

Año 32 • Número 361 • Mayo 2019

2,10 €

REVISTA ESPAÑOLA DE DEFENSA



V Centenario de
la primera vuelta al mundo

EL VIAJE MÁS LARGO

Fernando Delgado

SUMARIO



Directora: Yolanda Rodríguez Vidales.

Redactor jefe: Víctor Hernández Martínez.

Jefes de sección. Internacional: Rosa Ruiz Fernández. **Director de Arte:** Rafael Navarro.

Parlamento y Opinión: Santiago Fernández del Vado. **Cultura:** Esther P. Martínez. **Fotografía:** Pepe Díaz. **Secciones.**

Nacional: Elena Tarilonte. **Fuerzas Armadas:**

José Luis Expósito Montero. **Fotografía y**

Archivo: Hélène Gicquel Pasquier.

Maquetación: Eduardo Fernández Salvador.

Colaboradores: Augusto Ferrer Dalmau,

José María Moreno Martín y Felipe Rodríguez

Náñez. **Fotografías:** AESMIDE, Archivo General

Militar de Madrid, Armada, Biblioteca Estense

de Módena, Biblioteca del Museo Naval de

Madrid, Biblioteca Nacional de Portugal, Casa de

Su Majestad el Rey, M. Cuadrado, Dibution Studio,

Diputación de Guipúzcoa, Ejército de Tierra,

EMAD, Escuela de Infantería de Marina, Fernando

Gómez «Pajarón», Iñaki Gómez, ONU, Luis

Ortiz, MDE, Museo Naval de Madrid, Real Club

Náutico de Palma, Marco Romero, Rubén

Somonte y vcentenario.es.

Firman en este número: José Conde de Arjona,

Serge Gruzinski, Teodoro López Calderón,

Carlos Martínez Shaw y Antonio Ruiz Benítez.



Edita: Ministerio de Defensa. **Redacción:**

C/ San Nicolás, 11. 28013 MADRID. **Teléfonos:**

91 516 04 31/19 (dirección), 91 516 04

17/91 516 04 21 (redacción). Fax: 91 516 04

18. Correo electrónico: red@red.comdef.es.

Página web: www.defensa.gob.es. **Adminis-**

tración, distribución y suscripciones: Subdi-

rección General de Publicaciones y Patrimonio

Cultural: C/ Camino de Ingenieros, 6. 28047-

Madrid. Tfno.: 91 364 74 21. Fax: 91 364 74 07.

Correo electrónico: suscripciones@oc.mde.es.

Publicidad: Editorial MIC. C/ Artesiano, s/n.

Pol. Ind. Trobajo del Camino. 24010 León.

Teléfono: 902 27 19 02. Fax: 902 37 19 02. Correo

electrónico: direccion@editorialmic.com/marketing@editorialmic.com. **Fotomecánica e impre-**

sión: Ministerio de Defensa D. L.: M8620-

1988. **NIPO:** 083-15-011-2 (Edición en

papel). **NIPO:** 083-15-013-3 (Edición en línea

pdf). **ISSN:** 1131-5172 (Papel). **ISSN:** 1696-

7232 (Internet). **Precio:** 2,10 euros (IVA

incluido). Canarias, Ceuta y Melilla: 2,10

euros (sin IVA, transporte incluido). **Suscrip-**

ciones: España: 21,03 euros; Unión Europea:

27,04 euros; resto del mundo: 36,06 euros.

Consejo Editorial: Yolanda Rodríguez Vidales

(presidenta), Esperanza Castelleiro Llamazares,

Miguel Ángel Villaroya Vilalta, Pedro Méndez

de Vigo y Montojo, Antonino Cordero Aparicio,

José Luis Figuero Aguilar, Juan Carlos González

Díez, Juan Francisco Arrazola Martínez, Gonzalo

Sanz Alisedo y Juan Ángel Treceño García.

Los artículos de opinión firmados expresan el criterio

personal de sus autores, sin que REVISTA ESPAÑOLA DE

DEFENSA comparta necesariamente las tesis o conceptos

expuestos. La dirección de la revista no se compromete a

mantener correspondencia con los autores de las colabora-

ciones y cartas no solicitadas.

Foto de portada: Augusto Ferrer Dalmau.



6 LA ARMADA Y EL V CENTENARIO

Escribe el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, Teodoro López Calderón.

8 LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN

Por Carlos Martínez Shaw, miembro de la Real Academia de la Historia.

10 DE SEVILLA A LA ESPECIERÍA, Y A LA HISTORIA

Crónica de un viaje épico que cambió la visión del mundo.

14 LA RUTA DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN

Puntos clave en la navegación hacia la Especiería y el regreso por occidente.

20 PERFILES

Juan Sebastián Elcano, Fernando de Magallanes y una tripulación de leyenda.

22 LA NAO VICTORIA

El barco capitaneado por Elcano que realizó la mayor hazaña marítima de todos los tiempos.

24 CARTOGRAFÍA NÁUTICA

El viaje amplió el conocimiento científico de la Tierra y ratificó su redondez.

26 UN LAZO DIRECTO ENTRE ORIENTE Y OCCIDENTE

Por Serge Gruzinski, experto en Historia Global.

30 TRES AÑOS DE CONMEMORACIÓN

Doscientos proyectos conforman el programa, en el que participa el Ministerio de Defensa.

36 PARA SABER MÁS

Multitud de publicaciones, exposiciones y recursos web sobre la histórica navegación.

ANÁLISIS

42 LIDERAZGO Y GESTIÓN DE TALENTO

El general Ruiz Benítez expone las conclusiones de las jornadas «El Ejército de Tierra y los retos futuros».

FUERZAS ARMADAS

44 SIMULACRO DE CATÁSTROFE EN ARAGÓN

La Unidad Militar de Emergencias coordina la intervención de 3.500 civiles y militares en un ejercicio.

INDUSTRIA Y TECNOLOGÍA

50 FERIA INTERNACIONAL DE DEFENSA

Madrid acogerá del 29 al 31 de mayo la primera muestra del sector que se celebra en España.

OPINIÓN

51 APUESTA POR EUROPA DE LA DEFENSA

El general Conde de Arjona, jefe del Núcleo de Apoyo Institucional de FEINDEF, analiza la trascendencia de este foro para la industria nacional.

ENTREVISTA

54 JORGE DOMEQ

El director ejecutivo de la Agencia Europea de Defensa destaca la importancia de promover desarrollos comunes y decidir con criterio en qué se invierte.

MISIONES INTERNACIONALES

58 ALAS ESPAÑOLAS SOBRE EL BÁLTICO

Cinco F-18 de Torrejón despliegan en Lituania en la misión de policía aérea de la Alianza Atlántica.

30 AÑOS DE MISIONES INTERNACIONALES

60 LOS GRANDES CONTINGENTES

Los Balcanes, Afganistán, Irak y Líbano, escenarios de los mayores despliegues de tropas españolas en estas tres décadas de operaciones en el exterior.

INTERNACIONAL

64 OPERACIONES SEGURAS Y EQUIPADAS

Reunión ministerial de la iniciativa «Acción por el Mantenimiento de la Paz» de Naciones Unidas.

CUATRO SEMANAS 38 / AGENDA 66



La Armada y el V CENTENARIO

LA Armada acoge con interés y como una obligación el reto de conmemorar el V Centenario de la primera vuelta al mundo como una de las gestas navales más importantes de la historia por lo que tiene de referencia para la historia marítima de España y punto de partida de la época de exploración y dominio del Pacífico.

A la hora de decidir y diseñar las actividades que la Armada pondría a disposición del Ministerio de Defensa para contribuir a la conmemoración del V Centenario de la primera vuelta al mundo, me he atenido a un criterio conceptual, didáctico y progresivo, por el que cada una de ellas debería buscar, no solo la conmemoración puntual de una efeméride, sino la coherencia del conjunto y un valor añadido que pueda quedar como legado tras la finalización del periodo. La Armada, como no podía ser de otro modo dada la naturaleza del hecho conmemorado, contribuye en la práctica totalidad de las categorías del Programa oficial, en buena parte de los casos con un evento o actividad de amplia trascendencia.

Cumpliendo el objetivo que se nos ha asignado de realzar la figura y el papel jugado por el marino Juan Sebastián Elcano, he querido que en el comienzo y el final de las conmemoraciones este tenga el protagonismo que le corresponde, ya que la historia ha sido a veces cicatera con su figura. A comienzos del próximo mes de julio, la Armada contribuirá a dotar de la máxima brillantez a los actos de homenaje de las cuatro marinas (militar, mercante, pesquera y deportiva) que le va a ofrecer su tierra natal, la villa de Guetaria, con la presencia del buque que desde hace más de noventa años lleva su nombre por el mundo: el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. Se prevé que actúe de buque jurado en la regata que desde Guecho concluirá en Guetaria y, si las condiciones lo permiten, ataque por primera vez en ese puerto.

En esa línea, y cuando la conmemoración se encuentre bien encaminada, sus actores principales sean bien conocidos y sus circunstancias sean del dominio público, buscamos que pueda erigirse por suscripción popular un monumento en la capital de nuestra nación, así como que se descubra una pintura alegórica de la gesta, que representando una escena real de las referidas por los cronistas de la expedición, refleje todo su drama y grandeza.

Una de las características que distinguen a la conmemoración del V Centenario es su enfoque exterior. Si las importantes celebraciones que están teniendo lugar en estas mismas fechas, de la Universidad

de Salamanca o del Museo del Prado, no se entenderían sin un enfoque en las mismas instituciones, del mismo modo las de la primera vuelta al mundo perderían la mayor parte de su significado si se limitaran a la geografía nacional.

Pasadas las primeras efemérides que tienen un componente español evidente, tan pronto como se empiecen a conmemorar aquellas que tuvieron lugar más allá de nuestras aguas, el punto de referencia se trasladará al exterior, y el giro e intensidad que se les dé estará en buena parte en manos de aquellos países que de uno u otro modo comparten el protagonismo: de entrada, aquellos que fueron descubiertos o visitados por la expedición Magallanes-Elcano, y también, en cierta medida, aquellos que tuvieron miembros en las dotaciones.

