Japón.

Respecto a la costa americana, aparece cartografiada la península de California y al otro lado la de Florida. En el interior destacan los iconos de las ciudades de Cartagena, Panamá y México, así como el nombre de Quito.

Finalmente, aparece una gran Terra Australis (aún por descubrir) y próxima a ella el dibujo del Victoria, el barco de Elcano.



Portulano de Pedro Reinel (1504)

Este cartógrafo portugués (*i*-1542) nos muestra en este mapa una superficie que cubre Europa occidental, con especial atención a la región mediterránea e Islas Británicas, la costa africana, el océano Atlántico con archipiélagos como Canarias y Azores y de manera muy especial por su singularidad las costas descubiertas por los portugueses en Terranova.

Reinel inserta en la superficie oceánica diversas rosas de los vientos orientadas ya hacia el norte y dota al mapa de una escala de latitudes.

Junto a su hijo Jorge y el también cartógrafo Lopo Homem hará el *Atlas Miller* (1519).

GOBIERNO DE ESPAÑA
EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN
V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO
Colegio Cristóbal Colón
UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Retrato atribuido a Juan S. Elcano

Como capitán de la nao *Victoria*, fue el marino español quien completó la primera vuelta al mundo en la expedición de Magallanes-Elcano, al quedar al frente de la misma, tras la muerte de Fernando de Magallanes, en islas Filipinas.

La catedrática María Dolores Higueras Rodríguez, miembro de la Real Academia de la Historia y coordinadora de la obra *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano*, también destaca la importancia del marino español: *"El liderazgo de Elcano supone, además del logro final del viaje, un giro gigantesco para el tornaviaje de la flota de la especiería, tan maltrecha que no tiene más opción que emprenderlo por la zona portuguesa. Logró navegar con su pequeña nao por el paralelo 40 del Índico sur, y doblar el cabo de Buena Esperanza, uno de los lugares más peligrosos del planeta".*

Era consciente de lo que hizo, pues en la carta que escribió al rey Carlos I, nada más llegar a Sanlúcar, apunta a un motivo claro: *"Sabrá vuestra alta majestad que hemos llegado 18 hombres solamente con una de las cinco naves que mandó a descubrir la Especiería con el capitán Fernando de Magallanes, que gloria haya [...] y lo que más hemos de estimar y tener es que hemos descubierto y redondeado toda la redondez del mundo, yendo por Occidente y viniendo por Oriente".*

Parque Nacional Torres del Paine (Patagonia chilena)

Es una de las áreas silvestres protegidas más importantes de Chile. Comprende un total de 227.000 hectáreas con un importante interés biológico, geológico y antropológico. Ha sido incorporada, desde 1978 como reserva de la biósfera por la UNESCO.

En la fotografía se observa el macizo del Paine, formado por rocas plutónicas (granito) y rocas sedimentarias (arcillas), bien representadas en los cuernos del Paine. Las Torres, con su aspecto columnar característico, se han formado por la acción erosiva glaciar y periglaciar favorecida por el diaclasado típico del granito.

Toda la zona del estrecho de Magallanes y el sur de la Patagonia sufrió la última glaciación hace 25.000 años, dejando una importante huella en los paisajes patagónicos.

Retrato póstumo de la Emperatriz Isabel. Tiziano (1548)

Nada más lejos de la imagen de una mujer objeto que la presencia en el imperio, de Isabel de Portugal. La nieta de los Reyes Católicos era una hermosa portuguesa, muy culta, que se desposó con su primo en 1526, en los Reales Alcázares de Sevilla. Dejó atrás su amada Lisboa y se dedicó en cuerpo y alma a engrandecer el imperio más extenso de Europa.

El embajador de Portugal, Azevedo Continho dejó escrito: "en cuanto están juntos, aunque todo el mundo esté presente, no ven a nadie… ambos hablan y ríen, que nunca hacen otra cosa…"

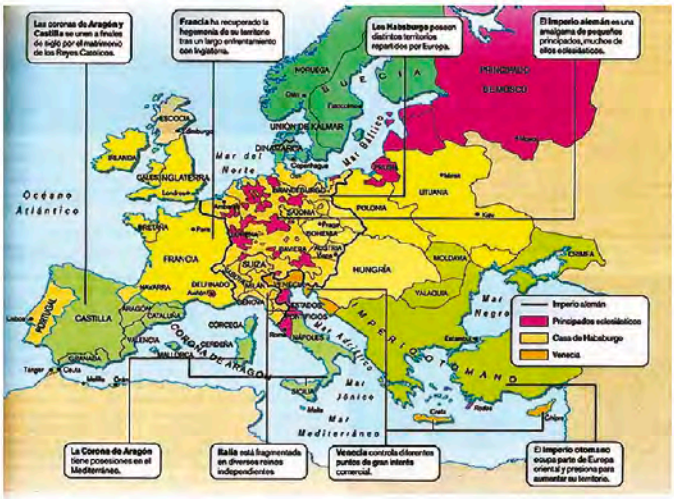
Isabel no salió nunca de España, pagó con muchos momentos de soledad los viajes de su marido y gobernó el reino en sus ausencias con sabiduría y eficacia.

En 1539, a consecuencia de las complicaciones de un aborto, Isabel falleció sumiendo a Carlos en una severa depresión.

CARTELES

El estado del mundo en el siglo XV

La Cuadriga Triunfal o Caballos de San Marcos, símbolo del poder veneciano, fruto del saqueo de Constantinopla durante la Cuarta Cruzada



Desde mediados del siglo XV, Europa vivió una expansión continua, que refleja un prolongado ciclo histórico que va desde esta fecha hasta comienzos del siglo XX.

Fue una expansión en todos los ámbitos (geográfico, demográfico, económico, político, ideológico, religioso, cultural, etc.).

A partir de los siglos XIV y XV, los reyes europeos iniciaron el proceso de formación del Estado moderno.

Hacia finales del siglo XV, la autoridad monárquica y la unidad política lograron estabilizarse, como fue el caso de los reinados de Luis XI en Francia, los Reyes Católicos en España y Enrique VII en Inglaterra.

La parábola de los ciegos.1568. Brueghel el Viejo. *Galería Nacional Capodimonte. Nápoles*

El surgimiento del Estado moderno no significó una ruptura total con las estructuras políticas medievales, puesto que la aristocracia feudal conservó su poder político sobre las masas rurales.

Morrión español

La transición del feudalismo al capitalismo, con la apropiación de aplicaciones tecnológicas, en muchos casos de origen oriental (imprenta, pólvora, brújula), fue el proceso fundamental que explica que, a finales de la Edad Media, los primeros estados-nación de Europa occidental (primero Portugal y España y luego Holanda, Francia e Inglaterra) protagonizarán la Era de los Descubrimientos, iniciada a lo largo de la Edad Moderna con la colonización española de América.

Las tres coronas ibéricas en el siglo XV: Aragón, Castilla y Portugal

Portugal, que acabó antes su propia Reconquista que Castilla, optó por la expansión marítima desde el reinado de Juan I (1383-1433). Don Enrique el Navegante, su hijo, fundó en Sagres un centro de navegación con el triple propósito de continuar la Reconquista al otro lado del Estrecho de Gibraltar (Ceuta, 1415), obtener esclavos, marfil y oro en las costas africanas, y llegar al Extremo Oriente, descrito por Marco Polo, contorneando el continente africano.

En 1487, Bartolomé Díaz llegará al extremo Sur de África, descubriendo el Cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza, y once años después, Vasco de Gama alcanzará la India.

Medallón de los Reyes Católicos. Fachada de la Universidad de Salamanca

Castilla y Aragón eran dos naciones que habían mantenido una continua expansión desde el siglo XI, el fenómeno de la Reconquista que, a pesar del freno de la Crisis del siglo XIV, llegaban a los albores de la Edad Moderna con una preparación marinera milenaria, una incipiente clase media muy fiel a la Monarquía, fundamento de la burocracia del Estado, junto con una monarquía reforzada en las figuras de Isabel de Castilla y Fernando de Aragón.

Fue mortificante para los portugueses, el ver cómo los castellanos habían tomado la iniciativa en la empresa de forma sorprendente y más por el hecho de que Colón se había dirigido, en primer lugar, a Lisboa para que apoyara su proyecto y solo después de ser rechazado se dirigió a España.

España y Portugal se encontraban sobradamente preparados para llevar a cabo una frenética carrera para encontrar la ruta marítima más rápida y barata. El primero que lo consiguiera se haría inmensamente rico y poderoso.

España en 1402 inicia la conquista de Canarias; Portugal ocupa progresivamente Madeira (1419), Azores (1427) y Cabo Verde (1462).

Especialmente Canarias y Cabo Verde van a ser los portaaviones para los viajes americanos de España y africanos de Portugal.

Las rutas portuguesas se basaron fundamentalmente en el cabotaje. Las españolas se introdujeron profundamente en el espacio oceánico.

Tanto españoles como portugueses podían y deseaban pasar del tradicional comercio de vinos, pescados y sal, al que llevaban siglos dedicados, a otro de mayor riesgo, mayor distancia, pero mucho más lucrativo: el comercio de esclavos, oro y especias de Oriente en lo que los portugueses van a destacar; el descubrimiento transoceánico y la ocupación de inmensos espacios territoriales, la vocación española.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO PRIMERA VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

El valor incalculable de las especias

Desde la Antigüedad, las especias han representado un papel económico esencial en las civilizaciones. La explotación de las especias por parte de los europeos impulsó la economía mundial e influyó en la política internacional.

Ejercían una extraordinaria fascinación: pimienta blanca y negra, incienso, mirra, nuez moscada, canela, casia y clavo evocaban las maravillas y misterios de Oriente.

Servían para condimentar y conservar alimentos. También, se utilizaban en numerosas recetas médicas e incluso, se elaboraban con ellas los perfumes más caros, tanto que se consideró el oro de la época.

La pimienta es la primera en valor, pues no se deterioraba y tenía múltiples aplicaciones: en los alimentos, por su sabor y conservación; como tónico, estimulante, repelente de insectos o afrodisíaco y como moneda de cambio.

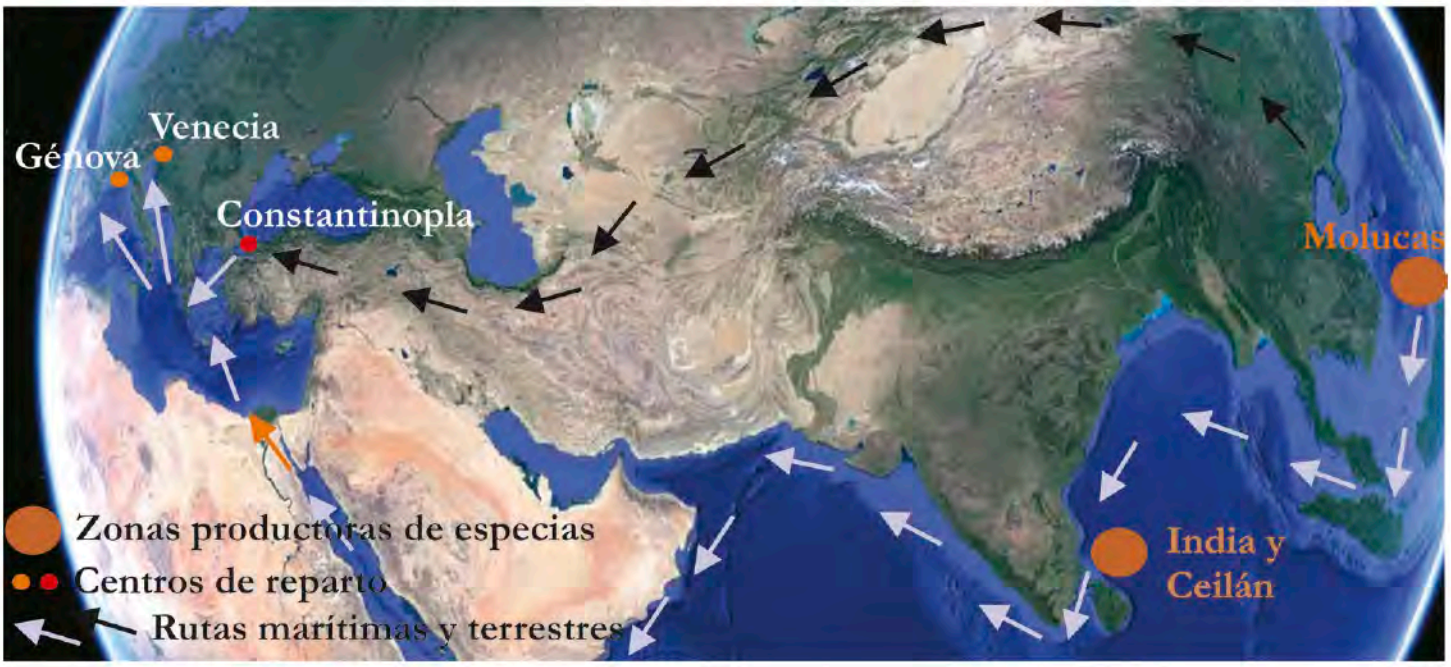
La canela de Ceilán era muy apreciada en la cocina, en cosméticos y perfumes y buen remedio para la tos o indigestión. El clavo era insustituible en la cocina; solucionaba los malos olores y fundamental en tratamiento médicos como las infecciones bucales.

Las especias, los damasquinados, los diamantes, los opiáceos, las perlas y otros productos asiáticos llegaban a España por rutas indirectas, costosas y lentas, por tierra y por mar, a través de China y del Océano Índico, Oriente Medio y el Golfo Pérsico.

Las riquezas de Asia

- *Las especias de las Molucas y Ceilán: clavo, pimienta, canela, nuez moscada, jenjibre.*
- *Las piedras preciosas y las joyas de la India, el Himalaya y las aguas del Índico: rubíes, diamantes, perlas.*
- *La seda de la China.*

La ruta de las especias



Resulta increíble pensar que el principal motivo por el que se organizaron las arriesgadas expediciones, en los siglos XV y XVI, fue por la búsqueda de las especias.

El lugar geográfico que ansiaban alcanzar a toda costa era las Islas de las Molucas (Indias Orientales), también conocidas como las Islas de las Especias por la cantidad de clavo y nuez moscada que producían.

En la Edad Media, el comercio de las especias estaba en manos de los mercaderes árabes, comunidades judías e italianos.

Funcionaban así: los árabes las compraban en la India, de allí, las transportaban por mar y por tierra hasta el Mediterráneo oriental, donde se las revendían a los comerciantes italianos (venecianos y genoveses), que se acercaban hasta allí con sus barcos, quienes, a su vez, las distribuían por Europa.

Cuando un saquito de pimienta llegaba a la cocina de un europeo, había navegado enormes distancias en barcos pocos seguros y expuestos a piratas, había atravesado desiertos y frías montañas en caravanas y había pasado por decenas de intermediarios.

Sedas chinas

Marco Polo dictando su libro en la cárcel de Génova

Ruta de Marco Polo

Los viajes de Marco Polo

En la época del veneciano Marco Polo (1254-1324), el comercio de Europa con Oriente ocupaba un importante lugar.

La familia de Marco Polo no fue la primera europea en llegar a China por tierra, ya habían llegado por tierra los romanos.

Sin embargo, gracias al libro de Marco Polo, su viaje fue el primero en conocerse ampliamente y el mejor documentado hasta entonces. También, fue Marco Polo el que más lejos viajó gracias a las circunstancias de su tiempo y, gracias a ello, Europa supo de lugares desconocidos como Japón, Indonesia o Indochina.

El libro escrito por Marco Polo, a pesar de que muchas de sus aseveraciones, en su época, se pusieron en duda, inspiró a muchos viajeros y exploradores. El mismo Cristóbal Colón tenía una copia, con anotaciones manuscritas suyas en los márgenes, que todavía se conserva.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO PRIMERA VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

La navegación oceánica

Astrolabio

Brújula

Los instrumentos de navegación:

Astrolabio. Puede calcular la altura de una estrella y permitir determinar la latitud o, sabida esa, la longitud a la que se encuentra el navío.

Brújula. Determina el rumbo al Norte magnético, que varía (declinación) respecto al Norte geográfico.

Cuadrante. Calcula la altura, latitud, de una estrella o del sol.

Más tarde aparecerían el sextante y el cronómetro marino, para determinar de una forma más exacta la longitud.

La navegación oceánica se realizaba también mediante portulanos, cartas de navegación que diseñaban los pilotos y los cosmógrafos. Eran documentos muy valiosos que se atesoraban en bibliotecas reales o en la Casa de Contratación de Sevilla.

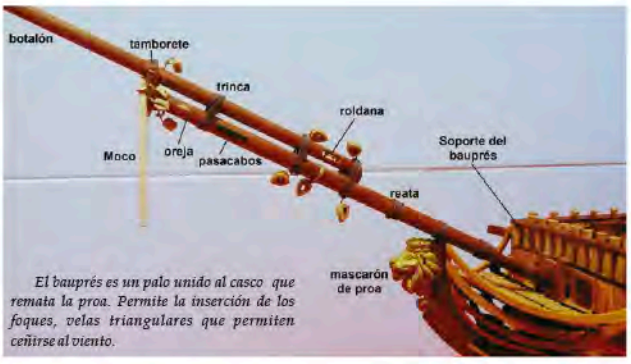
Se tomaban notas también de las corrientes y de los vientos predominantes, para determinar los viajes y los tornaviajes, es decir, la vuelta, que no solía coincidir con el camino de ida.

Otro gran avance se realizó en la ingeniería naval. Las carabelas, derivación de las naves de pesca portuguesas eran barcos ligeros, altos, estrechos y largos (hasta 30 metros de eslora). Tenían una sola cubierta y un castillo de popa.

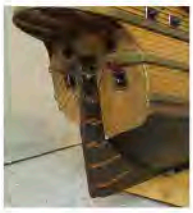
Solían llevar tres mástiles. Su aparejo eran velas latinas (más prácticas a la hora de navegar contra viento) y velas cuadradas (aprovechaban más el viento de popa), así aparejaban la nave.

Otra embarcación utilizada en la navegación oceánica en esta época fue la nao, usada desde el siglo XIV. Montaban un bauprés desde el castillo de proa y utilizaban el timón de codaste.

Las mejoras en el diseño y la navegación anticiparon la edad de oro de la navegación a vela, con las rutas entre Europa, América, Filipinas y Asia, con galeones, corbetas y fragatas.



El bauprés es un palo unido al casco que remata la proa. Permite la inserción de los foques, velas triangulares que permiten ceñirse al viento.



El timón de codaste aparece posiblemente en el siglo XII y se generaliza a lo largo de tres siglos. Permite mantener el rumbo en las travesías oceánicas.

Castilla y Portugal. Pugna y acuerdo

El Tratado de Alcáçovas

Registro del Archivo General de Indias. Sevilla.

El tratado que puso fin a la guerra luso-castellana (Guerra de Sucesión Castellana de 1475 a 1479) fue firmado en la villa portuguesa de Alcáçovas el 4 de septiembre de 1479. Ratificado por el rey de Portugal en 1479 y por los reyes de Castilla y Aragón en Toledo en 1480, por lo que también se le conoce como Tratado de Alcáçovas-Toledo.

Alfonso V renunció al trono de Castilla. Isabel y Fernando renunciaron al trono portugués. Las dos coronas se repartieron sus zonas de influencia en el Atlántico, quedando para Portugal la mayor parte de los territorios, con la excepción de las islas Canarias

La frustración que sintieron los países europeos ante el reparto del mundo hecho por españoles y portugueses se resume en la frase de Francisco I, Rey de Francia: *«El sol luce para mí como para otros. Querría ver la cláusula del testamento de Adán que me excluye del reparto del mundo y le deja todo a castellanos y portugueses».*

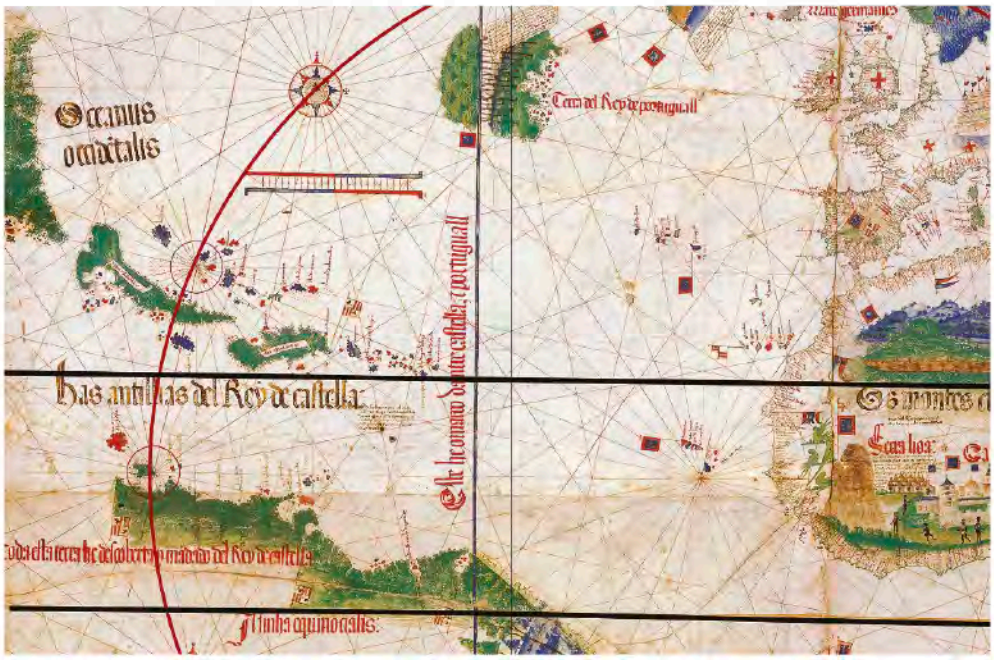
Isabel de Castilla y Fernando de Aragón. Collection Trust Her Majesty Queen Elizabeth II

Alfonso V de Portugal

Juan II de Portugal

Los reyes portugueses contemporáneos a los Reyes Católicos. *"Si no viniera el pollo [el príncipe Juan de Portugal] , preso fuera el gallo [Alfonso V de Portugal]".14.* Fernando de Aragón resumiendo la batalla de Toro a Isabel de Castilla en carta privada.

El Tratado de Tordesillas (1494)



Juan II de Portugal, hijo de Alfonso V, reclamó las tierras descubiertas por Colón, debido a los acuerdos que se habían firmado en el Tratado de Alcáçovas de 1479, por el que se adjudicaban a Portugal sus posesiones atlánticas y africanas: Azores, Madeira, Cabo Verde, así como Guinea, mientras que a España se le reconocía la posesión sobre las Islas Canarias, objeto de una larga disputa territorial y comercial.

Juan II justificó el derecho sobre las nuevas tierras aduciendo que se encontraban al sur de Canarias, pero los Reyes Católicos consiguieron del Papa, Alejandro VI (Rodrigo Borgia) las "Bulas Alejandrinas", que confirmaron que las nuevas tierras pertenecían a España y fijando un límite que, posteriormente, fue modificado, por el cual se estableció que todas las tierras descubiertas al Oeste de las 370 leguas de Cabo Verde serían posesiones españolas y al este de este límite, serían posesiones portuguesas.

Esto permitió a Portugal obtener una franja estrecha del nuevo continente, Brasil, situada al Este de esta línea de demarcación. Línea de permanente conflicto con España, hasta finales del siglo XVIII, pues los portugueses consiguieron ocupar mucho más territorio que el inicialmente reconocido.

Aspecto que se agravó en las Indias Orientales, pues era muy difícil definir el límite preciso, en el extremo opuesto del planeta, entre las posesiones españolas y portuguesas.

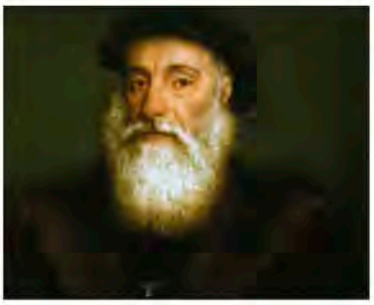
La Era de los Descubrimientos

España y Portugal se reparten el mundo

BARTOLOMÉ DÍAZ *(1450, Algarve, Portugal-1500, Cabo de Buena Esperanza)*

En 1488, el portugués Bartolomé Díaz decide recorrer la costa de África y acaba doblando el sur del continente africano. Su idea era llegar hasta las Islas de las Especias, pero tuvo que volverse porque la mayoría de su tripulación se puso enferma.

Aunque no lo logró, este viaje abrió la puerta a los portugueses a una nueva ruta hacia Oriente, rodeando África. Al conocer esta noticia, el rey de Portugal cambió el nombre del cabo por el de Buena Esperanza.



VASCO DE GAMA *(1467, Sines. Portugal-1524, Cochín. India).*

Vasco de Gama retomó la ruta que había iniciado diez años antes su compatriota Bartolomé Díaz y, tras bordear el cabo de Buena Esperanza, recorrió la costa oriental de África, atravesó el Océano Índico y llegó a la India: había descubierto la ansiada ruta marítima que llegaba directamente a las Indias y con la que puso fin al monopolio de las especias por parte de los comerciantes árabes e italianos.

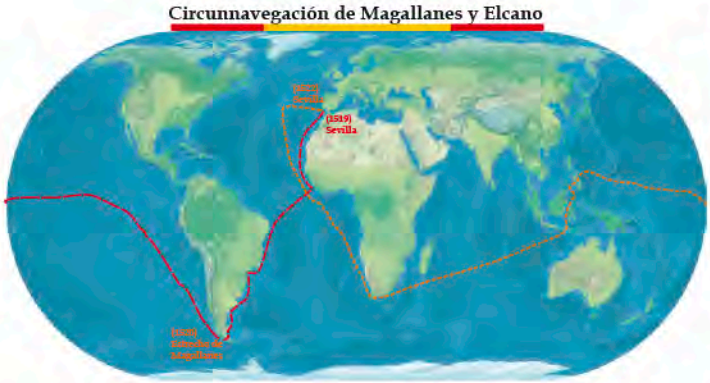
Vinieron de las Américas nuevas especias y nuevos cultivos, pero la deseada ruta a las Molucas quedaba en manos portuguesas a través de la ruta del Índico, recién descubierta por Vasco de Gama.

Descubrimientos de Bartolomé Díaz

Primer viaje de Cristóbal Colón

Ruta de Vasco de Gama

Circunnavegación de Magallanes y Elcano



CRISTOBAL COLÓN *(1451, Génova. Italia-1506, Valladolid. Castilla)*

Ya hacía tiempo que se conocía que la Tierra era redonda, pero el gran tamaño de su diámetro dificultaba una ruta comercial que atravesara el inmenso Océano Atlántico para llegar hasta las Indias Orientales. No todos estaban de acuerdo. Un navegante genovés, Cristóbal Colón, afirmaba que sí era posible. Su iniciativa fue desestimada por el rey portugués.

Pero Colón lo tenía claro: "si la Tierra es redonda, podría llegar dándole la vuelta", así que, en lugar de rendirse, ofreció su proyecto a los Reyes Católicos quienes, después de muchísimos avatares, terminaron por apoyar.

En 1492, zarpó con tan solo una nao y dos carabelas. Hizo muy buena travesía, pues llevó a cabo la mejor ruta posible para llegar a América: no hizo directamente rumbo Oeste al salir de Palos de la Frontera (Huelva), sino que bajó hasta las Islas Canarias y allí enderezó el rumbo hacia Occidente. Incluso, cambió el aparejo latino de la Niña por uno redondo, previendo que iba a tener vientos favorables toda la travesía.

Desde España, esta es la mejor derrota para un velero que quiera cruzar el Atlántico. Los constantes vientos alisios le empujan en la dirección más favorable, ayudados, además, por el retorno de la corriente del Golfo.

Colón no contaba encontrarse, en medio de su ruta, con un nuevo continente. Las islas primeras que descubrió creyó que pertenecían a Asia. En ningún momento se pudo imaginar lo que había descubierto.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO DV VELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

La Era de los Descubrimientos

Fernão de Magalhães

Fernando de Magallanes quería concluir el plan que Colón había iniciado... pero esta vez salvando el nuevo continente. Sin proponérselo, su ruta acabó dando la vuelta al mundo.

Navegante de origen portugués, nace el año 1480 en Sabrosa, al norte de Portugal. A los diez años, después de morir sus padres, entra como paje al servicio de la reina Leonor, esposa del rey Juan II de Portugal, en el palacio real de Lisboa.

Allí fue testigo de las ideas que navegantes, comerciantes y exploradores le proponían al rey para conseguir alcanzar las especias de Oriente... entre otros, el proyecto que un entonces desconocido Cristóbal Colón

Casa natal de Magallanes en Sabrosa (Portugal).

presenta al rey y que este desestima. Magallanes, en esos años, se está formando en astronomía y está aprendiendo a orientarse con sextantes, astrolabios y mapas.

Magallanes asistirá al Descubrimiento de América, pero bajo la bandera española. Verá también que Vasco de Gama, navegante portugués que conoció con 18 años, va a conseguir doblar el Cabo de Buena Esperanza y encontrar una nueva ruta a las especias.

Fernando de Magallanes *(1480, Sabrosa.Portugal-1521, Mactán. Islas Filipinas)*

El joven Magallanes pasa varios años de su vida, formando parte de distintas expediciones a Oriente (India, Malaca y Sumatra), a Marruecos, en las que va madurando su plan. En todas vive tempestades, amotinamientos, masacres, saqueos, batallas en las que queda cojo para siempre, etc. Pero nada le impide seguir adelante con su plan...

La ruta por el Oeste a las Molucas era posible y la creía más corta. Al igual que le ocurrió a Colón, se equivocaba en sus dimensiones que eran mucho mayores de lo que imaginaba.

Sabía que Vasco Núñez de Balboa acababa de divisar un nuevo mar al otro lado de Panamá, entonces llamado Mar del Sur. Su planteamiento fue: si detrás de las nuevas tierras encontradas hay mar, detrás de ese mar están las Islas Molucas.

A pesar de los pocos años que habían pasado desde el descubrimiento de América, Magallanes tenía ya conocimiento cartográfico de los territorios descubiertos hasta la fecha.

Se pensaba que la bahía del Río de la Plata era el estrecho que enlazaba el Atlántico con el Pacífico. Basándose en este dato falso, lo vio claro: a esa altura encontrará el paso al Mar del Sur (océano Pacífico). Es verdad que encontró el paso, pero se encontraba bastante más al sur.

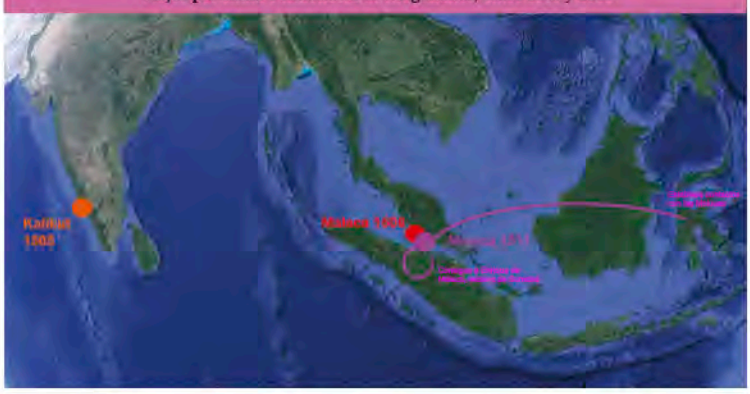
A su llegada de Asia, Magallanes interviene en la campaña de Azzemour (Marruecos), en donde la suerte le es adversa. Es herido, pierde su caballo y es acusado de comerciar con el enemigo.