España está deseosa de poder compartir la gesta con este grupo de países, con la intensidad y matiz que quieran darle. Ello requiere un importante esfuerzo de coordinación interior y exterior, que conducido por los Ministerios de Cultura y de Exteriores, respectivamente, culmine con programas bilaterales de alto valor y que dejen resultados durables en el tiempo. Para contribuir a dar ese enfoque, tanto a las iniciativas españolas como de los países amigos, la Armada ha modificado los calendarios habituales de los cruceros de instrucción del Buque Escuela *Juan Sebastián de Elcano* para que entre dos de ellos, el de 2019-2020 y el de 2020-2021, replique la gesta de la primera vuelta al mundo recalando en los lugares en que Magallanes y Elcano lo hicieron en las fechas en que se cumplen los 500 años de la efeméride.

Todo buen proyecto necesita tener un buen inicio, y en este aspecto la Armada, a través del Instituto de Historia y Cultura Naval, prestó decididamente su apoyo decisivo a la organización del Congreso Internacional de Historia de Valladolid, congreso que constituyó el evento académico más importante que jamás haya tenido la gesta de la primera vuelta al mundo. Durante tres días, 240 historiadores, profesores, expertos e investigadores de 18 países trataron los aspectos más relevantes de la expedición, con el enfoque proporcionado por 20 ponencias a cargo de figuras nacionales e internacionales de reconocido prestigio. Este evento, cuyas conclusiones acaban de ser publicadas, nos ha permitido contar con una base sólida sobre la que construir otros eventos durante el periodo de celebración de la primera vuelta al mundo.

Entre las inquietudes de la Armada y del Ministerio de Defensa ha estado la de que esta ocasión no se limite a celebraciones más o



 Teodoro López Calderón
Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada

menos vistosas o de gran difusión mediática, sino que tras estos tres años de trabajo quede un legado que trascienda a la mera celebración de la gesta de manera que sea un germen de trabajo futuro. En ese sentido, trabajando de cerca con el CEU se ha creado la cátedra internacional *Elcano*, abierta a los países que fueron descubiertos o visitados por la expedición o que tuvieron miembros en sus dotaciones. Esta institución, orientada al estudio de los hechos y circunstancias de la primera circunnavegación y a la exploración y presencia multiseccular española del Pacífico, tiene la vocación de contribuir a la visibilidad de nuestra nación en una región de creciente interés geopolítico y económico.

La Semana Naval de Madrid, contará este año con un seminario sobre el V Centenario de la primera vuelta al mundo. Y si bien estas jornadas están por lo general enfocadas a la actualidad y el futuro del entorno marítimo, tanto en sus dimensiones de seguridad y defensa como de la construcción y sistemas navales, en esta ocasión queremos mostrar a la sociedad y también a la propia institución, cómo, en muchos casos, la orgánica y la doctrina son herederas de esos hombres y esas tradiciones. Queremos mostrar conjuntamente con nuestros hermanos de la Marina Portuguesa que nuestros Institutos Hidrográficos y Observatorio son los herederos de esos cartógrafos y cosmógrafos que revolucionaron la navegación en alta mar y levantaron las cartas náuticas; que nuestras escuelas navales militares y civiles de náutica son, asimismo, las herederas de escuelas de pilotos, y que organismos como nuestros Estados Mayores generan la doctrina del mismo modo que lo hicieron en su época la Casa de Contratación de Sevilla y la de India en Lisboa.

Una conmemoración de la importancia que tiene el V Centenario no podría entenderse sin una muestra temporal a la altura de las circunstancias en el Museo Naval. En septiembre de este año, coincidiendo con la finalización de las obras de remodelación y conservación de la institución, y con la conmemoración de la salida de la expedición de Sanlúcar de Barrameda, se inaugurará una exposición de fondos propios y de otras instituciones. En esta muestra, y durante cuatro meses, con un enfoque didáctico y moderno, se expondrán tanto los antecedentes como las circunstancias y las consecuencias de la gesta náutica que cambió el mundo.

Al cierre de la exposición, y en cooperación con la que en fechas parecidas se llevará a cabo en el Archivo de Indias en Sevilla, se contribuirá con parte de los fondos del museo a la exposición iti-

nerante internacional que nuestro país junto con Portugal tienen la intención de inaugurar en 2020.

El V Centenario de una de las gestas navales más relevantes de la historia necesariamente tiene que considerar la audiencia más importante en nuestra sociedad: la juventud, mediante los mensajes y el lenguaje que les resulta habitual. Por ello, se ha colaborado con la SEGENTE en la elaboración de una exposición de carácter y coste modesto, pero de alto contenido didáctico, enfocado a los alumnos de nivel Bachiller, que se encuentra itinerando por toda la geografía nacional, de modo que en el periodo del V Centenario haya rotado por todas las provincias, con una semana en la capital y otras tres en cada una de las principales localidades provinciales. El calendario se ha acomodado en lo posible a otros acontecimientos locales relevantes, relacionados o no con el V Centenario, de modo que se refuercen mutuamente y se consiga una sinergia en la transmisión de los mensajes.

Asimismo, y para que nuestros más jóvenes en la enseñanza básica también puedan adquirir y apreciar un conocimiento profundo de la gesta, se ha elaborado una publicación en formato comic sobre la vida de Juan Sebastián Elcano, con un guion riguroso en lo histórico, pero desenfadado en el lenguaje para hacerlo ameno y atractivo.

Rememorar una hazaña naval pero también de la navegación a vela, como la que completó Elcano no puede hacerse separadamente de un homenaje a esa navegación, de la que hoy es heredera la marina deportiva, con una pujanza cada vez mayor en todo el mundo. Es por ello que la Armada, recogiendo el deseo de los clubs y federaciones nacionales y regionales de vela de contribuir de manera visible a la celebración, ha creado el trofeo «Juan Sebastián Elcano», recientemente presentado en Madrid, que premiará a los ganadores de las competiciones deportivas.

España no puede perder esta oportunidad de mostrar a nuestra sociedad lo que hicieron hace 500 años los que nos precedieron, con un arrojo y valentía que sorprendieron al mundo, cambiando para siempre el rumbo de la humanidad y consagrando el comienzo de la globalización. La difusión de esta gesta de naturaleza militar que buscaba lograr los objetivos políticos de la Monarquía Hispánica, responde al reto de dejar una herencia de este V Centenario que constituya un legado riguroso y verdadero a nuestras generaciones futuras.

*Las exploraciones fueron la inauguración de una
red de intercambios intercontinentales*

La primera GLOBALIZACIÓN



Carlos Martínez Shaw

Universidad Nacional de Educación a Distancia/Real Academia de la Historia

La primera globalización o primera mundialización es una noción que debe interpretarse como el momento del establecimiento de un sistema de intercambios de toda índole (humanos, biológicos, culturales, económicos...) entre los distintos continentes que hasta ahora se desconocían mutuamente. Las fechas claves de esta coyuntura histórica (que podemos llamar de la primera globalización o globalización ibérica) se expanden a lo largo de treinta años: el descubrimiento de América por Cristóbal Colón (1492), la llegada a la India de Vasco de Gama (1498), el descubrimiento de la Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa (1513) y la vuelta al mundo iniciada por una flota mandada por Fernando de Magallanes y completada por Juan Sebastián Elcano (1522).

Siguiendo un orden cronológico, en primer lugar, hay que considerar la génesis del proyecto, lo cual nos conduce a la figura del navegante portugués Fernando de Magallanes, que fue quien tuvo la feliz idea de alcanzar las islas de las Molucas (el Maluco, las más de las veces en la documentación de la época), navegando desde la fachada atlántica meridional española hacia el oeste. La empresa se concretó mediante las capitulaciones de Valladolid (22 de marzo de 1518), firmadas por el rey Carlos I, y se financió con fondos de la Corona, un 71 por 100, y con las aportaciones allegadas por el mercader Cristóbal de Haro, el restante 29 por 100 (todo ello según el máximo estudioso de la cuestión, el investigador italiano Sergio Sardone). Se trató, por tanto, de una empresa española tanto desde el punto de vista político como financiero.

Tras la obligada escala en las Canarias, la expedición arrumbó hacia las costas sudamericanas para encontrar un paso que se abriera camino a través de la masa continental y llegara al océano que (como acaba de decirse) Vasco Núñez de Balboa había llamado la Mar del Sur. Descubierta finalmente el estrecho de Magallanes, todavía era necesario surcar un mar desconocido hasta arribar al Maluco, aunque la derrota elegida, demasiado septentrional, llevó a las tres naves que restaban de la armada (de las cinco, una se había perdido y otra había regresado a España) a las costas de Filipinas, donde se producirá un hecho capital para el futuro de la expedición. Magallanes, bien recibido en el archipiélago por el cacique de Cebú, se sintió obligado a conducir una acción bélica contra uno de los caudillos rivales, Lapulapu (o Cilapulapu), que en un encuentro en la isla de Mac-tán acabó con la vida del capitán de la armada de la Especiería, con lo que la expedición tomó un rumbo inesperado.

Tras una serie de vacilaciones tanto en la elección del mando de la expedición como en la derrota a seguir, finalmente la disminuida escuadra (una tercera nave se había abandonado) arribó al Maluco, concretamente a la isla de Tidore. Allí, tras cumplir las instrucciones recibidas (que incluía la compra de un cargamento de especias, en concreto clavo), se debatieron dos rutas de regreso. La *Trinidad*, al mando de Gonzalo Gómez de Espinosa, optó por navegar hacia el este para alcanzar Nueva España, pero sin conseguir su propósito. La *Victoria*, comandada por el navegante de Guetaria Juan Sebastián Elcano, navegó hacia el este, por el Océano Índico, al sur de la ruta portuguesa, y consiguió retornar al punto de partida, arribando



Museo Naval de Madrid

a Sanlúcar de Barrameda, con solo otros 17 hombres, el 6 de septiembre de 1522.

Las consecuencias más inmediatas de estas exploraciones fueron la inauguración de una red de intercambios intercontinentales, que fueron humanos, biológicos, agropecuarios, culturales y económicos, que incluyeron la creación de redes comerciales entre los diversos continentes y la integración de los mismos en un sistema económico mundial. Este proceso, que implicó a todos los mundos, generó, paradójicamente, la aparición de un solo mundo y la posibilidad de concebir por primera vez una historia universal.