Retorna a la corte para lavar la afrenta pero es ninguneado por el Rey Manuel I. A partir de ese momento, sus relaciones con la corte portuguesa son cada vez peores hasta que decide viajar a Sevilla con el cosmógrafo portugués Rui Faleiro.

La llegada a Sevilla

El joven Magallanes va a realizar tres grandes viajes a la India e Indonesia,

Viajes por India e Indonesia de Magallanes, entre 1505 y 1511



GOBIERNO DE ESPAÑA
EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN
V CENTENARIO PRIMERA VUELTA AL MUNDO
Colegio Cristóbal Colón
UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

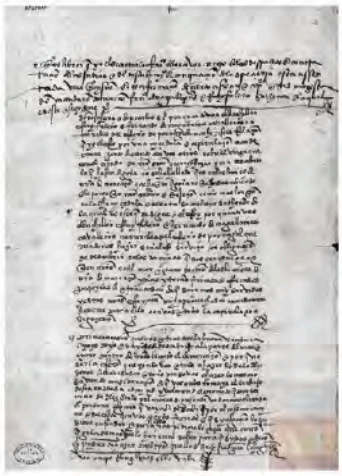
La Era de los Descubrimientos

Fernando de Magallanes

Fernando de Magallanes
(1480, Sabrosa.Portugal-1521, Mactán. Islas Filipinas)

Manuel I "El Afortunado", rey de Portugal. 1469-1521

Magallanes, sin obligaciones legales con Portugal, totalmente despreciado por Manuel el Afortunado y bastante molesto, se dirigió hacia otros países para cumplir su sueño. Dicho y hecho: se trasladó a Sevilla, la capital marítima de España.El caso de Cristóbal Colón estaba repitiéndose.



Las Capitulaciones de Valladolid (marzo de 1518)

El 20 de octubre de 1517, Magallanes llegó a Sevilla. Con el apoyo de Diego Barbosa, Teniente Alcaide de los Reales Alcázares fue recibido en la Casa de Contratación y, posteriormente, por el propio rey Carlos I recién llegado de Flandes, en Valladolid, donde residía la Corte. Barbosa se convertirá en su suegro tres meses después.

Tras complejas negociaciones, se firmó el acuerdo, por el que se les concedía a Magallanes y Faleiro (cartógrafo y astrónomo portugués), el título de Adelantados y Gobernadores de las islas que descubriesen, junto con el cargo de Capitanes Generales de la Armada. Tendrían el monopolio de la ruta que llevara a las Islas de las Especias por diez años y el veinte por ciento de las ganancias líquidas que produjesen. Todas las islas quedarían en manos de la Corona española.

El rey Carlos les prometía cinco barcos. La flotilla recibiría el nombre de "Flota de las Molucas". Y, por último, Carlos I les concedió el hábito de Caballeros de la Orden de Santiago, lo que significaba el ennoblecimiento y ascenso social para ambos.

Capitanía de Valladolid. Antiguo Palacio Real

Para evitar problemas con Portugal, se especificaba que no entrarían en la zona Oeste, delimitada por Tordesillas. Además de ser una empresa descomunal, Magallanes no sabía dónde se hallaba el paso de un océano a otro ni tenía resuelto el problema de la longitud, dónde se hallaban las Molucas.

Tras iniciar el viaje y descubrir el Estrecho, que llevaría su nombre, murió en combate en la isla de Mactán del Archipiélago de Filipinas.

Vista del puerto de Sevilla. Detalle. Atribuido a Sánchez Coello.

"Ciudad del famosísimo reino de Andalucía, conocida en latín con el nombre de Hispalis, situada en una extensa y hermosa planicie, mayor que ninguna otra de las ciudades de España que visité y cuyo campo produce en abundancia prodigiosa, toda clase de frutos, especialmente aceite y excelente vino.

"Vi la ciudad desde la altísima torre de la Catedral, antes mezquita mayor, pareciéndome doble que Nüremberga; su forma es casi circular; al pie de sus murallas hacia el occidente corre el Betis, río caudaloso y navegable, que a la hora de pleamar crece tres o cuatro codos, llevando entonces el agua ligeramente salada, así como al bajar la marea tórnase dulcísima.

Además de éste, hay en Sevilla mucha agua potable y un acueducto de 390 arcos, algunos duplicados por un cuerpo superior para vencer el desnivel del terreno; va por este artificio gran cantidad de agua y presta muy buen servicio para el riego de jardines, limpieza de calles y viviendas, etc. También tiene la ciudad buenos monasterios de franciscanos, agustinos, dominicos y conventos de monjas".

Texto del alemán Jerónimo Münzer, que viajó por España entre 1494 y 1495. Describe una ciudad magnífica.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Elcano, marino vasco

Juan Sebastián Elcano
(Guetaria, 1487 –Océano Pacífico, 1526)

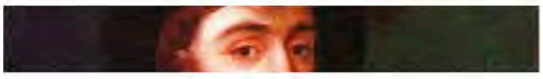
Fue el marino español que completó la primera vuelta a la Tierra, en la expedición de Magallanes-Elcano, quedando al frente de la misma, tras la muerte de Fernando de Magallanes. Capitán de la expedición desde las islas Molucas hasta la llegada a Sanlúcar de Barrameda.

Nació hacia 1487, siendo el mayor de nueve hermanos. De tradición marinera e hidalga, pues consta que tenía sepultura familiar en la iglesia de San Salvador, que su segundo hermano era sacerdote en la parroquia local y varios parientes ejercieron distintos cargos, como corregidor y notario.

Tenemos las primeras noticias de la vida de Elcano, participando en las expediciones de Cisneros a Orán, Bugía y Trípoli y, poco después, en la flota del Gran Capitán en Italia. Y no debía tener mala situación económica pues era propietario y capitán de su propia nao, un buque de 200 toneles, grande para la época.

De su primera etapa, consta también, que como las pagas debidas del rey se retrasaron, la tripulación las reclamó con violencia, por lo que tras pedir un préstamo con intereses de un 40% o casi un 50%, tuvo que vender su nao como pago a extranjeros.

Esta acción estaba duramente castigada por las leyes de entonces, que prohibían vender buques construidos en España al extranjero.



Campañas españolas en el Norte de África, en las que participó Juan Sebastián Elcano

La ciudad de Orán, en la actual Argelia.

La villa de Guetaria

Guetaria es un pueblito vasco, costero. En la Edad Media había obtenido del rey Alfonso VIII un fuero junto a San Sebastián, Fuenterrabía y Motrico, ya en 1204, que le concedía una gran autonomía y privilegios, y que potenciaba su importante papel en la navegación, tanto comercial como pesquera, junto con otros puertos vascos y cántabros, pero que obligaba, en contrapartida, a prestar barcos y marineros al servicio del rey cuando fuera necesario.

A finales del siglo XV y principios del XVI, Guetaria es un microcosmos social en el que conviven pilotos, maestres de naos, comerciantes, artesanos, tenderos, escribanos. Todos ellos contribuyen a nutrir una élite local, protagonizada por varones de las distintas familias como los Zarauz, Arrona, Olazabal y, por supuesto, la familia de Elcano, que reunían archivo familiar en sus torres o casas de la villa.

Casa-Torre de Laurgain (Guipúzcoa)

Elcano, capitán de la nao *Victoria*

La muerte de Elcano

Mapa de las Molucas de Willem Janszoon Blaeu (1571-1638).

Tras el éxito obtenido por conseguir dar la vuelta al mundo, siempre de Oeste a Este, se volvió a enrolar en una gran armada, que partió del puerto de La Coruña el día 24 de julio de 1525, dirigida por García Jofre de Loaísa, de la Orden de San Juan (actuales caballeros de Malta).

Armada compuesta de siete naos, de las que tres eran gallegas y cuatro vascas, especialmente guipuzcoanas, por influencia de Elcano, quien convenció para embarcarse en dicha aventura a no menos de tres hermanos y un cuñado, capitán de la Santiago.

El viaje de esta expedición fue muy accidentado, tanto por el paso del Estrecho de Magallanes como por la travesía del Océano Pacífico, que no hizo honor a su nombre.

Elcano murió, tras otorgar testamento, el 4 de agosto de 1526, a bordo de la nao Santa María de la Victoria, en el Océano Pacífico, cerca de las Islas Marianas. En esos momentos, entre los testigos que firmaron su testamento estaba otro célebre marino español, Andrés de Urdaneta, que era su paje.

Murió intoxicado al consumir un gran pez, probablemente barracuda *"con dientes como de perro"*, según cita Andrés de Urdaneta. *"Y murieron también todos los hombres principales que comían con él, casi en tiempo de 40 días"*, según Juan de Mazuecos. Posiblemente de cigüatera, un tipo de intoxicación.

A su muerte, una vez fallecidos sus dos hijos ilegítimos, su madre, doña Catalina del Puerto, se convirtió en su heredera. Los objetos personales de Elcano se remitieron a Guetaria.

De todas formas, el patrimonio de la familia de Elcano, a mediados del siglo XVI, ya no es importante y se pierde el rastro al no haber familiares que lo mantengan vivo.

Juan Sebastián Elcano
(Guetaria, 1487 –Océano Pacífico, 1526)

Elcano se trasladó a Sevilla en torno a 1518 y, a pesar de sus problemas con la Administración Real, fue nombrado maestre de la Concepción, es decir, responsable de la navegación.

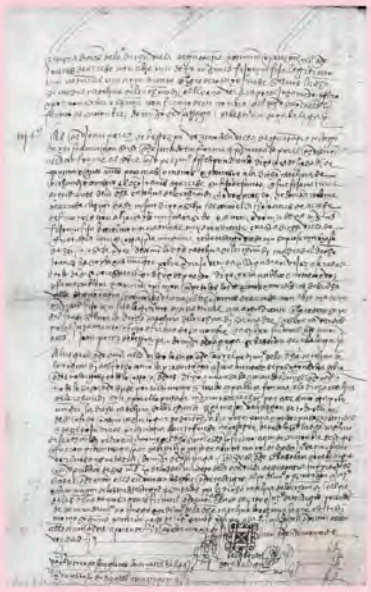
Es indudable que estuvo implicado en la conspiración y rebelión en el puerto de San Julián, pero no se le castigó y continuó con su cargo, posiblemente por las bajas habidas.

Tras la muerte de Magallanes y de sucesivos marinos, tomó las riendas de la expedición y la llevó a buen puerto, a pesar de los avatares sufridos, pues dirigió como capitán a la nao Victoria desde las Islas Molucas hasta Sanlúcar de Barrameda.

Atravesó el Índico y el Atlántico, solventando las enormes dificultades de ambos océanos, especialmente el paso del cabo de Buena Esperanza.

No deja de ser paradójico que tomara el mando de la nao Victoria, sustituyendo a Gómez de Espinosa, el duro alguacil que había aplastado la revuelta.

Barracuda. Género Sphyraena



Testamento de Juan Sebastián Elcano

El entorno familiar de Carlos V

Participación femenina en la gestión imperial (I)

Díptico flamenco anónimo. Museo de Santa Cruz de Toledo. 1508. Hijos de Juana I de Castilla y Felipe de Austria. A la izquierda, Carlos (1500) y Fernando (1503). A la derecha, Leonor (1498), Isabel (1501), María (1504) y Catalina (1506).

Todas ellas fueron conscientes de que debían desempeñar un papel transcendental, por ocupar los escaños más altos de la sociedad y tener la posibilidad de aportar formas de comportamiento nuevas. Ellas, en buena medida, dieron lugar a que, a finales del siglo XV y primera mitad del siglo XVI, (el tránsito del Medievo a la Modernidad), fuera una de las épocas más importantes de la Historia de España.

Destacan, por encima de todo, tres mujeres honestas, brillantes e inteligentes, grandes gestoras, que hicieron posible el control y gobierno del enorme Imperio del César:

- Margarita de Austria, tía de Carlos V
- María de Hungría, hermana de Carlos V
- Isabel de Portugal, esposa de Carlos V

Margarita de Austria (Bruselas, 1480- Bruselas, 1530), tía de Carlos V. Gobernadora de los Países Bajos.

Se quedó viuda dos veces y sin hijos, por lo que regresó a la corte flamenca debido al encargo de su padre, Maximiliano I, de criar y educar a cuatro de los hijos de su hermano Felipe y la reina Juana: Leonor, Carlos, Isabel y María. Fernando y Catalina nacieron y crecieron en España.

Culta, inteligente y con temple, tuvo un papel esencial en diversos acontecimientos políticos, pues dirigió con prudencia y sabiduría los Países Bajos, actuando como intermediaria de su padre y, posteriormente, de su sobrino Carlos:

Negoció un tratado con Inglaterra, en el que se favorecía el comercio de telas flamencas. También, participó en la Liga de Cambray (1508) y en 1529, al firmar con Luisa de Saboya (madre del rey francés Francisco I), la conocida como La paz de las Damas.

Tuvo tiempo para el mecenazgo artístico y las humanidades, haciendo de la corte flamenca un centro cultural de primer orden.

Margarita de Austria. Bernard van Orley, 1520. Real Monasterio de Brou.(Francia).

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO PUERTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

El entorno familiar de Carlos V

Participación femenina en la gestión imperial (II)

María de Austria (1505, Bruselas- 1558, Cigales, Valladolid). Tercera hermana de Carlos V. Reina de Hungría y gobernadora de los Países Bajos.

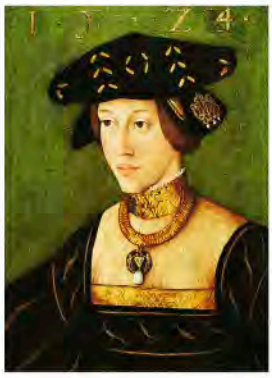
Ante el avance de los otomanos, Carlos V dispuso el matrimonio de María con Luis II, rey de Hungría (1521-1526). Al enviudar y sin hijos, volvió a Flandes y tras la muerte de su tía, ocupó su lugar como Gobernadora de los Países Bajos.

Durante los 24 años que duró su gobierno en los Países Bajos (1531-1555), dichos estados conocieron una prosperidad y tranquilidad que no habían tenido en siglos.

Fue una mujer de alta calidad moral y de una notabilísima habilidad política y administrativa, siendo ampliamente reconocida, en el seno de la familia Habsburgo, como la de mayor inteligencia en la familia. Nieta de Isabel la Católica fue su digna heredera.

Honesta y leal a su hermano Carlos, aunque sentía predilección por Fernando. A ella le debe la Historia, el entendimiento entre ambos, gracias a lo que se mantuvo a salvo la dinastía.

Muy cansada de tantos años de gobierno, se retiró junto a sus hermanos Carlos y Leonor al monasterio de Yuste (Cáceres). Allí, tuvo el gran desconsuelo de que, en el año 1558, murió, primero su hermana Leonor y después, Carlos. Obligada por su sobrino, el rey Felipe II, a volver a gobernar los Países Bajos a pesar de su delicada salud, murió en el camino durante su estancia en Cigales (Valladolid), en ese mismo año.



Fue una sabia coleccionista de arte, de ella partió el acercamiento de Tiziano al Emperador y hoy cuelgan en el Museo del Prado algunas joyas que le debemos a esta interesante mujer, entre otras: su encargo a Tiziano del extraordinario retrato de Carlos V a caballo en Mühlberg; el Descendimiento de Roger Van der Weyden, que compró en una iglesia de Lovaina y llegó a Madrid por iniciativa de su sobrino Felipe II.

Retrato póstumo de la Emperatriz Isabel. Tiziano. 1548.

Isabel de Portugal (Lisboa, 1503-Toledo, 1539). Emperatriz y reina de España.

Emperatriz y reina de España por su casamiento con Carlos V. Nada más lejos de la imagen de una mujer objeto que la presencia en el Imperio, de Isabel de Portugal.

La nieta de los Reyes Católicos era una hermosa portuguesa, muy culta, que se desposó con su primo el 11 de marzo de 1526, en el Alcázar de Sevilla.

De aquel acuerdo político, que fue en principio esta historia, surgió un amor que habría de durar todos los años que vivió en España, que no fueron muchos.

El embajador de Portugal, Azevedo Continho dejó escrito: «en cuanto están juntos, aunque todo el mundo esté presente, no ven a nadie… ambos hablan y ríen, que nunca hacen otra cosa…»

Isabel no salió nunca de España, pagó con muchos periodos de soledad los viajes de su marido y gobernó como regente del reino, en sus ausencias, con sabiduría y eficacia.

De los ocho embarazos que tuvo la emperatriz, sólo sobrevivieron tres hijos: Felipe, María y Juana.

El 1 de mayo de 1539, a consecuencia de las complicaciones de un aborto, Isabel falleció sumiendo a Carlos en una severa depresión.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO I VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

El paisaje americano de la época

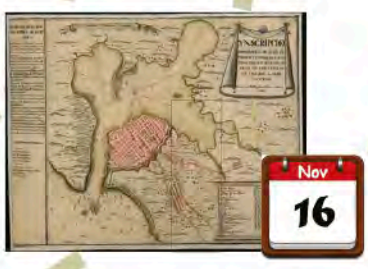
1519. Un año trascendental para España

Confluyen varios acontecimientos históricos capitales:

El 10 de febrero, Hernán Cortés pone pie en México… se iniciaba la conquista y colonización del Imperio Azteca. De Santiago de Cuba, zarpa rumbo a México, tras diez días de navegación, llegarán a la isla de Cozumel desde donde se dirigirán hacia Tabasco. Allí se enfrentarán con los indígenas que saldrán derrotados. Cortés y sus hombres continuarán con su expedición para fundar la ciudad de la Villarrica de la Vera Cruz. Aquí Cortés oirá de la existencia del imperio Azteca con cuantiosas riquezas, por lo que el conquistador decidirá aventurarse en la empresa de su conquista. Para ello, contará con la alianza de los indios toltecas y tlaxcaltecas, cuyos pueblos están enfrentados con los aztecas.

El 28 de junio, Carlos I, rey de España, recibe la noticia de que ha sido elegido como Emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, para suceder a su abuelo Maximiliano I. Carlos V de Alemania reinará desde 1520 hasta su muerte, en 1558.

El 10 de agosto, zarpa de Sevilla una escuadra de cinco naves, capitaneada por el navegante Fernando de Magallanes, cuyo objetivo es hallar un paso marítimo por el Oeste, hacia los territorios de las Indias Orientales, hacia las islas de las Especias. Finalmente, Elcano logrará completar el primer viaje de circunnavegación jamás registrado, probando así la esfericidad de la Tierra.



El 16 de noviembre, Diego de Velázquez de Cuéllar traslada la ciudad de la Habana a la Bahía, lugar que ocupa actualmente, donde las condiciones de habitabilidad son mucho mejores. En el día de hoy, se oficia la primera misa y se da por fundada oficialmente, en nombre de los Reyes de España, Carlos I y Juana I, la Villa de San Cristóbal de La Habana en su nuevo emplazamiento

El 15 de agosto, Pedro Arias Dávila funda la ciudad de Panamá, con una población fija de unos 100 habitantes, por lo que se constituye en la primera ciudad española del Océano Pacífico.

GOBIERNO DE ESPAÑA
EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN
V CENTENARIO V VUELTA AL MUNDO
Colegio Cristóbal Colón
UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Preparativos de la Expedición

La Sevilla del XVI

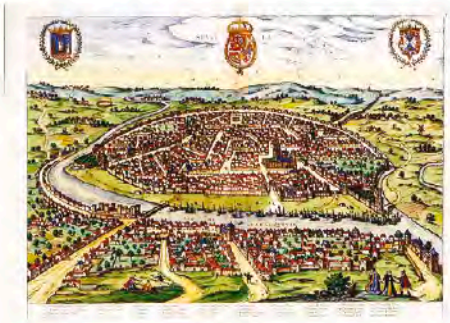
"Ciudad del Oro, Ciudad del Agua, Ciudad de la fe... "quien no ha visto Sevilla no ha visto Maravilla", reza el dicho. Durante siglos, Sevilla, la ciudad más importante de Andalucía, tenía subyugada a España..." "...Solo tres ciudades europeas, Venecia, Nápoles y París superaban a Sevilla en población. Con unos cien mil habitantes, Sevilla estaba a la par con Génova y Milán como activos centros comerciales. Londres, que por entonces era la ciudad más grande de Gran Bretaña, tenía solo la mitad de la población que la boyante Sevilla..."

Laurence Bergreen: "Magallanes. Hasta los confines de la Tierra".

El puerto de Sevilla se encontraba situado en el Arenal, que no era otra cosa que una explanada de unos 800 m de largo y 340 de ancho, que se extendía entre las murallas y la orilla izquierda del Guadalquivir y entre la Torre del Oro y el Puente de Barcas.

En Sevilla, estaba la Casa de Contratación, que monopolizaba dicho comercio y llevaba a cabo la investigación sobre las nuevas exploraciones, incluyendo la cartografía, los instrumentos de navegación y los propios buques.

Torre del Oro. Sevilla



Seville circa 1588. Joris Hoefnagel (Dutch, 1542-1600)

Sevilla se universalizó y el puerto se convirtió en escala obligada para el comercio entre el viejo y el nuevo continente. Todas las mercancías pasaban por aquí, y con ellas, los pueblos y las culturas convirtiéndolo en un lugar bullicioso, cosmopolita y lleno de vida. Patatas, tomates, cacao y especias recién desembarcadas, se mezclarían con los cereales, el vino y el aceite de oliva que partían al nuevo mundo.

Se eligió Sevilla, a pesar de estar lejos del mar, por la protección que le proporcionaba tener que subir el río Guadalquivir desde Sanlúcar, y por la posibilidad que le brindaba el poder cerrar un único punto de partida, en caso de algún ataque del exterior o del contrabando.

En el puerto se daban cita los sueños, el trabajo y las esperanzas de muchas personas, que creyeron que el Nuevo Mundo les daría la posibilidad de prosperar, bien embarcándose con destino a las nuevas tierras, bien participando en el movimiento comercial que hacían en ese momento de Sevilla una ciudad única. La salida de las expediciones suponía todo un acontecimiento en la ciudad. La industria local se volcaba en la reparación de las naves y en procurar todas las necesidades para el viaje.

Preparativos de la Expedición

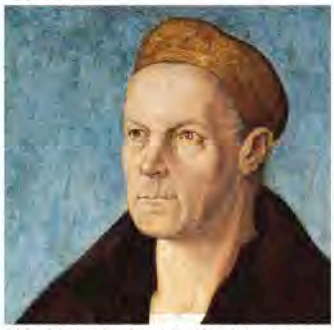
Magallanes se instala en Sevilla

Catedral de Sevilla. Se inauguró su fábrica en 1506, sobre los cimientos de la mezquita almohade. Su construcción significó un empuje económico y propagandístico excepcional para la ciudad. Era la novedad arquitectónica de la ciudad a la llegada de Magallanes.

Durante dos años, se instala en Sevilla, en la casa de su amigo Diego Barbosa, de origen portugués, para ir preparando el viaje: reparar y poner a punto los barcos, contratar a la tripulación, embarcar las vituallas, revisar las cartas de navegación, cargar la artillería, etc. Y, al tiempo, se casa con Beatriz, la hija de Barbosa, con la que tendrá un hijo.

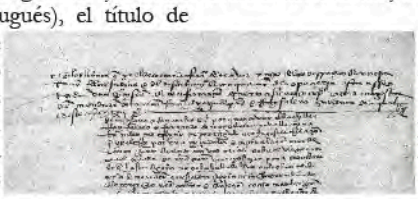
Antes de partir la expedición dictó y firmó su testamento en el Alcázar de Sevilla, instituyó un mayorazgo en el que dejaba heredero a su hijo Rodrigo, nacido en Sevilla y si éste falleciese sin descendencia, impone a su familia portuguesa que quien lo herede debería castellanizar su apellido, llevar sus armas y vivir en Castilla. Se considera por tanto un castellano más.

Mientras tanto, los espías del rey portugués se mueven por la ciudad, intentando poner trabas a la expedición.



Retrato de Jacobo Fugger. Una de las grandes figuras de la familia banquera alemana, que controlaba las finanzas del emperador Carlos V. Fue el responsable de financiar la empresa de Magallanes a través de su representante en Sevilla, Cristóbal de Haro.

Tras complejas negociaciones, se firmó el acuerdo, por el que se les concedía a Magallanes y Faleiro (cartógrafo y astrónomo portugués), el título de Adelantados y Gobernadores de las islas que descubriesen, junto con el cargo de Capitanes Generales de la Armada. Tendrían el monopolio de la ruta que llevara a las islas de las especias por diez años y el veinte por ciento de las ganancias líquidas que produjesen. Todas las islas quedarían en manos de la Corona española. Y, por último, Carlos I les concedió el hábito de Caballeros de la Orden de Santiago, lo que significaba el ennoblecimiento y ascenso social para ambos.



Capitulaciones de Valladolid, entre Magallanes y Carlos V, por el que se regulaba la expedición a las islas de la especiería.

Para sufragar los gastos de la expedición, la casa de Contratación recurrió a una personalidad muy conocida en los círculos financieros, Cristóbal de Haro, representante de la Casa de Fugger, una influyente dinastía de los banqueros radicada en Amberes, pertenecía al grupo de conversos de la ciudad del mismo nombre. El pragmático Haro calculó que la expedición de Magallanes podía obtener un 250 % de beneficios y adelantó el dinero a un 14% de interés.

Magallanes renunció a servir al monarca portugués y se puso al servicio de Carlos V. Tanto él como el cosmógrafo Faleiro recibieron honores y rentas del Emperador.

UNO DE LOS ASPECTOS MÁS PROBLEMÁTICOS...

El 6 de abril de 1519, el rey envió órdenes al funcionario Juan de Cartagena, órdenes que se convirtieron en el aspecto más conflictivo de la expedición, para que actuase como inspector general de la flota mandada por los dos comandantes portugueses.

Cartagena sería el que tuviera la última palabra acerca de todos los aspectos comerciales de la expedición: sería el contable jefe y el representante de la Tesorería Real.

Y eso no era todo. También, el rey le encargaba "velar celosamente para que las transacciones y el comercio de dicha flota se haga con la mayor ventaja posible para nuestras arcas". Debía revisar las entradas del libro y firmar una por una. Estas órdenes convertían a Magallanes en responsable ante Cartagena de cualquier decisión comercial.

Pero había más, Cartagena debería de ser los ojos y los oídos del monarca durante el viaje y si los comandantes incumplían algunas de las instrucciones pactadas, Cartagena debía informar a la Casa de Contratación por escrito.

Las instrucciones eran tan detalladas, que cualquier castellano que desconfiara de Magallanes y Faleiro, podía concluir que era Cartagena, y no los portugueses, quien tenía la última palabra en el modo de dirigir la expedición.

Y esa fue, exactamente, la conclusión a la que llegó Cartagena.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO PRIMERA VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

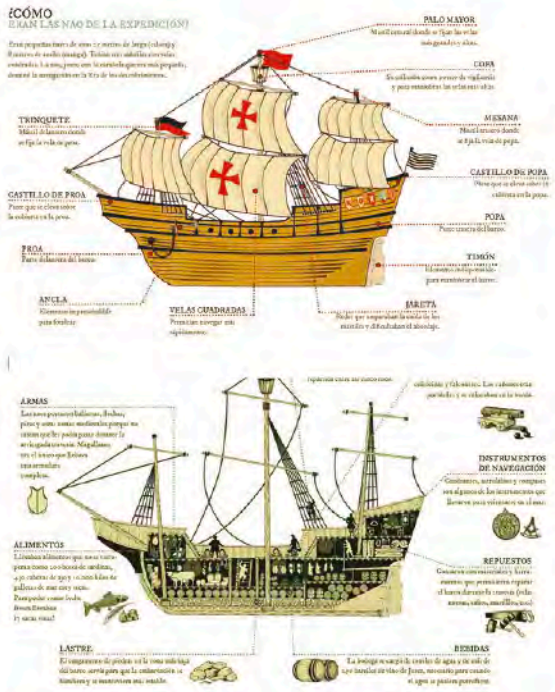
Preparativos de la Expedición

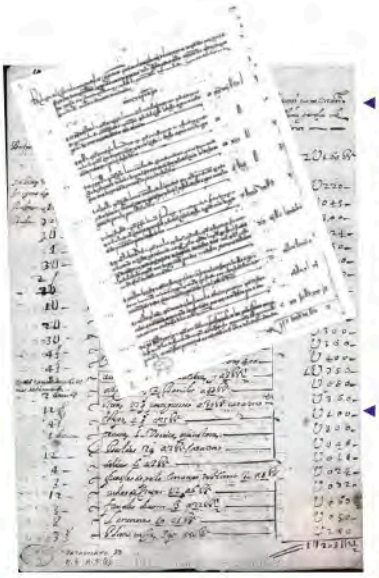
Los navíos

En el caso de la expedición de Magallanes, el puerto de Sevilla fue testigo de la enorme cantidad de provisiones que allí cargaron, para poder abastecer a casi 260 hombres durante dos años...o eso creían, porque luego resultaron ser tres años.

En el Archivo General de Indias, sección Papeles del Maluco, de 1519, se conserva una detallada relación de los gastos, tanto por consignar los materiales de toda índole embarcados, como por su coste en la época, así como, en algunos casos, su origen.

Los barcos eran completamente negros debido a que prácticamente todas sus superficies visibles, el casco, los mástiles y los aparejos estaban impregnados de brea. El color negro de las naves contrastaba con el blanco de las velas que les daba una imagen siniestra. La popa de las naves sobresalía mucho del nivel del agua, hasta casi diez metros. Era tal la elevación, que un hombre que estuviese de pie en la cubierta de popa daba la impresión de ser quien gobernase el mar.





Relación de las naos que formaron parte de la expedición de Magallanes-Elcano, haciendo mención de las naos y sus aparejos.

Relación de los víveres embarcados en la expedición al Estrecho de Magallanes por Bartolomé García Nodal en 1618

Los barcos de la expedicón de Magallanes

Nombre	*Tonelaje*	*Coste*	*Tripulantes*
Trinidad	110	270.000	62
San Antonio	120	330.000	57
Concepción	90	228.000	44
Victoria	83	300.000	45
Santiago	75	187.500	31

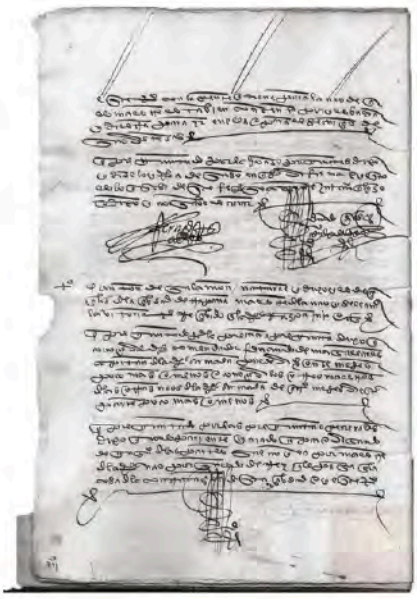
Nombre	*Fin del navío*
Santiago	Naufragio
San Antonio	Deserción
Concepción	Desmantelamiento del navío
Trinidad	Capturada por los portugueses
Victoria	Completa la circunnavegación

El recorrido desde Sevilla a Sanlúcar

El enorme trabajo burocrático que España llevaba a cabo en las expediciones nos permite, hoy en día, reconstruir las condiciones de vida de los viajes interoceánicos. La gran cantidad de documentos que se conservan en los archivos españoles son una mina inagotable para los investigadores.