La primera vuelta al mundo es, en efecto, uno de los mayores acontecimientos de la historia de la humanidad. Las narraciones del viaje y la difusión de nuevos datos geográficos y etnográficos contribuyeron a ampliar el horizonte mental de la época. Antonio Pigafetta, el principal cronista (oficioso) de la expedición, era consciente de la importancia de su minucioso registro, cuando decía orgulloso, al presentarse ante el ya emperador Carlos V: «Partiendo de Sevilla, pasé a Valladolid, donde presenté a la sacra Majestad de Don Carlos, no oro ni plata, sino cosas para obtener mucho aprecio de tamaño Señor. Entre las otras, le di un libro, escrito por mi mano, con todas las cosas pasadas, día a día, en nuestro viaje».

Naturalmente, las repercusiones llegaron aún más lejos. Las aspiraciones de España sobre las Molucas solo se extendieron durante la década de los años veinte, pues tras el fracaso de la

armada de frey García Jofre de Loaysa (donde además perdería la vida Juan Sebastián Elcano), Carlos V renunciaría a las Molucas a favor de Portugal por el tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529, sin que nunca se hiciera efectiva una cláusula de reversión estipulada en el mismo (que implicaba la devolución de los 350.000 ducados de oro pagados por el rey portugués). Ello, sin embargo, no fue óbice para la ocupación española de parte del Maluco entre 1606 y 1662 (e incluso de la isla de Siao en el norte de las islas Sulawesi hasta 1677), antes y después de la unión de las Coronas de España y Portugal, que también propició, además del aludido mantenimiento del control sobre las islas de Tidore y Ternate, la defensa de Macao, la gran factoría lusitana en China, frente al ataque de los holandeses en 1622, y la ocupación de la isla de Formosa (Taiwán) entre 1626 y 1642, defendida también de los holandeses desde los fuertes españoles de Jilong y Tamsui.

La primera vuelta al mundo fue la clave de bóveda para que hoy podamos hablar de una primera globalización o de una primera mundialización. Una globalización que se hizo *per Ibericos*, es decir, traduciendo la frase latina, por la mediación de las naciones ibéricas, por lo que el historiador francés Pierre Chaunu pudo titular un famoso libro *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, ya que Felipe II pudo establecer su soberanía sobre esas Islas Filipinas, que servirían para extender la influencia española por todo Extremo Oriente y por la Micronesia (con la ocupación en el siglo XVII de las Islas Marianas, que sirvieron de etapa para las travesías hispanas desde Asia a América, y de las Islas Carolinas y Palaos, retenidas por menor tiempo).

Carlos I, Magallanes y Elcano, artífices de un viaje que cambió el mundo

De Sevilla a la Especiería, y a LA HISTORIA



Museo Naval de Madrid

Puerto de las Muelas de la Torre del Oro (Sevilla), citado en las crónicas como base de salida y llegada de la expedición a las islas Molucas.

SEVILLA, 10 de agosto de 1519. Amanecía el día de San Lorenzo en su puerto, referente de Europa. En sus amarres, la actividad se intensificaba alrededor de las cinco naos que ese día partían a la Especiería: *Trinidad*, la capitana; *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*.

Embarcaban 239 hombres, 265 según las cifras del marino e historiador Fernán-dez Navarrete, autoridad en temas nava-

les de los siglos XVI y XVII. Su distribución no era homogénea, mientras la dotación de la *Trinidad* superaba los 60 hombres, la *Santiago* solo alcanzaba la mitad.

No eran pocos los víveres, menaje, material de mantenimiento para la nave... que reunían las naos, según sus manifiestos de carga, que incluían mercaderías para comerciar y presentes diplomáticos. En general, iban surtidas con todo tipo de provisiones para una

navegación de unos dos años. Llevaban vino, aceite, vinagre, lentejas, garbanzos... y carne de membrillo, que libraría a los más privilegiados del escorbuto.

Entre los tripulantes había españoles, un 64 por 100; italianos, el 13,2; portugueses, el 9,8 —entre ellos el jefe de la expedición, Fernando de Magallanes—, y de otros lugares, según recapitula el libro *Desvelando Horizontes. La Circunnavegación de Magallanes y Elcano*.

Era el enésimo plan financiado por Castilla para alcanzar la Especiería por el Oeste. Carlos I había apostado por la empresa de Magallanes el año anterior tras entrevistarse con él en Valladolid, donde llegó con el cosmógrafo Rui Falero, padre de los planteamientos teóricos de su propuesta, y Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación de Sevilla, es decir, alto cargo del órgano responsable de negociar las expediciones atlánticas.

Magallanes se presentó ante el recién jurado monarca con el aval del mercader de origen burgalés Cristóbal de Haro, así como con el visto bueno del obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca. Con tales respaldos, el portugués afinado en Sevilla fue escuchado por el joven soberano y, el 22 de marzo de 1518, su secretario Francisco de Cobos dio fe de su pacto, las Capitulaciones de Valladolid, firmadas entre doña Juana y don Carlos, reyes de Castilla, y Fernando de Magallanes y Rui Falero.

COMPROMISOS

Los primeros ordenaban poner en marcha la expedición y enviaban a los segundos a descubrir nuevas tierras en la parte del mar dentro de los límites y demarcación castellana, cumpliendo con el Tratado de Tordesillas (1494) y siempre con el foco puesto en la Especiería.

El contrato sancionaba beneficios, derechos, obligaciones... El rey se comprometía a armar cinco naves con diferentes capacidades. Esas que iban a abandonar Sevilla el 10 de agosto de 1519 camino de su primera parada, la gaditana Sanlúcar de Barrameda. Aquí, embarcó la plana mayor, con Magallanes al frente, como capitán general de la escuadra. El 20 de septiembre levaban anclas.

Navegaron hasta arribar a Santa Cruz de Tenerife, el día 26. También fondearían en la playa de la Tejita, en el sur. Emplearon la escala para incrementar sus provisiones, pudieron sumar algún hombre más a la tripulación y recibieron noticias sobre la intención lusa de frustrar el viaje. Ya lo habían intentado en la Península con promesas a Magallanes y medios más expeditivos, y lo procurarán todo el viaje.



Archivo General Militar de Madrid

*Dos hombres para
completar una
gesta singular
que contó con el
respaldo de un
soberano novel*



Archivo General Militar de Madrid

Desde el inicio, surgieron diferencias y suspicacias en la expedición y hacia su líder. El primer damnificado de tal desencuentro fue el capitán de la *San Antonio*, Juan de Cartagena, enrolado en lugar de Falero, el socio de Magallanes. Era su veedor —intendente y representante de la Real Hacienda—, además de hombre de confianza del rey y de Fonseca, con quien se decía estaba emparentado.

Las instrucciones dadas por Carlos I imponían al portugués compartir la información de los rumbos a seguir con sus capitanes, algo habitual en la Carrera de las Indias y que este incumplió. Además, para cruzar el Atlántico hacia el cabo de San Agustín, obvió la ruta de la *Suma de Geographia* de Martín Fernández de Enciso (1519), manual de referencia para las navegaciones oceánicas españolas, y optó por una «más portuguesa».

Cartagena le recriminó con especial énfasis y algún desplante tal conducta, por lo que terminó con grilletes a bordo de la *Concepción* bajo la supervisión de su capitán, Gaspar de Quesada. Sin más novedad, llegaron al otro lado del Atlántico a finales de noviembre y se dirigieron al sur para reponer víveres y descansar.

HACIA EL RÍO DE SOLÍS

Fondearon el 13 de diciembre en la bahía de Santa Lucía, bautizada así por el ser el santo del día. Estaba en tierras de Portugal, lo que contravenía las órdenes de Carlos I, decidido a respetar el Tratado de Tordesillas y no ofender a su tío y hermano político, el rey de Portugal.

Al parecer, conocían la zona porque años atrás hubo allí un asentamiento luso. Después de esta escala en la futura Río de Janeiro, navegaron hacia el sur, cerca de la costa, de la que tenían información cartográfica gracias a la empresa hispana de Juan Díaz de Solís de 1508. En este caso, la había impulsado Fernando el Católico, y ya buscaba el mar del Sur. Cinco años después Vasco Núñez de Balboa descubriría el nuevo océano.



Representación del Maris Pacifici, conocido como mar del Sur, del Teathrum Orbis (A. Ortelio, 1584), del que el Museo Naval de Madrid conserva un ejemplar.

Solís moriría allí, como recordaron los expedicionarios al llegar al hoy estuario del río de la Plata, entonces, río de Solís, en homenaje a su malogrado descubridor.

Evocó este y otros episodios el italiano Antonio Pigafetta —Antonio Lombardo, según su alta en la expedición— y uno de los cronistas del viaje. Su relato es el más afamado, pero hubo tres más, el de Francisco Albo, piloto y que, como el anterior, regresó con Elcano, y el de Ginés de Mafra, enrolado en la última tripulación de la *Trinidad*. Hay un cuarto, el de Maximiliano Transilvano, secretario de Carlos I. No viajó, pero manejó la información recibida por el rey.

SAN JULIÁN

El 10 de enero de 1520 se avistó el Monte Vidi, origen de Montevideo. Más al sur, vieron pingüinos y lobos marinos, y empeoró el tiempo, por lo que buscaron refugio en el puerto natural de San Julián. Era 31 de marzo y se prepararon para invernar. Construyeron almacenes en tierra para mercaderías y provisiones, que

empezaron a racionarse, y trabajaron en el mantenimiento de las naos, indica el capitán de navío Marcelino González en su obra *La nao Victoria, y su vuelta al mundo*.

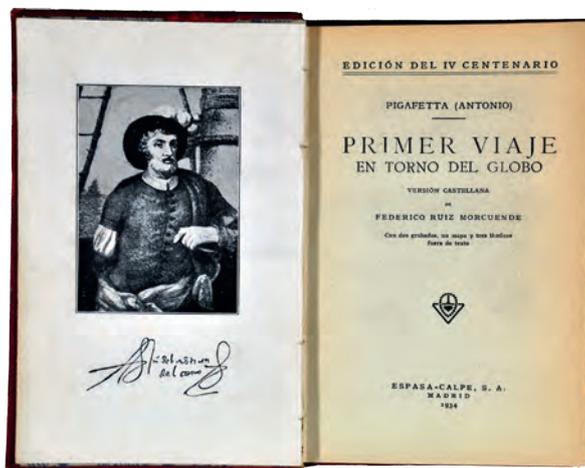
Habían alcanzado los 49 grados 20 minutos de latitud sur y no había señales del prometido paso entre los mares de Colón y Balboa, lo que para muchos dejaba ver que, a pesar de lo dicho, Magallanes no tenía certeza alguna del mismo. Afianzaba esa opinión su postura de no avanzar las rutas cada jornada, lo que incrementaba la desconfianza.