Las naves eran las más modernas de su tiempo, maravillas de la tecnología del Renacimiento, producto de miles de horas de trabajo de artesanos especializados. Con excepción de la Santiago, que era una carabela, todas las embarcaciones estaban clasificadas como naos, un término que significaba simplemente barcos. Cada una de las naves llevaba tres mástiles y uno de ellos con vela latina.

De las cinco naos escogidas para esta expedición, llama la atención que la más cara de todos ellas fuera la Victoria, el barco que consiguió dar la vuelta al mundo; indudablemente se trataba de un buen barco y era nuevo. Al parecer, se construyó en Zarauz por encargo del mismo Juan Sebastián Elcano. Y solo conocemos el origen de otro, la Trinidad, que consta en los documentos que se hizo en Bilbao.



Información y relación de las personas que llevó Fernando de Magallanes al descubrimiento de la Especiería. Archivo General de Indias (última página del documento).

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Preparativos de la Expedición

La marinería

Los marinos castellanos, vascos, cántabros, gallegos y andaluces especialmente, hacía ya siglos que navegaban desde el mar del Norte y el Báltico hasta Canarias, descubriendo nuevas tierras, comerciando, pescando y luchando.

Traían desde allí trigo y pino rojo para los mástiles y, por supuesto, el ámbar: evidentemente no eran unos aprendices..

La Marina de Castilla había sido decisiva en el éxito francés en su lucha contra Inglaterra en la Guerra de los Cien Años, pues habían asolado las costas inglesas, el último ataque casi noventa años antes del descubrimiento.

La Virgen de la Victoria, imagen a la que fueron a rendir culto Magallanes y sus marinos en agosto de 1519 y a la que volvieron los sobrevivientes, capitaneados por Elcano, en septiembre de 1522.

Origen de la tripulación		
Españoles	Andaluces, vascos y castellanos, seguidos de navarros, gallegos y el resto.	148
Portugueses		28
Italianos		27
Franceses		15
Griegos		8
Alemanes		5
Flamencos		5
Ingleses e irlandeses		3
Asiáticos		2
Africanos		2
Morisco español		1

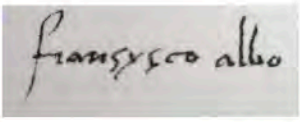
Organización de cada dotación	
Trinidad	Nao capitana o buque insignia. Capitán Magallanes, jefe de la expedición. Maestre Juan Bautista y piloto Esteban Gómez.
San Antonio	Capitán Juan de Cartagena, jefe adjunto de la expedición e inspector Real. Maestre Diego Hernández.
Concepción	Capitán Gaspar de Quesada. Maestre Juan Sebastián Elcano.
Victoria	Capitán Luis de Mendoza. Maestre Antón Salomón.
Santiago	Capitán Juan Rodríguez Serrano. Maestre Baltasar Genovés.

Escalafones en el barco	
Capitán	Máxima autoridad del barco, en lo político, militar y como autoridad suprema.
Maestre	Responsable de la navegación, auxiliado por el piloto.
Piloto	Maneja el timón.
Contramaestre	Jefe de la marinería.
Marineros	Expertos en el oficio de la mar.
Grumetes	Aprendices de los marineros
Criados	Empleados personales de los jefes
Sobresalientes	Soldados voluntarios, categoría en la que se enroló Pigafetta.

Posiblemente, el más famoso de toda la tripulación fuera Antonio Pigafetta, que se registró como Antonio Lombardo, nacido en 1480 en Vicenza. Llegó a España en 1518, en el séquito del nuncio del papa León X y, conocedor de la nueva expedición, se presentó voluntario. A él le debemos la más extensa y extraordinaria relación de este transcendental viaje.

Entre los marinos destacados, además de Pigafetta, hay que señalar a Francisco Albo, del que apenas sabemos nada, salvo que se embarcó como contramaestre en la nao Trinidad y que, a lo largo del viaje, pasó a ocupar los puestos de maestre y piloto de la nao Victoria. Pero, fundamentalmente, ha pasado a la Historia por el Derrotero que redactó a lo largo de gran parte del viaje, que nos permite conocer de primera mano, como el diario de Pigafetta, cómo se hizo este viaje único e irrepetible.

Antonio Pigafetta o de Pigafetta (Vicenza, Italia, 1480 -15344) fue un noble italiano vicentino que se trasladó a España en 1518. Allí tomó parte en la expedición de Magallanes, que culminaría con la primera circunnavegación del globo en 1522, realizada a bordo de la nao Victoria.



Se conoce muy poco de Francisco Albo. Era griego de la isla de Rodas. Comienza a apuntar su derrotero el 29 de noviembre de 1519, frente al cabo de San Agustín, en Brasil, y termina en el cabo de San Vicente (Portugal) el 4 de septiembre de 1522.

Palazzo y casa Pigafetta. Vicenza (Italia)

Preparativos de la Expedición

Víveres, armamento y munición

La dieta de los navegantes se basaba en el "bizcocho", pan cocido dos veces para que perdiera toda el agua y se conservara mejor.

Y como había que conseguir un gran suministro, no era nada fácil ni sencillo conseguir hornos que hicieran la tarea, pues tenían que ser muchos, luego empaquetarlo y transportarlo hasta el puerto donde se reunía la armada.

La cantidad suponía 2.140 quintales, junto con la ración diaria de vino de Jerez. El bizcocho era tan duro que había que mojarlo en el guiso o con vino para poder hincarle el diente.

En segundo lugar, eran muy importantes las provisiones de legumbres: 50 fanegas de habas; 90 de garbanzos y 2 de lentejas y aceite de oliva con la cantidad de 48 quintales, imprescindible en las comidas. Fundamental, también, en la dieta diaria, los 57 quintales de tocino seco y los 982 quesos de más de 112 arrobas. Además de 7 vacas vivas y 3 cerdos, para la primera etapa del viaje, ya que su conservación era muy corta.

Por último, como condimento o dulce, llevaban vinagre (utilizado también para limpiar), ajos, pasas, higos, almendras, miel, sal, mostaza y membrillos.

En total, 500 toneladas de provisiones, además de galletas de mar, sardinas, arenques, judías, arroz, harina. La gran ausencia de esta dieta eran los vegetales y frutas frescas, pues era imposible conservarlos en los barcos. Esto ocasionará un grave problema más adelante.

En cuanto al aspecto sanitario, llevaban "Cosas de botica, aceites, ungüentos, aguas destiladas…" Aparte estaba el menaje de cocina, desde calderos de cobre, cuchillos y cubiertos, a vasos para la ración de agua y vino.

Además de los alimentos necesarios para subsistir una travesía oceánica, cargaron instrumentos náuticos como cartas, cuadrantes, astrolabios, brújulas y relojes; repuestos y herramientas para el barco; velas para iluminarse, instrumentos musicales y una colección enorme de objetos para hacer trueques con los indígenas, como espejos, tijeras, cuchillos, pañuelos, gorros, cascabeles, anillos de latón, perlas y gemas falsas, etc.

Por último y como resumen, incluyendo todos los capítulos, todo el gasto de la Armada subió a 8.334.335 maravedíes.

Cañón del galeón "Nuestra Señora de Atocha". Archivo de Indias. Sevilla.

Las monedas de Carlos I		
De Oro	1/2 Ducado - 1/2 Escudo, Ducado - Escudo, Corona, Doble Corona y Cuádruple Corona.	
De plata	1/2 Real, Real, 2Reales, 3 Reales y 6 Reales	
De cobre y otras	2Reales, 4 Reales y 8Reales, así como los Reales y 1/2 Reales con letras romanas, a nombre de los Reyes Católicos Pugesa, Dobler -2 Maravedis y 4 Maravedis.	

▲

El maravedí era la moneda de menor peso y valor de la época, por ser de cobre. Un real eran 34 maravedíes y un ducado de plata, 11 reales y un maravedí. Por lo que la expedición costó 22.833 ducados de plata de la época.

De masa	Una tonelada equivale a 20 quintales y, en total, a 920 kg. Un quintal equivale a 4 arrobas y, en total, a 46 kg.
De masa y volumen	Una arroba, en sólido, eran unos 11,5 kg y en líquidos, 12,5 litros.
De masa	Una libra equivale a 460 gramos. Una fanega de trigo equivale a 9 arrobas y a 103,5 kg.

La fanega (de trigo) puede medir también volúmenes e incluso ser una unidad de superficie (en Castilla)

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

La Mar Océano, el Atlántico

El 10 de agosto de 1519, tras dos años de preparativos, las cinco naos anuncian su partida: la Trinidad, la San Antonio, la Concepción, la Victoria y la Santiago, desde el muelle de las Mulas en Triana.

Ese día, Antonio Pigafetta escribió en su diario: "La flota, tras ser abastecida de todo lo necesario y con tripulantes de todas las nacionalidades a bordo de las cinco naves, hasta un total de 237, quedó lista para partir de Sevilla y disparando toda la artillería, zarpamos con solo la vela de estay".

Antes de partir, Magallanes realizó en el Monasterio de Santa María de la Victoria de Triana, el juramento de fidelidad a la bandera española y al rey, ante una multitud allí congregada. El 10 de agosto de 1519, tras dos años de preparativos, las cinco naos anuncian su partida: la Trinidad, la San Antonio, la Concepción, la Victoria y la Santiago, desde el muelle de las Mulas en Triana.

Ese día, Antonio Pigafetta escribió en su diario: "La flota, tras ser abastecida de todo lo necesario y con tripulantes de todas las nacionalidades a bordo de las cinco naves, hasta un total de 237, quedó lista para partir de Sevilla y disparando toda la artillería, zarpamos con solo la vela de estay".

Antes de partir, Magallanes realizó en el Monasterio de Santa María de la Victoria de Triana, el juramento de fidelidad a la bandera española y al rey, ante una multitud allí congregada.

Una semana después, la flota llegó a Sanlúcar de Barrameda, el último puerto de la Península, desde el que la expedición se adentraría en la Mar Océano.

En Sanlúcar, terminaron de cargar los barcos con todo lo necesario para pasar, al menos, dos años en la mar. Magallanes dejó claras las reglas: cómo tenían que comunicarse en medio del mar mediante señales de luces, cómo tenían que fondear, el sistema de guardias rotativas y hasta cómo debían comportarse. No le sirvió de mucho porque sufriría más de un amotinamiento durante el viaje.

«…antes de partir, el jefe determinó que toda la tripulación se confesase, prohibiendo en absoluto que se embarcase mujer alguna en la escuadra…»

El 20 de septiembre de 1519 las cinco naves desplegaron las velas de trinquete y, definitivamente, se hicieron a la mar con la tripulación al completo, rumbo a tierras y mares desconocidos.

Imagen de satélite en donde se observan las nubes que, empujadas por los vientos alisios, cubren de niebla la cara norte de los picos de las islas, formando el típico "mar de nubes" canario. La niebla puede condensarse en la vegetación, produciendo "lluvias horizontales" en forma de pequeñas gotas que se infiltran en el terreno, recargando los acuíferos isleños.

La magia de Canarias

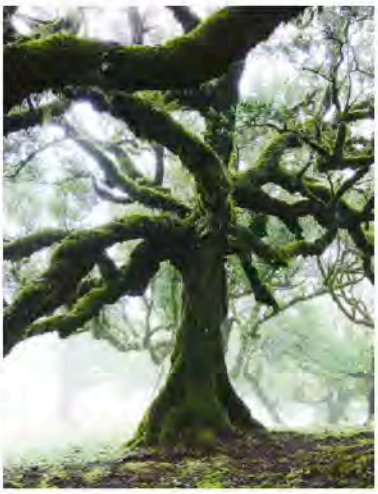
La primera parte de la navegación es tranquila. Hacen escala en Tenerife para seguir proveyéndose de leña y agua.

«Detuvímonos ahí tres días en un sitio adecuado para procurarnos agua y leña.»

Pigafetta empieza ya a relatarnos la enorme variedad de especies que iba a ir encontrándose por el mundo. En Tenerife, observando un enorme drago, le vienen a la memoria las leyendas que contaban los romanos sobre un árbol, un ejemplar milagroso que destilaba agua en una isla donde nunca llovía.

Es el garoé (*Ocotea foetens*), un árbol que crece en El Hierro a mil metros de altitud y que es capaz de retener la niebla en sus hojas, que luego cae suministrando agua potable.

«Nos contaron de esta isla un fenómeno singular, que en ella jamás llueve, y que no hay ni fuente ni río, pero que crece un árbol grande cuyas hojas destilan continuamente, gotas de un agua excelente, que se recoge en una cavidad al pie del árbol…Una neblina espesa, que sin duda suministra el agua a las hojas, envuelve constantemente a este árbol.»



La difícil travesía atlántica

El 3 de octubre de 1519 la escuadra, que ya ha puesto rumbo al Sur, pasa por las islas de Cabo Verde y, a partir de ahí, Magallanes ordena virar y poner proa hacia Brasil.

«Cuando hubimos pasado la línea equinoccial, acercándonos al polo antártico, perdimos de vista la estrella polar. Dejamos el cabo entre el sur y el sudoeste, he hicimos rumbo a la tierra que se llama de Verzino (Brasil).»

A partir de ese momento el tiempo empeora. Se alternan días de calma con terribles temporales durante los cuales, según palabras de Pigafetta, navegan con los mástiles desnudos a merced del viento.

Son momentos muy duros. El mar ruge embravecido y los hombres necesitan aferrarse a la fe. Las tormentas eléctricas producen un curioso efecto, el fenómeno denominado "Fuego de San Telmo". Dejados llevar por las alucinaciones, los hombres creen ver en medio de la terrible tormenta al mismo San Telmo coronando el palo mayor.

«Durante las horas de borrasca, vimos a menudo el Cuerpo Santo, es decir, San Telmo. En una noche muy oscura, se nos apareció como una bella antorcha en la punta del palo mayor, donde se detuvo durante dos horas, lo que nos servía de gran consuelo en medio de la tempestad»

Después de dos meses de difícil travesía la flota alcanza Brasil, donde Magallanes no permitió que la tripulación bajara porque, según el Tratado de Tordesillas, era zona portuguesa.

Dos semanas más tarde y agotados por la intensidad del viaje, terminan pisando tierra. Llegan a la Bahía de Guanabara (Río de Janeiro) temiendo tener problemas, pero encuentran unos indígenas muy amables y una naturaleza exuberante y espléndida.

Bahía de Guanabara (Río de Janeiro). En el paraíso portugués. Diciembre de 1519

Una vez que las naves de Magallanes anclaron, una multitud de mujeres, desnudas y anhelantes de contacto con los forasteros, se precipitaron a saludarlos. Privados de la compañía femenina durante meses, los marineros creyeron haber recalado en el Paraíso terrenal. Noche tras noche, en la playa, los marineros y las indias se dedicaron a beber, a bailar y a entregarse al intercambio de parejas, a la luz de la luna. Pero había límite…

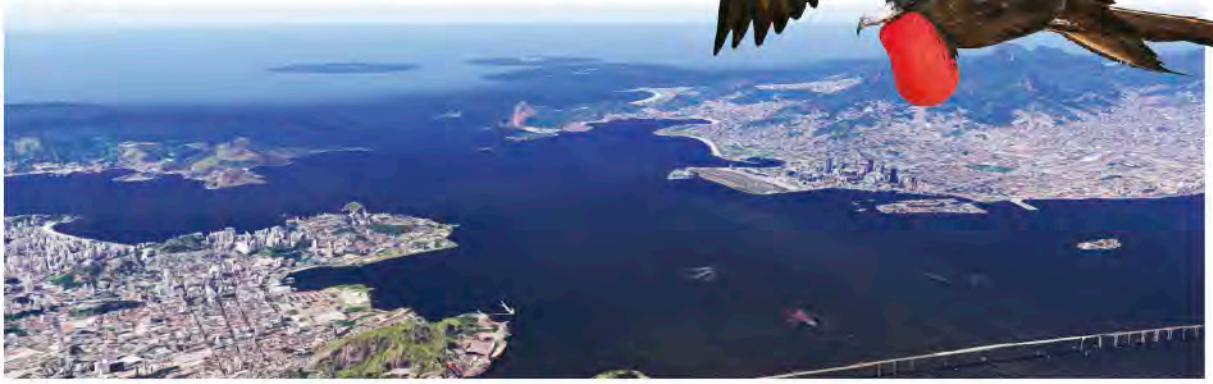
"Los nativos podían regalarnos a una o dos de sus hijas jovencitas como esclavas a cambio de un hacha o de un cuchillo grande, pero no intercambiaban a sus esposas por nada".