El descontento fue a más. Los detractores subrayaban lo desmesurado de la escala y apostaban por cruzar el Atlántico hacia el cabo de Buena Esperanza, ruta no expresamente prohibida por el rey.

EL MOTÍN

Y, así, llegó el motín. La mañana del Domingo de Ramos, el 1 de abril de 1520, el capitán general convocó para una misa en tierra a sus mandos, pero solo se presentaron Antonio de Coca, que había sustituido al detenido Juan de Cartagena en el mando de la *San Antonio* y Álvaro de Mesquita, a bordo en la misma nao y pariente del portugués.

Cartagena había sido liberado por su carcelero y junto a la mayor parte de los capitanes se conjuraron contra Magallanes. Sin embargo, este frustró el motín con una argucia: envió al alguacil Esteban Gómez de Espinosa con un aparente mensaje conciliador y un arma bajo su capa, con ella hirió al sublevado Mendoza y, en el



Biblioteca del Museo Naval de Madrid

desconcierto, los hombres del capitán general sacaron ventaja y desbarataron el levantamiento.

El capitán general fue implacable. Encausó a más de 40 hombres, entre los que se encontraba el maestre de la *Concepción*, el guipuzcoano Juan Sebastián Elcano. La necesidad de contar con ellos para seguir adelante les libró del castigo.

No hubo piedad para el capitán Gaspar de Quesada, decapitado y después descuartizado. Idéntica suerte corrió el cadáver de Luis de Mendoza, responsable de la *Victoria* y víctima de la hoja oculta bajo la capa de Espinosa. Cartagena escapó del verdugo, quizás por su proximidad al rey, pero fue abandonado poco después y con provisiones mínimas junto al capellán Pedro Sánchez de Reina.

Por su servicio, Espinosa recibió 12 ducados de oro y, tras el reajuste de responsabilidades, pasó a ser piloto de la *Concepción*; Mesquita recibió el mando de la *San Antonio* y Duarte Barbosa, cuñado del capitán general, el de la *Victoria*.

PIERDEN LA SANTIAGO

Todavía instalados en San Julián, la *Santiago* fue enviada a explorar el río del Puerto de Santa Cruz y terminó varada a causa de un temporal. Se perdió el buque, aunque se salvó parte de la carga.

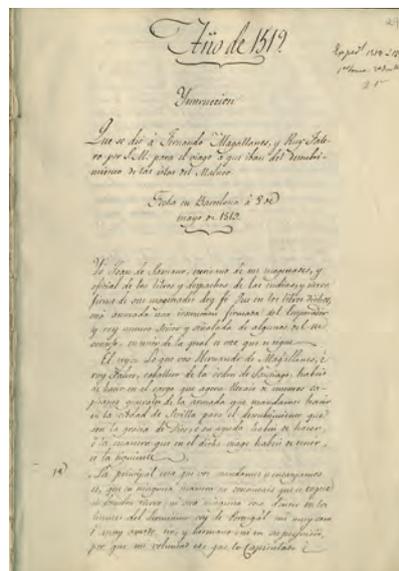
Dos apuntes más de esta escala: uno, la alta cualificación de los pilotos de la Casa de Contratación. El piloto de la *San Antonio*, Andrés de San Martín, fijó con solo 47 minutos de diferencia respecto a los datos actuales la longitud de su posición. Otro, el encuentro con los pobladores locales, a los que llamaron «patagones». Los vieron tan altos con respecto a ellos que les parecieron gigantes.

El nombre que les dieron pudo deberse a su calzado, unas albarcas de guanaco que agradaban más sus pies o inspirarse en un gigante de la novela *Primaleón* (Francisco Vázquez, 1512), entonces muy popular. Los afables patagones desaparecieron cuando, con engaños, Magallanes capturó a dos para llevarlos ante el rey, pero ninguno sobrevivió.

El 21 de agosto la expedición dejaba San Julián y aún se afanaba en hallar el paso al mar del Sur. No fue hasta dos meses después cuando dieron los primeros pasos en el buen camino.

Avistaron un cabo, al que llamaron de las Once mil vírgenes, por ser el día de Santa Úrsula, y que Albo, piloto y cronista, situó en los 52 grados de latitud. Las medidas actuales lo fijan en los 52° 20'.

La *San Antonio* y la *Concepción* se adentraron en la bahía que se abría ante ellos, a continuación encontraron otra y una más, y regresaron con la buena nueva.



Instrucción real dada a Fernando de Magallanes antes de iniciar su viaje.

Archivo Museo Naval de Madrid

Por fin, parecían haber hallado el tan ansiado paso. Mientras, la *Trinidad* y la *Victoria*, que aguardaban el regreso padecieron una vez más los rigores de las tempestades. También vieron en las alturas humaredas, por lo que llamaron al paraje Tierra de Fuego. Parece ser que, por momentos, ante la tardanza en el regreso de los expedicionarios y el mal tiempo, pensaron que eran señales de auxilio, pero no habían sido tales, ya que estas iban a volver con la esperada noticia y con salvos en señal de éxito.

Empezaba otro desafío. Sin embargo, no todas las naves lo afrontaron. La *San Antonio*, la nao mejor armada, cargada de víveres y repuestos —indica Marceli-

no González— desertó y puso rumbo a Sevilla a través de las Malvinas y Guinea. Llegó el 6 de junio de 1521 guiada por el piloto portugués Esteban Gómez.

El 1 de noviembre, la armada de la Especiería surcaba ya el estrecho que unía los mares de Colón y Balboa. Fue bautizado «de Todos los Santos», festividad del día, pero hoy se le conoce como estrecho de Magallanes. Navegaron por sus aguas hasta alcanzar el cabo Feroso, según Albo, también conocido como Deseado y Pilar, a idéntica latitud que el de las Once mil vírgenes.

EN EL MAR DEL SUR

Con fuerzas renovadas, más de un año después de iniciar el viaje surcaban el mar de Balboa, al que rebautizaron «Pacífico», dada la tranquila bienvenida que los había dado después de tantos pesares. Al poco, se iban a dar cuenta de que su amabilidad no era tal, pero el nombre tomó posesión y se mantiene hasta hoy. No obstante, hasta las emancipaciones americanas siguió en uso el de mar del Sur.

Pusieron rumbo norte, porque se sabía que la Especiería estaba en latitudes próximas al Ecuador y, por idénticas razones, prosiguieron hacia el oeste. Abandonaron el abrigo de la costa. Solo contaban con su pericia e instrumentos de navegación, pero, al menos por un tiempo la fortuna, o Providencia, hizo que los vientos alisios del sur les empujaron en diagonal por las nuevas aguas.

Pigafetta apuntó: «Si Dios y su Santa Madre no nos hubiesen concedido una feliz navegación, hubiéramos perecido de hambre todos en alta mar. Pienso que nadie en el porvenir se aventurará a emprender viaje parecido».

Pero, la dicha no fue completa. Muchos enfermaron de escorbuto por la falta de vitamina C. Se manifestaba, entre otros síntomas, por el sangrado de las encías, y la causa era no disponer de alimentos frescos. Parece ser, que la carne de



PRIMERA VUELTA

Fernando de Magallanes hacia la Especiería. Ju concluyó la empresa que primera circunnave



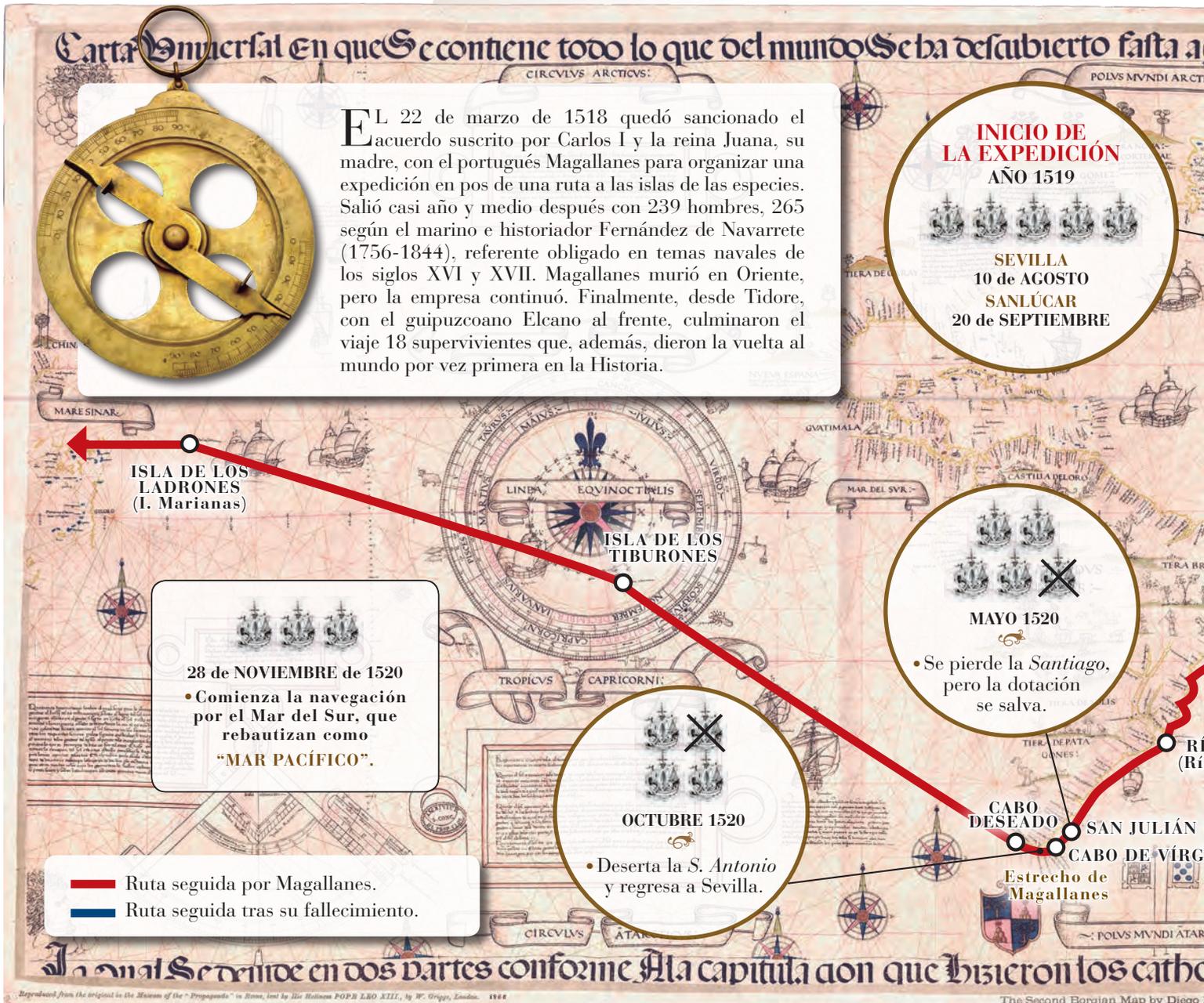
TRINIDAD
Capitán: Magallanes
62 tripulantes