Allí probaron por primera vez sabores nuevos como la piña, la patata, el maíz y la caña de azúcar, y conocieron loros, el palo-rosa y la jacaranda.

Tras dos semanas de relajación, la partida de la flota fue muy emotiva. Cuando la flota elevó anclas, las mujeres indias los siguieron en canoas, implorando llorosas a aquellos hombres. Zarparon el 27 de diciembre de 1519

«Hemos visto aves de diferentes especies: algunas parecía que no tenían cola; otras no hacen nidos, porque carecen de patas; pero la hembra pone e incuba sus huevos sobre el lomo del macho en medio del mar. Hay otras que llaman cágasela, que viven de los excrementos de las otras aves y yo mismo vi a menudo a una de ellas perseguir a otra sin abandonarla jamás hasta que lanzase su estiércol, del que se apoderaba ávidamente. He visto también pescados que vuelan y otros reunidos en tan gran número que parecían formar un banco en el mar».

Fragata (*Fregata spp*), ave marina, que parasita a otras, robándole la pesca.



Bahía de Guanabara, donde se sitúa la ciudad de Río de Janeiro

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · Universidad Cristóbal Colón

Desde Sanlúcar al Estrecho de Magallanes

Comienza lo desconocido: La Patagonia

Era la primera vez que una nave española se adentraba hacia el Sur desde allí.

Magallanes les hacía explorar cada discontinuidad, cada accidente geográfico, que pudiera hacerles pensar en la entrada a un paso hacia el otro lado del continente. Pero ni rastro. El ánimo de los navegantes parece que empieza a ir disminuyendo. El clima, que cada vez se hacía más riguroso, tampoco ayuda en nada.

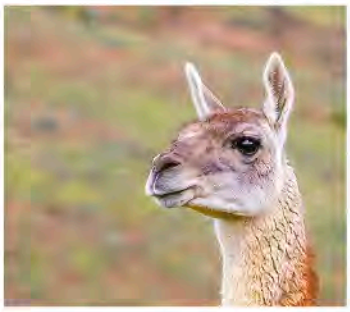
Pigafetta nos describe una costa poblada de leones marinos y de un animal que nunca antes había visto: una oca negra con pico de cuervo... que no es otra cosa que un pingüino.

«…Estas ocas son negras y tienen el cuerpo cubierto de plumitas, pero no pueden volar. Su pico es como el de un cuervo y viven del pescado».

Desde tierra, en la oscuridad de la noche, llegaban las luces de las hogueras que encendían los indígenas.

El 31 de marzo de 1520, azotados por el frío de la Patagonia y por un camino que cada vez se hacía más tortuoso, Magallanes decide invernar en un golfo resguardado al que llaman Puerto de San Julián con la intención de permanecer seis meses.

Pingüino de Magallanes. *Spheniscus magellanicous*



Guanaco. *Lama guanicoe*

León marino patagónico. *Otaria flavescens*

Los Patagones

Durante aquella invernada, Pigafetta dará cuenta en su diario del encuentro de los navegantes con los indígenas, a los que describe como hombres de una altura gigantesca. Son indios tehuelches, raza que hoy en día se encuentra extinguida. Los llamaron patagones por el gran tamaño de sus pies. Desde entonces a esa zona se le llama Patagonia.

«Un día se nos presentó un hombre de estatura gigantesca…Era tan alto que con la cabeza apenas le llegábamos a la cintura…Al cabo de quince días cuatro de estos hombres se presentaron…El capitán diole espejos y cuentas de vidrio…les ofreció dos anillos de hierro que sirven de prisiones…les propuso ponérselos en las piernas a fin de que les fuera más fácil llevárselos…se encontraron encadenados.»

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO PVVELTA AL MVNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Motín y castigo

Motín en San Julián del Puerto (abril de 1520)

Según Pigafetta: *«Llegamos (31.03.1520) a los 49º y medio de latitud meridional donde encontramos un buen puerto, y como el invierno se aproximaba, juzgamos a propósito pasar allí la mala estación».*

Frente al frío extremo y la escasez de víveres, Magallanes decidió, a finales de marzo, reducir las raciones de comida.

Con pesca y caza en la zona costera esperaba obtener suficientes alimentos para retornar pronto a la travesía.

Fondeados en San Julián, varios oficiales exigieron a su capitán que cesara en su avance al considerar fracasada la expedición. Magallanes no aceptó las reclamaciones.

"Magallanes invitó a todos los capitanes, oficiales y pilotos a oír misa en un altar improvisado en tierra y luego a comer, ninguno de los oficiales reales fue"

La astucia de Magallanes

En la madrugada siguiente prendió la sedición en las naos Victoria y Concepción.

Amparados en la oscuridad, Cartagena y Quesada pasaron con treinta hombres de la Concepción a la San Antonio para prender a Mezquita. Juan de Elorriaga, maestre de dicho barco, murió por salir en defensa de su capitán.

Antonio de Coca requisó las armas de los partidarios de Magallanes en la San Antonio y otorgó el mando de la nave a Juan Sebastián Elcano.

Se hicieron con el poder en tres de los cinco barcos y enviaron un requerimiento a Magallanes.

A pesar de la gravedad, Magallanes logró mantener la calma: aprovechando que sus enemigos no podían salir a alta mar, envió un esquife con cinco hombres armados a entregar una supuesta carta de rendición a Mendoza, capitán de la Victoria. En un acto por sorpresa los supuestos mensajeros le ajustician y controlan todo el barco.

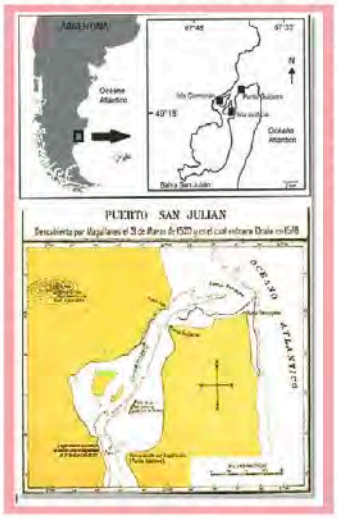
Gaspar de Quesada, capitán de la Concepción, sin saber que Mendoza ya estaba muerto, cayó en la trampa. Avanzó contra los tres barcos fieles a Magallanes y recibió de golpe todo su fuego artillero. Rendida la Concepción, la San Antonio, sopesando su situación de inferioridad, se entregó

Resultado: Magallanes salió triunfante del motín. Tuvo una gran astucia e inteligencia en resolver el conflicto y cuando ya hubo controlado las naves bajo su autoridad, en el castigo fue implacable.

Ordenó la decapitación de Gaspar de Quesada, capitán de la Concepción, por su propio criado y descuartizó a Mendoza que ya había muerto, apuñalado por los fieles a Magallanes. A Juan de Cartagena, contable y Tesorero Real y al capellán Sánchez de Reina, se les abandonó en aquella fría tierra con algunas provisiones, más por prolongar su agonía que con fines humanitarios.

Había, al menos, otros cuarenta implicados en la rebelión, pero aplicarles los más duros castigos estaba descartado, pues casi todos formaban parte de la plana mayor de la armada y la expedición podía fracasar. Ello benefició a uno de los amotinados, Juan Sebastián Elcano, el responsable posterior de la vuelta al mundo.

Magallanes hizo cambios en los puestos de mando, nombrando a Álvaro de Mesquita, capitán de la San Antonio y a Duarte Barbosa, capitán de la Victoria, mientras que Esteban Gomes fue como piloto a la Concepción.



Salida de San Julián

En el mes de mayo, Magallanes decide seguir explorando hacia el Sur. Envía por delante a la nao Santiago, pero encalla por una tempestad. Sus hombres se resguardan en una isla mientras dos consiguen alcanzar el Puerto de San Julián para pedir socorro. A los tripulantes se les consiguió rescatar, pero la nave se quedó allí para siempre. Este rescate reforzó mucho la autoridad de Magallanes.

La flota, finalmente, zarpa el 24 de agosto de 1520 del Puerto de San Julián, con las cuatro naves que le quedaban, dejando atrás una dura etapa.

Desde Sanlúcar al Estrecho de Magallanes

El Estrecho: del Atlántico al Pacífico

A finales de octubre de 1520, llegan a una amplia bahía llena de laberintos de canales que llaman Bahía de Todos los Santos. El capitán decide enviar a dos naves para que se adentraran a reconocer la zona.

Durante tres días no tienen noticia de las embarcaciones. Los hombres están al límite. No hay posibilidad de comunicación ni otra manera que no sea otear el horizonte.

No es difícil imaginar la emoción, cuando en ese tercer día, un tronar de disparos de lombardas y gritos de alegría los sorprende, mientras ven llegar a las dos naos con los pabellones al viento: han encontrado un paso.

Se trata de un estrecho que termina en una bahía que, a su vez, termina en otro estrecho y, así, sucesivamente. La expedición se divide para explorar los dos canales en los que se bifurcaba aquel laberinto. Aquello sí era por fin lo que estaban buscando: el paso entre los dos mares que desde entonces llevaría su nombre.

«Cuando nos refirieron que habían visto la continuación de la bahía, o mejor dicho del estrecho, unímonos a ellos para proseguir nuestra derrota»

En este momento, el piloto de la San Antonio, Esteban Gómez, se enfrenta a Magallanes. Argumenta que deben volver a España para dar cuenta del descubrimiento del paso y que sean otras flotas las que vuelvan después a continuar la ruta.

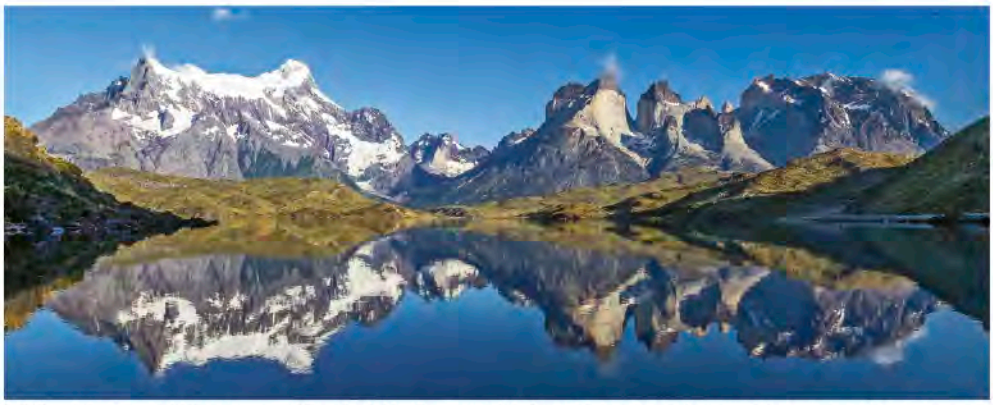
Ante la negativa, la San Antonio se vuelve sin dar cuenta a Magallanes a España en un viaje que duró seis meses. Durante mucho tiempo se les tuvo por los únicos supervivientes de la expedición. En su camino de vuelta, Esteban Gómez y sus hombres descubren las Malvinas.

Magallanes sigue adelante, adentrándose en el estrecho, que en su tramo final resultó ser un lugar de una belleza extraordinaria.

«A cada media legua se encuentra en él un puerto seguro, agua excelente, madera de cedro, sardinas y marisco en gran abundancia…en fin, creo que no hay en el mundo un estrecho mejor que éste».

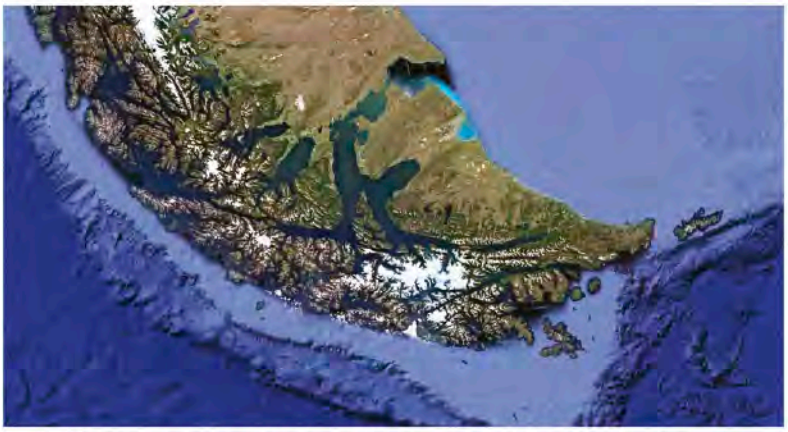
También aquí pudieron ver en la noche las hogueras de los indígenas. Desde entonces se le llama a esta zona Tierra del Fuego

Paisajes desolados a lo largo del Estrecho de Magallanes. La vegetación tiene que resistir las bajas temperaturas, la pobreza del suelo y las rachas huracanadas de viento que se dan en la unión de los dos océanos.



La belleza de los Cuernos del Payne, cercanos al Estrecho de Magallanes, esconde la dureza del clima. Los glaciares patagónicos constituyen la tercera mayor acumulación de hielo, tras la Antártida y Groenlandia. El conjunto de glaciares, corrientes marinas y vientos, condiciona el clima de toda Suramérica.

Araucarias (A. araucana), árbol nacional de Chile.



En la imagen se observa de Norte a Sur, el Estrecho de Magallanes, el Canal del Beagle y la ruta por el Cabo de Hornos.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Del Estrecho de Magallanes a las Molucas

El inmenso Pacífico

Noviembre de 1520-marzo de 1521

Veintiséis días después cruzar el Estrecho, la expedición, formada solo por tres naves, se encontraba en mar abierto. Magallanes no acertó a comprender que había descubierto el Pacífico hasta varias semanas después.

Esto explica por qué el 8 de diciembre tuvieron a la vista Chile y no quiso tocar tierra en esta zona que quedaría sin ser explorada hasta treinta años más tarde.

En ese momento, el capitán decide dejar de navegar cerca de la costa y adentrarse en el océano, sin saber lo que le iba a costar haber pasado por esas tierras sin tomar provisiones, adentrándose en la mayor extensión de agua del Planeta.

En los primeros momentos, cree que ha llegado al Índico y navegan esperanzados, pensando que se acercan a las Molucas.

Ilustración que aparece en el libro de Pigafetta. Se puede leer Ysole de li ladroni.

Poco a poco, observando el tiempo de viaje recorrido y la extensión de agua que tenía por delante, se fue dando cuenta de que era un nuevo mar: el buen tiempo y las aguas tranquilas hicieron que lo bautizaran con el nombre de Pacífico.

La inmensidad del Pacífico puede sobrecoger a cualquier navegante. Supone un tercio de la superficie terrestre, son 165,2 millones de Km², lo que supone más de 16 veces el tamaño de Europa, o 9 veces el tamaño de América del Sur. Las cifras son tan enormes que, seguramente, si hubieran sabido nuestros navegantes el reto que suponía, lo hubieran pensado dos veces antes de cruzar este océano.

A la expedición de Magallanes no debió parecerle el Pacífico un paraíso. Tuvieron mala suerte en cuanto al avistamiento de Tierra.