S. ANTONIO
Capitán: J. Cartagena
56 tripulantes



CONCEPCIÓN
Capitán: Gaspar
44 tripulantes



LA VUELTA AL MUNDO

comenzó una expedición
 Juan Sebastián Elcano
 e, además, completó la
 navegación a la Tierra



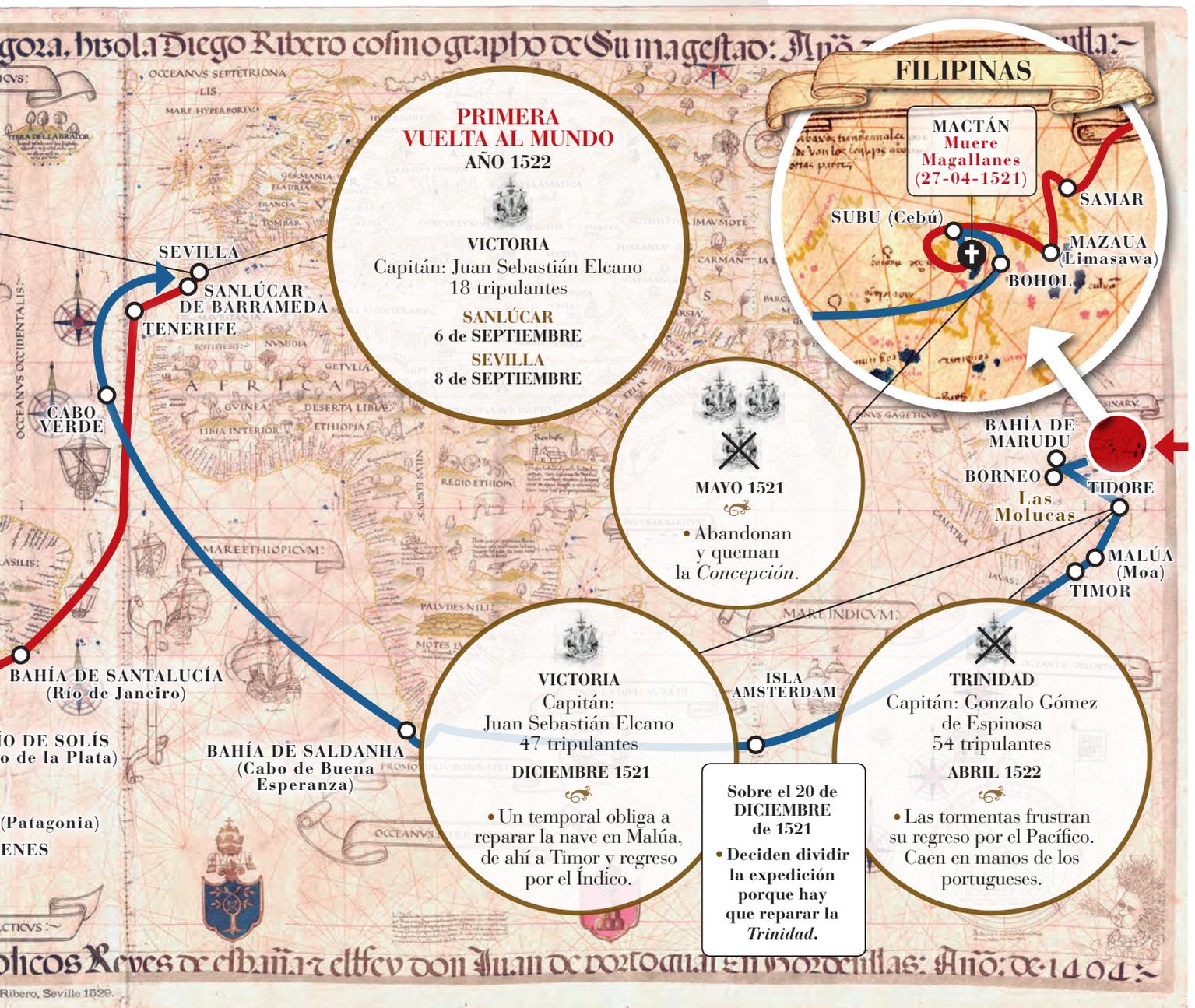
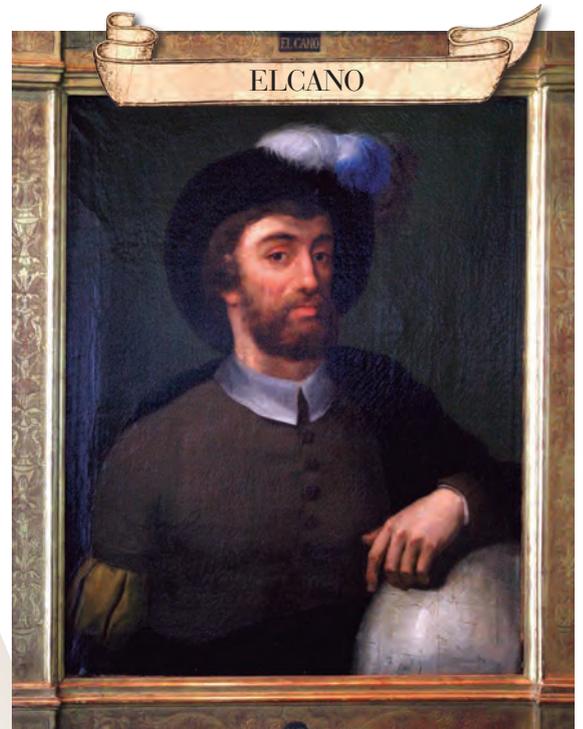
CONCEPCIÓN
 Capitan: Juan de Quesada
 45 tripulantes



VICTORIA
 Capitán: Luis de Mendoza
 45 tripulantes



SANTIAGO
 Capitán: Juan Serrano
 32 tripulantes



membrillo, destinada a los mandos de la expedición, los mantuvo sanos. En el entorno mediterráneo no eran habituales estos estadios graves de la dolencia, por lo que no sabían como atajarla y pusieron en práctica remedios de toda índole.

Ascendieron por encima de las latitudes de las Molucas y hasta mediados de marzo no vieron tierra: dos islas deshabitadas y de difícil acceso, San Pablo y Tiburones, a las que llamaron Infortunadas o Desafortunadas. A estas alturas de la travesía, la escasez era tal que las ratas alcanzaron el precio de medio ducado y se reblandecía el cuero de los palos de la arboladura para ingerirlo como alimento.

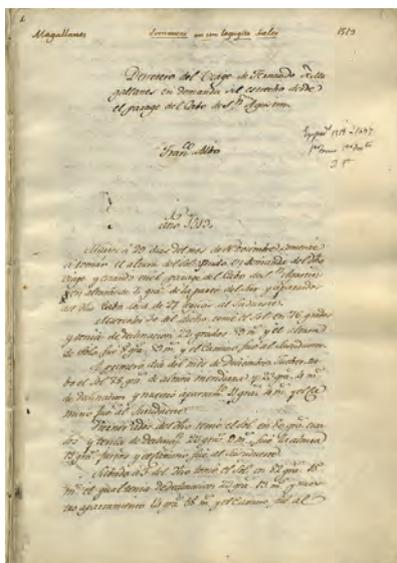
No mucho después estaban en la isla de los Ladrones, actual Guam, en las Marianas, en homenaje a Mariana de Austria, esposa de Felipe IV. Se obtuvieron provisiones y la escala se prolongó lo justo porque los nativos abordaban las naos en sus embarcaciones, parecidas a las «gón-dolas» y tomaban cuanto querían, lo que terminó por hartar a todos.

FILIPINAS

Todavía con necesidad de provisiones y, de nuevo en busca de la Especiería, continuaron al oeste. Fue entonces cuando llegaron a Samar, en las actuales Filipinas, nombre elegido por Ruy López de Villalobos en 1543 para honrar al todavía príncipe Felipe y que sustituyó al de San Lázaro, el dado por los expedicionarios.

Aunque ignotas para los europeos, eran tierras conocidas para orientales y árabes. Sus habitantes recibieron bien a los extranjeros, que pudieron descansar y aprovisionarse a cambio de mercaderías. Les presentaron las primeras especias y, con información local, buscaron otra escala para completar su abastecimiento. Después siguieron hasta Limasawa o Mazaua.

Las ciudades y puertos ya empezaban a tener entidad. Sus gentes y gobernantes es-



Derrotero del viaje de Francisco Albo desde San Agustín, otra de las crónicas llegadas hasta hoy.

Archivo del Museo Naval de Madrid

taban acostumbrados al comercio y a entablar relaciones con foráneos. A partir de ahora, y como demostración de poder y prestigio, Magallanes —y después otros capitanes de la armada— dispararán salvas de artillería a su llegada a los puertos arribados, lo que ocasionará algún que otro equívoco. Para confirmar amistades, cerrar acuerdos, realizar intercambios o lograr territorios para extender la soberanía de Carlos I, sellarán ritos de sangre con diferentes gobernantes.

El ya «amigo» monarca de Mazua conducirá a Magallanes a Subu (Cebú) y le presentará a su rey, Humabón. La estancia se prolongó largo tiempo. El líder local aceptó la soberanía de Carlos I y, dada



El objetivo del viaje era obtener un mercado propio del preciado clavo y otras especias, como nuez moscada, canela y jengibre.

Hélène Gicquel

su influencia en el entorno local, le siguieron pueblos vecinos. Muchos abrazaron, incluso, el catolicismo merced a un reto personal del portugués, quien aseguró a Humabón que el bautismo era el único remedio para curar a un hermano suyo gravemente enfermo. Llegó a apostar su cabeza y no la perdió, pero poco después moriría al involucrarse en una rivalidad entre reyes de la vecina Mactán.

EL FIN DE MAGALLANES

Una vez más, Magallanes desoía a su tripulación e incumplía el mandato real que priorizaba llegar a la Especiería. Inmiscuirse en rencillas locales ponía en riesgo el objetivo de la empresa, así como sus aspiraciones comerciales y deseos de buena voluntad. De tal desacuerdo dejaron constancia Ginés de Mafra y Pigafetta, entusiasta seguidor de su capitán.

El aliado Zula pidió ayuda al portugués frente a las aspiraciones de su rival, cuñado y vecino Cilapulapu, quien no se había unido a los castellanos. Magallanes aceptó, pero no le pudo salir peor, ya que las mayores capacidades militares de su escuadra quedaron fuera de juego.

La artillería embarcada no logró acercarse lo suficiente a la playa donde se libró la lucha para hacer valer su potencia de fuego y, en tierra, a pesar de contar con el apoyo de los nativos aliados, la inferioridad numérica de la fuerza hispana era muy significativa: 49 hombres frente a 1.500. Visto el escenario, ordenó retirada, pero era tarde y el duelo entre vecinos terminó por cobrarse la vida del capitán general de la armada de la Especiería.

Allí quedó su cadáver, ya que los vencedores no quisieron devolverlo a los castellanos. Quedó también la aureola de invencibles de los extranjeros, que poco después a punto estuvieron de no salir con vida de la vecina Subu.

Influido por los acontecimientos y presionado por voces contrarias a los extranjeros,

Humabón preparó una cena trampa los mandos de la armada. Era el 1 de mayo de 1521. Afortunadamente, una parte pudo escapar y seguir el viaje.

De este primer encuentro aún quedan testimonios. Uno, es el Santo Niño (Jesús) del Cebú, imagen muy venerada. El arzobispo de Sevilla entregó la talla a Magallanes para que la regalara a la reina de los territorios que descubriera. También se cuenta que uno de los marinos italianos obsequió dicha figura a la soberana.

EMERGE ELCANO

Tras la apresurada salida de Subu y, de nuevo, sin jefe de la expedición, se imponía otro reparto de responsabilidades. Es en este momento cuando Juan Sebastián Elcano empieza a cobrar protagonismo. Toma el timón de la *Concepción*, mientras que el antiguo alguacil Gómez de Espinosa lidera la *Trinidad* y Carvalho asume la jefatura conjunta de la expedición y el mando de la *Victoria*. Todos, juran cumplir las instrucciones de Carlos I.

Su nuevo refugio para reparar las naves y hacer acopio de provisiones será Bohol. Aquí, además se tomará otra decisión de calado, deshacerse de la *Concepción*. Albo escribió: «Hicimos de tres naos dos y la otra la quemamos» para que no pudiera ser aprovechada por eventuales enemigos y puesto que no había hombres suficientes para gobernar tres naves. Las tres dotaciones superaban por poco la centena.

Por su mal estado, el descarte fue la *Concepción*. Elcano embarcó en la *Victoria* y, con él, las tablas e instrumentos de navegación. Continuaron sin rumbo fijo en busca de las Molucas y algún lugar para completar víveres y otras necesidades.

Después de que el esclavo malayo de Magallanes —que hacía de intérprete— se quedara en Subu, tras ayudar en la conspiración urdida contra la expedición,

Pigafetta pasó a desempeñar funciones de mediador y llegó a elaborar pequeños diccionarios con palabras de aquellas tierras y su equivalente en español.

Llegaron a Borneo y a su capital Brunei el 8 o 9 de julio de 1521. Era un puerto de gran actividad, lo más parecido a Sevilla que veían en todo el camino. Hubo intercambio de embajadas y compromisos de fructíferos acuerdos hasta que un mal entendido cortó de raíz la confianza.

El regreso de una victoriosa flota local despertó los recelos de los visitantes, alertados por lo vivido en Subu. El epi-



Muerte de Magallanes en la batalla de Mactán.
Grabado del siglo XIX.

sodio terminó con rehenes en uno y otro bando. Entre los navegantes, Elcano y Espinosa, que más tarde serían liberados. Entre los locales, personajes de alta alcurnia y tres mujeres.

Dada la nueva salida a la carrera, se requirió otra escala para calafatear las naves, lo que se hizo a la manera local, con aceite de coco y cera; reparar una vía de agua en la *Trinidad* y recargar despensas, lo que ocurrió en la bahía de Marudu, donde recalaron más de un mes.

El desencuentro con el rey de Borneo dejó a la luz la conducta poco capaz y honorable de Carvalho. Había puesto en peligro la meta de la Especiería, no consultaba a capitanes y pilotos para marcar los rumbos... y se había quedado para su servicio a las mujeres apresadas, así como el rescate de los cautivos. Por todo ello, como explicará el propio Juan Sebastián Elcano a su regreso, el consejo de capitanes y maestros lo destituyó.

El liderazgo quedó entonces en manos Espinosa —el aguacil que había frustrado el motín en San Julián— y de Elcano, que además asumía la responsabilidad de ser el tesorero y, parece ser, pasaba a ser el jefe extraoficial de la expedición. Además, él empezó a registrar en los libros «entradas» y «salidas» de intercambios, mercancías... incluso el rescate recibido en Borneo. Un ejercicio que sus antecesores habían olvidado. Junto a ellos y a modo de triunvirato, Martín Méndez, contador y escribano, pasó a ser el representante real.

LAS MOLUCAS

Finalmente, con ayuda de pilotos locales, no siempre reclutados de las más nobles maneras, la expedición llegaba el 8 de noviembre a las Molucas, un millar de islas ricas en especies, pero que en el siglo XVI se aplicaba a Ternate, Moti, Makian, Bacán y Tidore, a donde arribó la expedición. Gilolo pronto se sumaría a este grupo, aunque sus especies eran de peor calidad.

Se cumplimentaron intercambios de embajadas, contactos y presentes. El soberano local, Almanzor, hombre interesado en las ciencias y la astrología, les confesó haber soñado con su llegada y aceptó la soberanía del rey de España. Tal postura se debió, seguramente, a la oportunidad de contar con un aliado frente a los portugueses, que habían llegado a la vecina Ternate y tenían un representante.



Museo Naval de Madrid

Llegada de los supervivientes de la expedición a Sevilla, cuadro de Julián Salaverría (1919).

Reinó la concordia. Almanzor se ofreció a mediar con el rey de Brunei para devolver a los rehenes. Creyente de la fe de Mahoma, pidió a los castellanos que sacrificaran los cerdos que llevaban para su sustento, pero les facilitó otros animales.

FRUCTÍFERA RELACIÓN

Hallaron la manera de compaginar costumbres para sellar los acuerdos, más proclives los primeros a la palabra, frente a la exigencia de dejar constancia por escrito de los segundos. Establecieron tablas para fijar el intercambio de mercancías, que resultaron tan ventajosas para los expedicionarios que hasta adquirieron productos a título particular.

Tuvieron, por último, contacto con soberanos vecinos e incluso se entrevistaron con el representante de Lisboa en Terna-

te, Pedro Alfonso de Lorosa, quien para ganarse el favor de los visitantes, les puso al tanto del amplio dispositivo de su reino para frustrar la empresa, lo que hizo a los españoles apurar plazos para regresar.

Sellados lazos con Almanzor, las bodegas repletas —tanto que se sustituyó el lastre por especias— y velas nuevas con la cruz de Santiago, el 18 de diciembre

Pigafetta escribió que «estaban decididos a llegar a España vivos o muertos», siguiendo a su capitán Juan Sebastián Elcano

se disponían a regresar, pero una vía de agua en la primera frustró la partida. Se intentó reparar la nave con la ayuda de buzos locales para salir inmediatamente, pero todo fue en vano. Esta iba a llevar un tiempo, los portugueses acechaban y los vientos iban a cambiar.

LA CIRCUNNAVEGACIÓN

Se decidió entonces que la *Victoria* regresara y que, una vez en condiciones, viajara la *Trinidad* de Espinosa. Y aquí nació el hito, ya que, Elcano apostó por volver por el este, por el océano Índico.

El viaje sería más corto y la *Corona* recibiría antes la noticia del éxito de la misión, aunque, con los portugueses al acecho habría que navegar vigilantes y lejos de sus rutas. La *Trinidad* haría sus reparaciones y regresaría por el oeste, como estaba previsto, rumbo a Tierra Firme, a la provincia de Darién, en Centroamérica.

Los hombres eligieron su destino. Bajo las órdenes de Espinosa 55 quedaron y 47 eligieron seguir a Elcano. El cronista Ginés de Mafra optó por la *Trinidad*, mientras que Albo se embarcó en la *Victoria*, además de Pigafetta, a pesar de no ser fan del guipuzcoano.

La *Trinidad* nunca retornó. Una vez lista, salió de Tidore, pero una tempestad provocó tales daños que se vieron obligados a regresar. Entonces, fueron apresados por los portugueses. Finalizado su cautiverio, años después cinco sí conseguirán completar la vuelta al mundo, entre ellos, el capitán Espinosa y el citado Mafra.

Para evitar vías de agua y tener una mejor maniobrabilidad de cara a complicaciones futuras, la *Victoria* aligeró en parte su carga y, vestida de nuevo con la cruz del apóstol Santiago, comenzó el viaje con la ayuda de un piloto local y la intención de recalar lo mínimo imprescindible en tierra a fin de evitar a los lusos.

Era el 21 de diciembre de 1521, y, esta vez, la partida fue más sobria. Navegaron al sur, siempre de día, porque no contaban con cartografía de referencia y atentos a no recalar en tierras de canibales.