El primer enemigo que les acecha es el hambre. Pero los acompañan, también, el calor, la soledad, la rutina del día a día en ese mar inmenso por el que navegan. En esos días mueren veinte hombres y cuarenta agonizan.

«El bizcocho que comíamos ya no era pan, sino un polvo mezclado de gusanos que habían devorado toda su sustancia, y que además tenía un hedor insoportable por hallarse impregnado de orines de rata. El agua que nos veíamos obligados a beber estaba igualmente podrida y hedionda. Para no morirnos de hambre, nos vimos aun obligados a comer pedazos de cuero de vaca con que se había forrado la gran verga para evitar que la madera destruyera las cuerdas.

Este cuero, siempre expuesto al agua, al sol y a los vientos, estaba tan duro que era necesario sumergirlo durante cuatro o cinco días en el mar para ablandarlo un poco; para comerlo lo poníamos en seguida sobre las brasas. A menudo aun estábamos reducidos a alimentarnos de serrín, y hasta las ratas, tan repelentes para el hombre, habían llegado a ser un alimento tan delicado que se pagaba medio ducado por cada una…»

Y si la dieta era terriblemente mala, peor fue su consecuencia: aparece el escorbuto. Una enfermedad terrible que hincha las encías y produce terribles dolores.

El escorbuto

Las Islas Marianas

Tras tres meses infernales, el 6 de marzo de 1521 avistaron una isla tropical, repleta de palmeras y vegetación.

Se encontraban en la isla de Guam a la que llamaron isla de los Ladrones, por el indiscriminado asalto al que fueron sometidos los expedicionarios.

Bougainvillea spp. la flor nacional de Guam

Los nativos locales se encaramaron a las naves para robarles todo lo que pudieron.

Una vez sometidos los ladrones y recuperada la normalidad cargaron los barcos con agua, carne y fruta y se dispusieron a continuar navegando en busca de las islas de la Especiería.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Del Estrecho de Magallanes a las Molucas

Islas Filipinas

En 1521, la llegada del explorador Fernando de Magallanes marcó el comienzo de una era de influencia y posterior dominio español.

Miguel López de Legazpi estableció el primer asentamiento español en Filipinas en 1565, con la fundación de Cebú. En 1571 fundó la ciudad de Manila, que se convertiría en el centro administrativo y económico del Imperio español en Asia y puerto de partida del Galeón de Manila con destino a Acapulco.

Tres siglos de colonización española dieron lugar a una cultura hispano-asiática, patente en el arte, música, gastronomía y costumbres de Filipinas, en especial su religión católica. También surgió una variante filipina del idioma español, que floreció en la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX.

Miguel López de Legazpi, fundador de la ciudad de Manila.

Tras recorrer varias islas solitarias, llegan ante un grupo de unas mil situadas a muy poca distancia. Unos años más tarde se llamarían Filipinas, en honor al rey Felipe II.

Enseguida se dieron cuenta, viendo el oro con el que se adornaban los indígenas, que habían descubierto una tierra de enorme riqueza.

Cuando llegó Magallanes, los filipinos que habitaban cerca de las costas y de las vías acuáticas navegables, hacía ya mucho tiempo que conocían la escritura.

El gran archipiélago de las Filipinas no existía en los mapas europeos, de modo que ni Magallanes ni sus pilotos sabían cómo interpretar su descubrimiento.

Condujo sus barcos más cerca de la isla de Samat, pero a unos dos o tres kilómetros de la costa, solo pudo observar feroces acantilados elevándose sobre el agua y nada que se asemejara ligeramente a un puerto seguro.

La isla de Homonhon tenía un puerto seguro y Magallanes, con gran alivio, dio por fin la orden de echar anclas. Llevó a sus hombres a tierra, un oasis de densa selva tropical, palmeras y abundante agua, donde levantaron dos tiendas para resguardarse.

Al fin podían librarse de la peste de las bodegas de los barcos. En lugar de aquel nauseabundo olor, ahora se deleitaban con las fragancias de las palmeras, la arena húmeda y la vegetación.

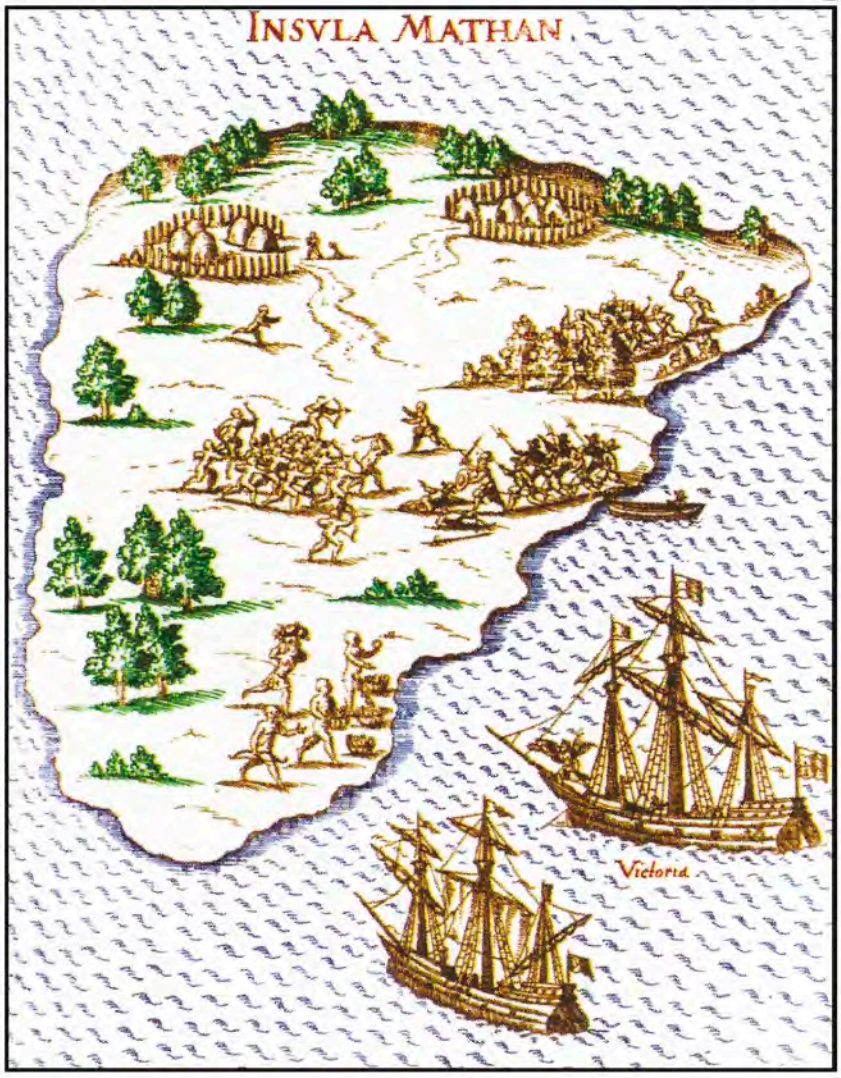
Mataron un cerdo que habían traído de Guam y se prepararon para un festín. Aquellos marineros, que tanto habían sufrido, se llenaron el estómago y, al menos durante un tiempo, fueron felices.

De ahí partimos dirigiéndonos al sudeste,pasando en medio de cinco islas llamadas Ceilán, Bohol, Canigán, Baybay y Gatigán, en la última de las cuales vimos murciélagos tan grandes como águilas: uno que matamos lo comimos, habiéndole encontrado sabor de gallina. Existen también palomas, tórtolas, loros y otros pájaros negros, tan grandes como una gallina, que ponen huevos del tamaño de los de patos y que son excelentes para comer. Se nos aseguró que la hembra pone sus huevos en la arena y que el calor del sol bastaba para incubarlos. De Massana a Gatigán hay veinte leguas.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO V VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Del Estrecho de Magallanes a las Molucas

Muerte de Magallanes



"Encontramos a los isleños en número de mil quinientos, formados en tres batallones, que en el acto se lanzaron contra nosotros con un ruido horrible…Nos arrojaban nubes de lanzas de cañas, de estacas endurecidas al fuego y piedras… Esta lucha desigual duró cerca de una hora…

Una flecha envenenada vino a atravesar una pierna al comandante quien inmediatamente ordenó que nos retirásemos... Un isleño logró al fin dar con el extremo de su lanza en la frente del capitán, quien, furioso, le atravesó con la suya, dejándosela en el cuerpo. Quiso entonces sacar su espada, pero le fue imposible a causa de que tenía el brazo derecho gravemente herido.

Los indígenas, que lo notaron, se dirigieron todos hacia él, habiéndole uno de ellos acertado un tan gran sablazo en la pierna izquierda que cayó de bruces; en el mismo instante los isleños se abalanzaron sobre él. Así fue cómo pereció nuestro guía, nuestra lumbrera y nuestro sostén.»

En Cebú, un poblado de la isla de Mactan, Magallanes entabla una relación cordial con el rey Humabón. Realiza un trato con Magallanes: le ofrece planos y mapas de la rica región, pero le pide a cambio que le dé su apoyo en el enfrentamiento que mantiene con el líder de una isla cercana.

El 27 de abril de 1521, un grupo de hombres dirigidos por Magallanes se acercó a las costas donde gobernaba Silapulapu con intención de someterlos.

Magallanes muere y sus hombres ni siquiera tienen la posibilidad de recoger su cadáver y deben alejarse.

Las desgracias que trajeron estas islas no acabaron en la muerte del capitán: Humabón temiendo la venganza de los españoles, invitó a 27 oficiales a un banquete, en donde mató a todos.

Momento crítico de la expedición

El desconcierto de los hombres debió de ser enorme: En apenas unos días, el número de hombres había sido diezmado, y habían perdido al capitán y a los oficiales. Hay que tomar una decisión y tiene que ser pronto. Están a merced de un rey sanguinario que ha asesinado a los hombres más preparados.

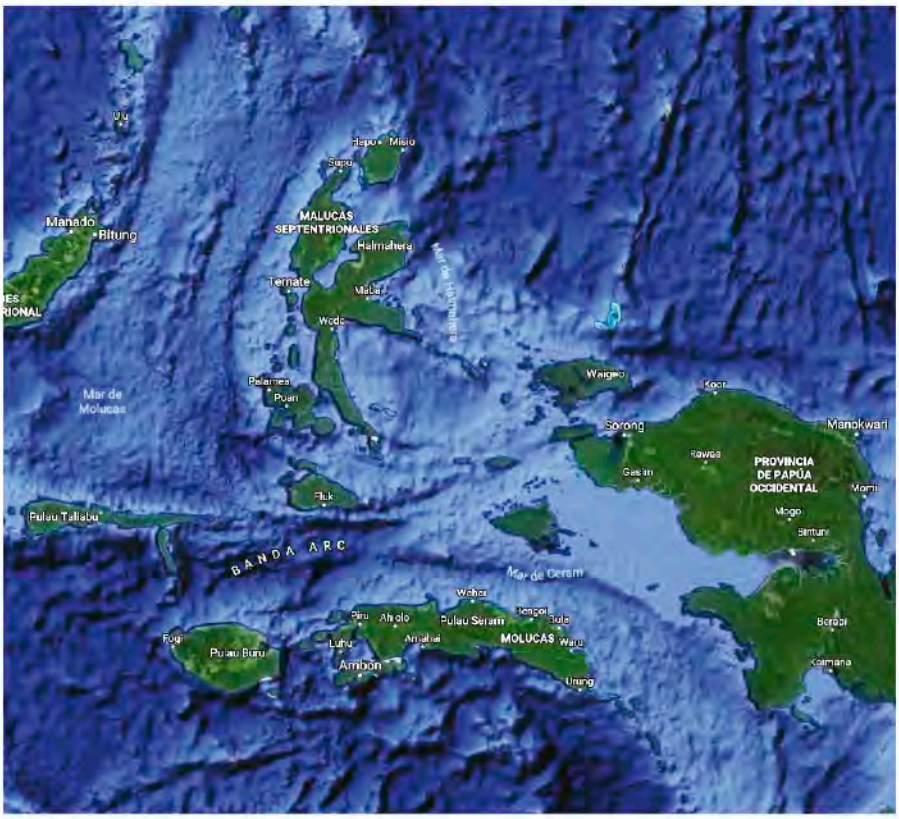
En ese momento, no queda otra posibilidad que deshacerse de una de las naves, ya que no quedan hombres suficientes para manejar tres barcos. Deciden incendiar la Concepción, para que no pueda ser utilizada por los habitantes de la isla y siguen el viaje en dos naos, una capitaneada por Gómez Espinosa, la Trinidad y otra dirigida por Juan Sebastián Elcano, la Victoria.

Atrás dejan Filipinas, una etapa amarga como el naranjo amargo, que allí descubrieron, y que hoy puebla nuestras ciudades.

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Del Estrecho de Magallanes a las Molucas

El camino a la Especiería



En las dos naos, al mando ahora de Espinoza y Elcano, navegaban desolados por el mar de la China Meridional.

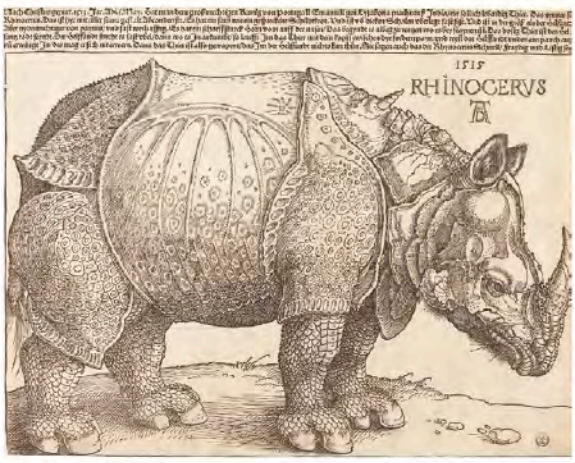
«Estábamos tan hambrientos y tan mal aprovisionados que estuvimos muchas veces a punto de abandonar nuestras naves y establecernos en cualquier tierra, para terminar en ella nuestra existencia.»

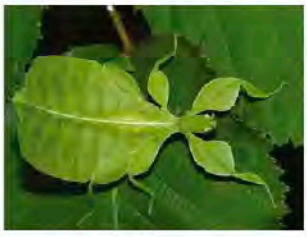
En julio, la expedición arriba a Borneo, una isla selvática, llena de riquezas y con una gran diversidad de flora. Entre ellas, el jazmín real, asociado a ofrendas religiosas en muchas culturas y cuyo valor ritual en esta isla queda patente gracias a Pigafetta.

«...nos ofrecieron un vaso de madera lleno de betel y de arec, raíces que mascan continuamente, con flores de azahar y jazmín, todo cubierto con una tela de seda amarilla.»

Burné era una ciudad de 25.000 casas, gobernada por el rajá Siripada que vivía en un fastuoso palacio custodiado por trescientos guardias. A los navegantes les llamó la atención que los borneanos supieran escribir. Los jefes españoles fueron invitados a banquetes donde la comida se servía en porcelana fina y cubiertos de oro.

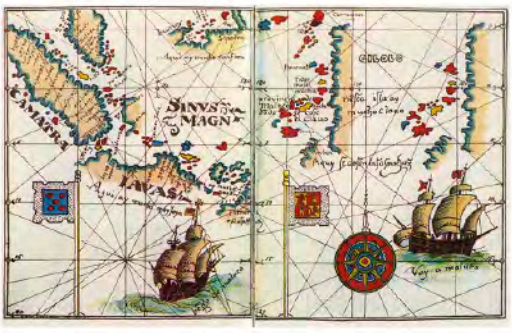
Elcano, con los dos navíos, decide abandonar aquellas tierras y seguir vagando por las islas que encontraban a su paso.