Llegaron a Malúa donde, a pesar del inicial recelo fue posible comerciar y embarcar a otro piloto nativo. Después, en busca de más leña y otras necesidades pararon en Timor. Aquí prolongaron su estancia del 26 de enero al 11 de febrero.

Elcano permitió visitas aunque no bajar a tierra salvo para el avituallamiento y mantenimiento de la nave. Además, informó de su intención de poner rumbo sur hasta alcanzar la latitud del cabo de Buena Esperanza, unos 30 grados sur, y virar hacia el citado accidente geográfico.

Así lo hicieron. Estuvieron cerca de la ignota Australia. Una vez girada la dirección, avistaron la isla Amsterdam el 18 de marzo de 1522. En los territorios encontrados, por lo general, el agua era escasa y estaban deshabitados. Las provisiones empezaban a escasear y más de una voz pedía arribar a Mozambique.

FIELES A SU CAPITÁN

Sin embargo, la mayoría apoyará a su capitán y seguirán el plan establecido. Como escribió Pigafetta, preferían «su honor a su vida y estaban decididos a llegar a España, vivos o muertos». Sortear el cabo de Buena Esperanza fue tarea ardua. Sus aguas hicieron honor a su anterior nombre, «de las Tormentas».

Tempestad incluida, que dañó gravemente el trinquete, se superó el desafío. Para rearmarse de fuerzas, valor y otras necesidades buscaron abrigo en la bahía de Saldanha, ya al oeste del cabo. Era 20 de mayo. La vuelta a la mar no se demoró, siempre alertas a la amenaza lusa.

Ascendieron en paralelo a la costa, con información cartográfica, pero con otros problemas, como el regreso del escorbuto en estadios avanzados, la falta de alimento y una vía que obligaba a trabajar sin descanso achicando agua.

La muerte visitó de nuevo la expedición que dejaba una estela de cadáveres tras de sí. En este sentido y como otros textos coetáneos, Pigafetta narra que «los cadáveres cristianos quedaban siempre cara al cielo y los de los indios, cara al mar».

En junio superaron el Ecuador. Dada su extrema situación y cerca de Cabo Verde, hicieron la que será su última escala.

Con el fin de aprovisionarse y comprar algún esclavo para emplear en el achique de agua se hacen pasar por una nave de regreso de las Indias, ya que estas sí podían recalar en la isla portuguesa.

El ardid funcionó al principio, pero, bien por algún desliz, bien porque erraron al indicar qué día era —viajando siempre al oeste, la expedición había ganado un día al calendario—, los portugueses descubrieron el engaño y apresaron a los últimos que regresaban al barco. Julio Verne

Como a la partida, la entrada en Sevilla, el 8 de septiembre de 1522, se hacía en día festivo: era Nuestra Señora de la Victoria. Con camisa y descalzos desembarcaron los 18 supervivientes liderados por su capitán y fueron en procesión, en cumplimiento del voto ofrecido, al templo de la patrona de su nao y a la iglesia de Santa María de la Angustia.

De las cinco naves, solo regresó la *Victoria* —la de mayor coste de todas— pero había circunnavegado el planeta. Los 381



Museo Naval de Madrid

usará el dato de la fecha para que Fogg gane «su» *Vuelta al mundo en 80 días*.

A causa de los vientos no pudieron establecer ruta directa a España. Subieron hasta la altura del cabo de San Vicente, donde, ahora sí, tenían el regreso en la palma de la mano. Después de tres años menos 14 días fondeaban en Sanlúcar.

El capitán envió noticias al rey, que estaba en Valladolid, donde después de se entrevistarían y, a la espera de ayuda para remontar el río Guadalquivir hasta Sevilla, descansaron y fueron abastecidos con 12 arrobas de vino, 50 hogazas y roscas de pan, 25 cuartos de vacas...

sacos de clavo de la mejor calidad —524 quintales— cargados en su bodega pagaron la inversión y su beneficio directo superó los 346.000 maravedies.

Desde la misma llegada, se tuvo conciencia de la gesta lograda. Carlos I concedió recompensas y honores a Juan Sebastián Elcano. El secretario del monarca en su crónica comparó la empresa con el mito griego de Jasón y los argonautas en pos del vellocino, y aseguró que esta era aún mayor, porque los primeros navegaron el Mediterráneo, mientras que la armada de la Especiería había surcado el mundo.

Esther P. Martínez

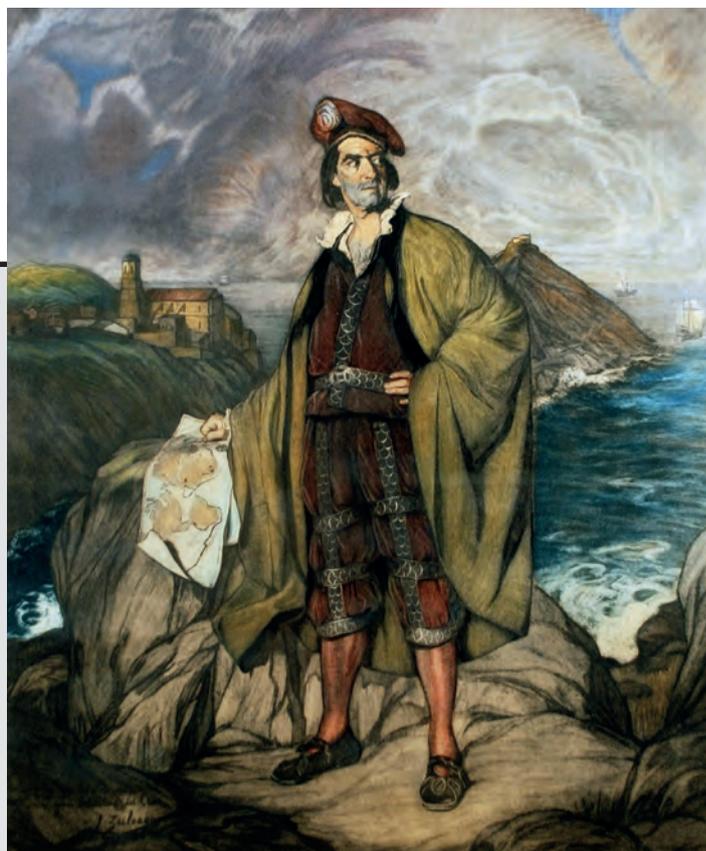
✦ **JUAN SEBASTIÁN ELCANO**

“Tú fuiste el primero...”

NACIÓ en Guetaria (Guipúzcoa) en una fecha desconocida, hacia 1476. Primogénito de nueve hermanos, se cree que pertenecía a una familia de pescadores y marinos acomodados, que contaban con casa y embarcación propia. Desde muy joven se enroló en barcos pesqueros y comerciales, por lo que adquirió gran experiencia marinera. En 1509 participó en la expedición de Argel, patrocinada por el cardenal Cisneros. Llegó a tener una nave de 200 toneles con la que sirvió en las campañas de Italia a las órdenes del *Gran Capitán*.

De esta campaña militar salió mal parado. La compensación económica que le debía la Corona por los servicios prestados nunca llegó. Para poder pagar los sueldos a su tripulación, Elcano se vio obligado a vender su nave a unos mercaderes vasallos del Duque de Saboya. Con ello incurrió en un delito, ya que las leyes de la época prohibían entregar embarcaciones a otros países en tiempos de guerra.

Se instaló en Sevilla, donde tuvo conocimiento de la expedición que preparaba el portugués Fernando de Magallanes para explotar una ruta por occidente que condujera a las Indias. Es probable que su decisión de embarcarse se debiera a la necesidad de pagar sus deudas con la Corona. «Entre los enrolados figuraba Juan Sebastián Elcano, a quien, por las prisas o por alguna circunstancia que se desconoce (es difícil que se hiciera la «vista gorda»), se incluyó, sin tener en cuenta su carácter de proscribo, que le impedía embarcar en cualquier nave, y más aún en una real. Lo curioso es que tuvieron que valorarse sus cualidades de marino, pues fue nombrado maestro de la nao *Concepción*, que mandaba el capitán Gaspar de Quesada y llevaba como piloto al portugués Juan López de Carvalho», escribe el historiador Manuel Lucena Salmoral en su biografía de Juan Sebastián Elcano.



Retrato de Juan Sebastián Elcano, por Ignacio Zuloaga.

El navegante vasco mantuvo un perfil bajo durante la primera parte del viaje hasta Filipinas. Tras la muerte de Magallanes es elegido capitán de la nao *Victoria* y, finalmente, toma el mando de la expedición de regreso. A pesar de todas las dificultades, el 6 de septiembre de 1522 logra alcanzar el punto de partida, Sanlúcar de Barrameda. Habían transcurrido de tres años y dieciséis días de navegación y recorrido 14.000 leguas dando la vuelta al mundo.

Carlos I concedió a Elcano una renta anual de 500 ducados en oro y un escudo de armas, cuya cimera era un globo terráqueo con la leyenda *Primus circumdedisti me* («Fuiste el primero que la vuelta me diste»). Se organizó una segunda expedición a las Molucas al mando de Frey García Jofre de Loáisa, con Elcano como segundo, que zarpó de la Coruña el 25 de julio de 1525. Aquel sería el último viaje del marino vasco. Murió en un lugar del océano Pacífico —no se sabe si de escorbuto o intoxicado al consumir un gran pez, probablemente barracuda—. Fue un 4 de agosto de 1526, casi cuatro años después de haber culminado la mayor gesta de la navegación de todos los tiempos.

Tomó el mando de la expedición y culminó la vuelta al mundo después de tres años de navegación

✦ FERNANDO DE MAGALLANES

Al servicio de Carlos I

LA fecha de su nacimiento se sitúa en torno a 1480. Provenía de una familia de la pequeña nobleza portuguesa y se educó en la corte de Lisboa. En 1505 se enroló en una expedición hacia la India y participó en la conquista de Malaca. Regresa para participar en las campañas norteafricanas bajo las órdenes del duque de Braganza. El rey Manuel I de Portugal rechazó por dos veces su proyecto para explorar nuevas rutas hacia Oriente, por lo que decidió probar suerte en España. En 1517 llegó a Sevilla y propuso a Carlos I llegar a las islas de las Especias por una ruta occidental, a través de un paso por los nuevos territorios americanos, y regresar por la misma ruta, evitando así entrar en los dominios portugueses. Aprobado el proyecto, mediante las capitulaciones de Valladolid se le otorga el título de Gobernador y Adelantado de todas las tierras que descubriese.