Es difícil imaginar lo que supuso para aquellos hombres ver, por primera vez, elefantes, rinoceronte, o el insecto hoja que Pigafetta creyó que era una hoja que tenía vida propia.

«Lo que he encontrado de más extraordinario son árboles cuyas hojas caídas tienen cierta vida. Estas hojas se parecen a las del moral, salvo que son menos largas; su pecíolo es corto y puntiagudo, y cerca de él, de uno y otro lado, dos pies: si se les toca se escapan, pero no echan sangre cuando se las revienta. Metí una de ellas en una caja y cuando abrí ésta, después de nueve días, la hoja se paseaba por todo el interior: pienso que se mantienen del aire.»

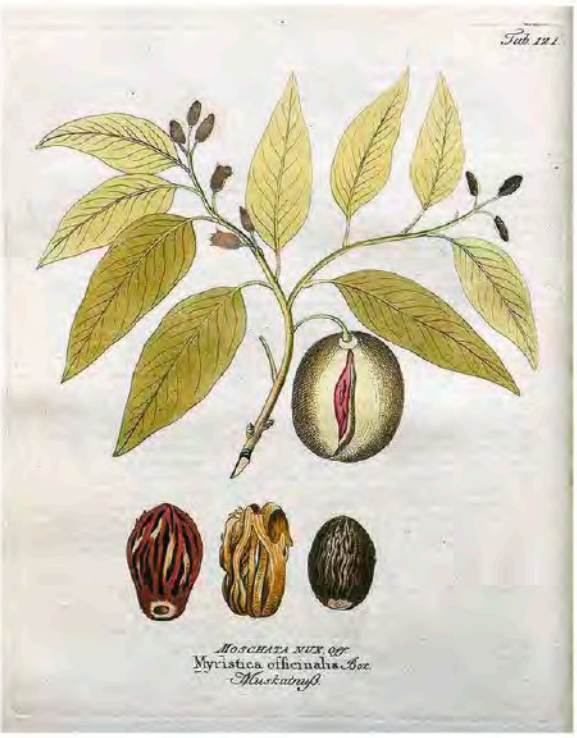


Mapa de las Molucas. Diego Ribero (1529),que delimita las zonas de influencia portuguesa y la española en las islas de la Especiería.

GOBIERNO DE ESPAÑA
EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN
V CENTENARIO DV VELTA AL MVNDO
Colegio Cristóbal Colón
UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Del Estrecho de Magallanes a las Molucas

Las Islas de las Especias



El 8 de noviembre de 1521, tras más de dos años de navegación, los tripulantes se acercan a la isla de Tidore... ¡Una de las islas Molucas!

Habían conseguido el fin de su viaje: llegar al único sitio del mundo donde el árbol del clavo produce la exquisita especia tan deseada para los europeos y que se vendía a precio de oro.

«El miércoles 6 de noviembre, habiendo pasado estas islas, reconocimos otras cuatro bastante altas, a catorce leguas hacia el este. El piloto que habíamos tomado en Saranghani nos dijo que ésas eran las islas Molucas.»

Son unas treinta islas pequeñas, de carácter volcánico, con montañas cónicas (piramidales dice Pigafetta) de gran belleza. Actualmente, forman parte de Indonesia.

El sultán Almansur los atendió con pompa y boato, en una canoa dorada y bajo una sombrilla de seda. Con él establecen un intercambio comercial: los españoles ofrecen la mercadería que traían a bordo, como espejos, telas, cuchillos, tijeras, todo a cambio de clavo y nuez moscada.

Una etapa del viaje ideal que habrían prolongado muy gustosamente, pero los dos capitanes sabían que no podían estar mucho tiempo, pues estaban comerciando en la zona que, según el Tratado de Tordesillas, correspondía a Portugal.

Con los barcos repletos de riquezas, el 8 de diciembre se hacen a la mar. Nada más zarpar, el navío Trinidad, probablemente, víctima del largo viaje y cargado de una manera desmesurada, tiene que dar la vuelta porque una vía de agua amenaza con hundirlo.

Se toma entonces una inesperada decisión: la Trinidad debe permanecer allí hasta que sea reparada. Zarparía tres meses después con rumbo Este.

«Despidiéronse entonces las naves una de otra por una descarga recíproca de artillería. Nuestros compañeros nos siguieron en sus chalupas hasta donde les fue posible, y todos nos separamos llorando. Juan Carvallo se quedó en Tadore con cincuenta y tres europeos: nuestra tripulación se componía de cuarenta y siete de éstos y de trece indios.»

La Victoria, al mando de Juan Sebastián Elcano, se queda sola en la ruta de regreso hacia el Oeste cargada de clavo , jengibre, nuez moscada. Era tal su valor que, según los cálculos de la época, sirvió para amortizar los gastos que había costado toda la expedición.

GOBIERNO DE ESPAÑA
EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN
V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO
Colegio Cristóbal Colón
UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

El camino de vuelta a España

Océano Índico ¡soledad infinita!

A Timor arribaron antes de empezar la gran travesía a través del Océano Índico, para esperar que los vientos les ayudaran a navegar. Es una isla grande, de trescientos kilómetros de longitud, montañosa y volcánica y de gran riqueza de animales y plantas que, acertadamente, aprovecharon para abastecerse. Permanecen en ella hasta el 8 de febrero de 1522.

«Sólo en esta isla se encuentra el sándalo blanco, y hay también en ella, como decíamos, búfalos, cerdos y cabras, gallinas y loros de diferentes colores. Se dan igualmente el arroz, plátanos, jengibre, la caña de azúcar, naranjas, limones, almendras, frijoles y cera.»

Si cuando Elcano y sus hombres zarparon hubieran sabido que les esperaba cinco meses, sin poder pisar tierra y aprovisionarse, no habrían salido de allí. Les esperaba la etapa más dura del viaje.

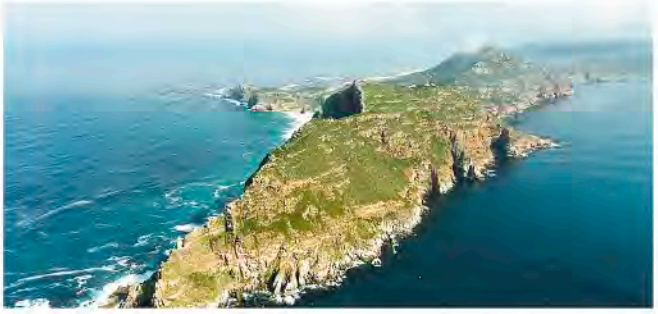
Elcano navegó durante 86 días por la ruta de los **"40 rugientes"**, sin escalas, desde Timor hasta la costa africana. Se adentró en el océano para rehuir la ruta portuguesa, que era de cabotaje.

El Índico es el océano más desolado y con menos islas de los tres grandes océanos del mundo. Elcano descubrió el Índico sur y una soledad que se hacía infinita. Se vuelve a desatar el escorbuto. Regresa el hambre.

Un barco, cargado de condimentos suficientes para aromatizar cientos de banquetes, no sirve para dar de comer a esos hombres que vuelven a sufrir la peor de las suertes. Cada día se arrojaba al mar un cadáver. El 18 de marzo alguien gritó ¡Tierra! Pronto comprobaron que era una isla solitaria con tantos acantilados que a los navegantes les fue imposible tomarla.

«...Perdiendo en este intervalo veintiún hombres, entre cristianos e indios. Al arrojarlos al mar, notamos una cosa curiosa, y fue que los cadáveres de los cristianos quedaban siempre con el rostro vuelto hacia el cielo, y los de los indios con la cara sumergida en el mar. Carecíamos totalmente de víveres, y si el cielo no nos hubiese acordado un tiempo favorable, habríamos todos muerto de hambre.»

Terrible encuentro entre dos océanos



En el Cabo de Buena Esperanza, la nao Victoria se vio lanzada contra las olas, subida de pronto a la cresta o cabeceando hacia el abismo.

Algo que era difícilmente soportable para aquella nave que llevaba una singladura durísima, una navegación de dos años y medio por tres océanos diferentes.

Su paso costó muchas bajas humanas y el mastelero roto. Fue el suceso más dramático que vivieron los navegantes desde su salida de la isla de Timor.

«... Es el más grande y más peligroso cabo conocido de la tierra. Algunos de los nuestros, y sobre todo los enfermos, habrían querido desembarcar en Mozambique, donde hay un establecimiento portugués, a causa de las vías de agua que tenía la nave y del frío penetrante que sentíamos; pero, especialmente, porque teníamos por único alimento y bebida arroz y agua, pues toda la carne que, por falta de sal, no pudimos preparar, estaba podrida.

Sin embargo, hallándose la mayor parte de la tripulación inclinada más al honor que a la vida misma, determinamos hacer cuantos esfuerzos nos fuera posible para regresar a España, por más que tuviéramos aún que correr algunos peligros.

Con ayuda de Dios, el 6 de mayo doblamos este terrible cabo.»»

GOBIERNO DE ESPAÑA · EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO · CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN · V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO · Colegio Cristóbal Colón · UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN

Coronación de la gesta

Islas de Cabo Verde

El miércoles 9 de julio de 1522 la Victoria llega a la isla de Cabo Verde.

Cinco meses de navegación sin hacer escala en tierra, con muchas bajas humanas y supervivientes terriblemente agotados y hambrientos. La nave, herida de muerte, hacía agua.

Fue en Cabo Verde cuando se darán cuenta, atónitos, de que viajando alrededor del mundo han perdido un día.

Como no querían tener problemas con los portugueses...

«Les hablamos de manera de hacerles creer que veníamos de las costas de América y no del Cabo de Buena Esperanza.»

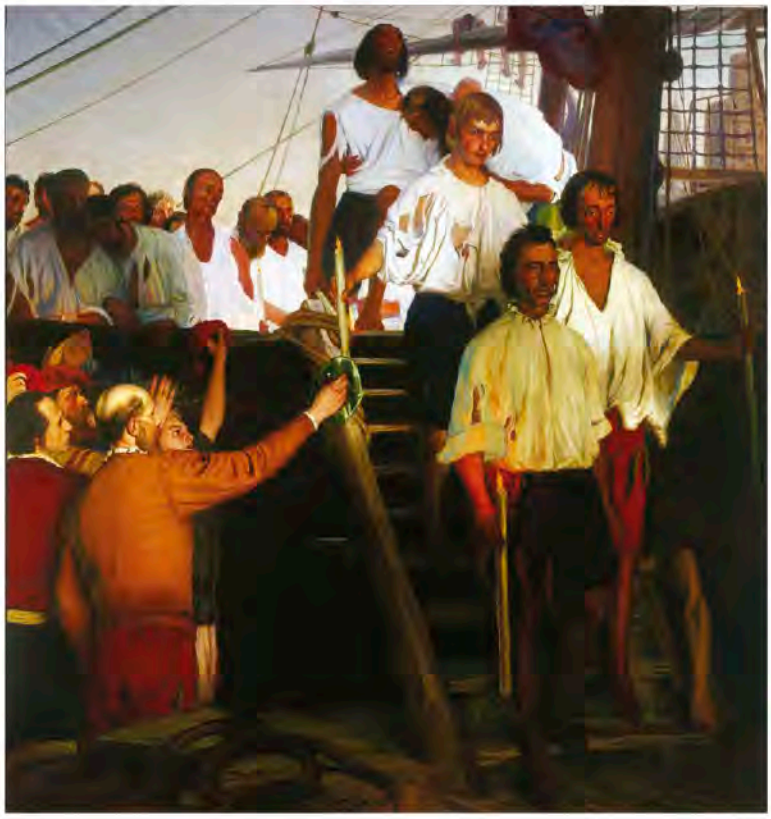
Desde allí envía a varios hombres a surtirse de provisiones. Pero parece ser que alguno de ellos contó que pertenecían a la escuadra de Magallanes.

«...uno de los marineros reveló nuestro secreto, diciendo que el comandante en jefe era muerto y que nuestra nave era la única de la escuadra de Magallanes que regresaba a Europa.»

Inmediatamente Elcano desplegó velas, poniendo esta vez ya rumbo a casa.

El archipiélago de Cabo Verde, en su magnífica soledad atlántica

«Para ver si nuestros diarios habían sido llevados con exactitud, hicimos preguntar en tierra que qué día de la semana era. Se nos respondió que era jueves, lo que nos sorprendió, porque según nuestros diarios sólo estábamos a miércoles, y a mí, sobre todo, porque habiendo estado bien de salud para llevar mi diario, marcaba sin interrupción los días de la semana y los del mes.
Después supimos que no existía error en nuestro cálculo, porque navegando siempre hacia el oeste, siguiendo el curso del sol y habiendo regresado al mismo punto, debíamos ganar veinticuatro horas sobre los que permanecían en el mismo sitio.»



Entrada en Sanlúcar y Sevilla

«El sábado 6 de septiembre entramos en la bahía de Sanlúcar y de los sesenta hombres que formaban la tripulación cuando partimos de las islas Molucas, no éramos más que dieciocho, y éstos en su mayor parte estaban enfermos. Otros desertaron en la isla de Timor; otros fueron condenados a muerte por delitos, y otros, en fin, perecieron de hambre.»

Para la población de Sanlúcar son dieciocho navegantes con aspecto fantasmal y rostros cadavéricos que, después de más de tres años de viaje, besan el suelo nada más bajar de la nave.

Estaban en Sanlúcar cargos de la Casa de Contratación, que impidieron el paso a la nao, de la multitud de curiosos que se agolpó en el puerto. También, les enviaron más hombres para ayudar a la rendida dotación y, así, la Victoria remontó el Guadalquivir hasta Sevilla.

Pero los navegantes solo desembarcaron al día siguiente, por la mañana, encaminándose en procesión a la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria, por entre una multitud sobrecogida y admirada.

Significado de la Expedición

El viaje más importante jamás realizado

A pesar de las penalidades soportadas durante el viaje, la Victoria y su diezmada tripulación había logrado lo que ninguna otra expedición había conseguido nunca: tras navegar rumbo oeste, llegar a Oriente y seguir luego en la misma dirección, es decir, dar la vuelta al mundo. Consiguió el sueño de Colón.

La primera circunnavegación del planeta modificó las ideas del mundo occidental acerca de la Geografía y de la Cosmología, es decir, del estudio del Universo y del lugar que ocupamos en él.

La Tierra es redonda, de forma empírica y mucho más grande de lo que se creía

Navegando siempre hacia el Oeste se pierde un día completo

Las Américas no formaban parte de la India, sino que eran un continente distinto

Los océanos cubrían la mayor parte de la superficie del globo: la Tierra fundamentalmente es agua

El Hemisferio Sur es oceánico y el Pacífico es inmenso, cubre una tercera parte de la superficie del globo

El Pacífico se convertiría en el "Lago español" durante trescientos años

En la Tierra, más allá de Europa, existían personas en sorprendente número y variedad

Muchas creencias o mitologías quedaban desterradas

Estos descubrimientos costaron más de doscientas vidas y tremendas penalidades a los exploradores.

Ningún otro viaje había sido tan largo y tan complicado; ningún otro viaje durante la Era de los Descubrimientos lo igualaría, jamás, en ambición y osadía.

Este viaje demostró que la Tierra era un solo mundo, pero también un mundo de conflictos.

Los tripulantes que arribaron a Sanlúcar habían sobrevivido a una expedición que los llevó hasta los últimos confines de la Tierra y a los más oscuros recovecos del alma humana.

La expedición había terminado, pero sus efectos sobre España y la Historia del mundo, apenas, acababan de comenzar.

En términos de prestigio y poder político, el logro fue el equivalente renacentista a ganar la carrera espacial: una competición entre las dos superpotencias marítimas más importantes, España y Portugal, por territorios de vital importancia económica y política.

GOBIERNO DE ESPAÑA
EMBAJADA DE ESPAÑA EN MÉXICO
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN
V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO
Colegio Cristóbal Colón
UNIVERSIDAD CRISTÓBAL COLÓN