Magallanes partió al mando de una escuadra de cinco naves. En el Puerto de San Julián (Patagonia) hubo de hacer frente a un motín, que finalmente sofocó, además de perder dos de las

El marino portugués por Charles Legrand (grabado, hacia 1841).



Biblioteca Nacional de Portugal

naves. Iniciada nuevamente la navegación, el 21 de octubre entraron en el estrecho, al que llamó «de Todos los Santos», más tarde conocido como estrecho de Magallanes, adentrándose después en el Pacífico, océano que fue atravesado por vez primera por un europeo.

A los tres meses alcanzaron las islas Filipinas. Magallanes murió en un enfrentamiento con los indígenas en la isla de Mactán el 27 de abril de 1521. Le acompañaba su fiel Antonio de Pigafetta, cronista de la expedición, quien dijo así: «Espero que la gloria de Magallanes sobreviva a su muerte. Adornado de todas las virtudes, mostró inquebrantable constancia en medio de las mayores adversidades».

Una tripulación de leyenda

LAS épicas vivencias de muchos de los integrantes de la expedición forman parte del relato de una de las mayores hazañas de la Historia. El italiano **Antonio Pigafetta** fue cronista de la primera vuelta al mundo. Se encontraba entre los 18 supervivientes de la nao *Victoria*. Registró detalladamente cada episodio de su viaje y luego redactó una *Relazione*, que entregó al emperador Carlos V.

Al alguacil mayor **Gonzalo Gómez de Espinosa** le tocó asumir el mando de la *Trinidad*, la otra nao que en las

islas Molucas zarpó de regreso a España. Llegó casi seis años después que Elcano por haber caído cautivo de los portugueses. El piloto **Juan Rodríguez de Mafra** había acompañado a Colón en su segundo y tercer viajes. Falleció tras completar la agónica travesía del Pacífico, el mismo día que tocaban tierra en Filipinas.

En la expedición iban algunos de los mejores hombres de ciencia de su tiempo, como el sevillano **Andrés de San Martín**, cosmógrafo de la Casa de Contratación. Su misión era determinar la

longitud geográfica del Maluco. Murió a manos de los indios en la emboscada de Cebú. También había muchachos muy jóvenes enrolados como pajes. Uno de ellos era hijo del piloto **Vasco Gallego**, que fallecería por enfermedad durante la travesía del Pacífico. El niño, al que llamaban **Vasquito**, sobrevivió. Otro de los supervivientes de la *Victoria* fue el **Maestre Hans**. Se embarcó nuevamente con Elcano en la expedición de Loaysa, de la que regresó convirtiéndose en el primer hombre en dar dos vueltas al mundo. Un caso singular fue el del



Antonio Pigafetta.

grumete **Gonzalo de Vigo**. Embarcó con la *Trinidad* de vuelta por el Pacífico, pero desertó en la Isla de Maug y se integró con los indios como uno más. Cuatro años después lo encontró la expedición de Loaysa, obtuvo el perdón real y se unió a los expedicionarios.

LA NAO VICTORIA

El barco capitaneado por Elcano que realizó la mayor hazaña marítima de todos los tiempos

POCO se sabe a ciencia cierta sobre cómo era el barco que protagonizó la primera circunnavegación del mundo. No existen planos originales, pero se piensa que la *Victoria* tenía la estructura de una carraca artesanal cantábrica. Se la conoce como nao porque en muchos documentos de la época se llamaba así, en sentido amplio, a cualquier navío concebido para la navegación oceánica, pero también se trataba de un tipo específico de buque, con mucho velamen, buena capacidad de carga para ganar autonomía y alto bordo para soportar olas mayores. A comienzos del XVI naos y carracas reemplazaron a las carabelas en las rutas marítimas comerciales de exploración.

Se construyó por encargo de la Monarquía Hispánica en los astilleros de Zaráuz, con un armazón de roble y el resto (castillo, cubierta, mástiles y casco), de pino gallego. Su nombre, *Victoria*, proviene de la iglesia de Santa María de la

Victoria de Triana (Sevilla), donde Magallanes juró servir al rey Carlos I.

Era la cuarta en tamaño de las cinco naos que partieron hacia las Islas de las Especias. Se piensa que tendría una capacidad de 102 toneladas, una eslora de 26 metros, manga de 6,7 y 13 metros de longitud de quilla.

Contaba con tres mástiles: mayor (1) y trinquete (2) con velas cuadradas, y mesana (3) con vela latina (triangular), y un bauprés (4) en el castillo de proa (5), con una vela cebadera (6). El palo mayor y el trinquete incluían cofas (7) para los vigías. El timón (8) era de pala ancha y se manejaba por medio de un palo vertical llamado pinzote. Con respecto al armamento, llevaba diez falconetes de hierro forjado. Tras la circunnavegación, la *Victoria* navegó dos veces a Santo Domingo, perdiéndose cuando regresaba a España del segundo viaje.

VIDA A BORDO

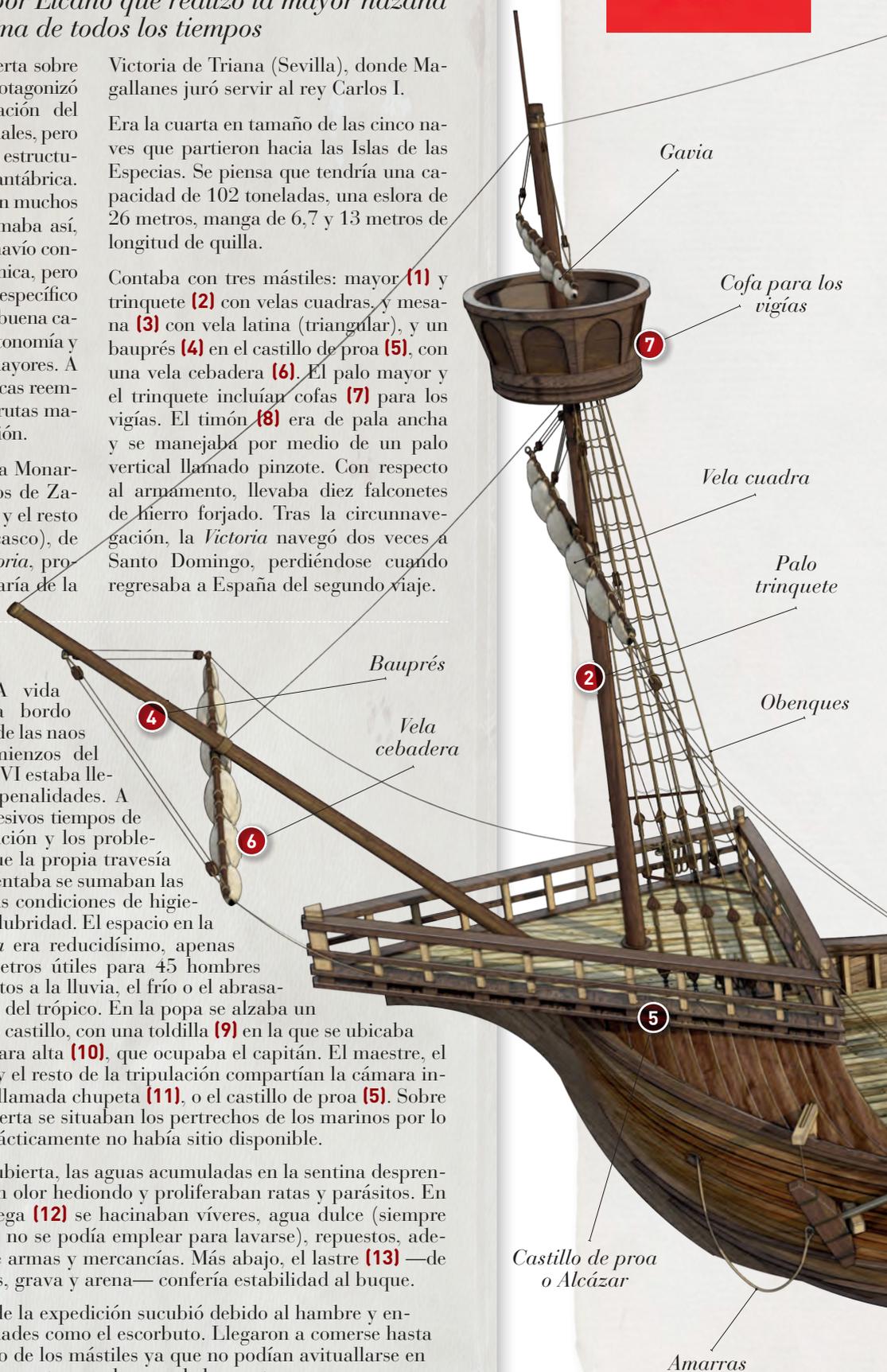
LA vida a bordo de las naos de comienzos del siglo XVI estaba llena de penalidades. A los excesivos tiempos de navegación y los problemas que la propia travesía representaba se sumaban las pésimas condiciones de higiene y salubridad. El espacio en la *Victoria* era reducidísimo, apenas 120 metros útiles para 45 hombres expuestos a la lluvia, el frío o el abrasador sol del trópico. En la popa se alzaba un amplio castillo, con una toldilla (9) en la que se ubicaba la cámara alta (10), que ocupaba el capitán. El maestre, el piloto y el resto de la tripulación compartían la cámara inferior, llamada chupeta (11), o el castillo de proa (5). Sobre la cubierta se situaban los pertrechos de los marinos por lo que prácticamente no había sitio disponible.

Bajo cubierta, las aguas acumuladas en la sentina desprendían un olor hediondo y proliferaban ratas y parásitos. En la bodega (12) se hacinaban víveres, agua dulce (siempre escasa, no se podía emplear para lavarse), repuestos, además de armas y mercancías. Más abajo, el lastre (13) —de piedras, grava y arena— confería estabilidad al buque.

Parte de la expedición sucumbió debido al hambre y enfermedades como el escorbuto. Llegaron a comerse hasta el cuero de los mástiles ya que no podían avituallarse en ningún puerto por el acoso de los portugueses.

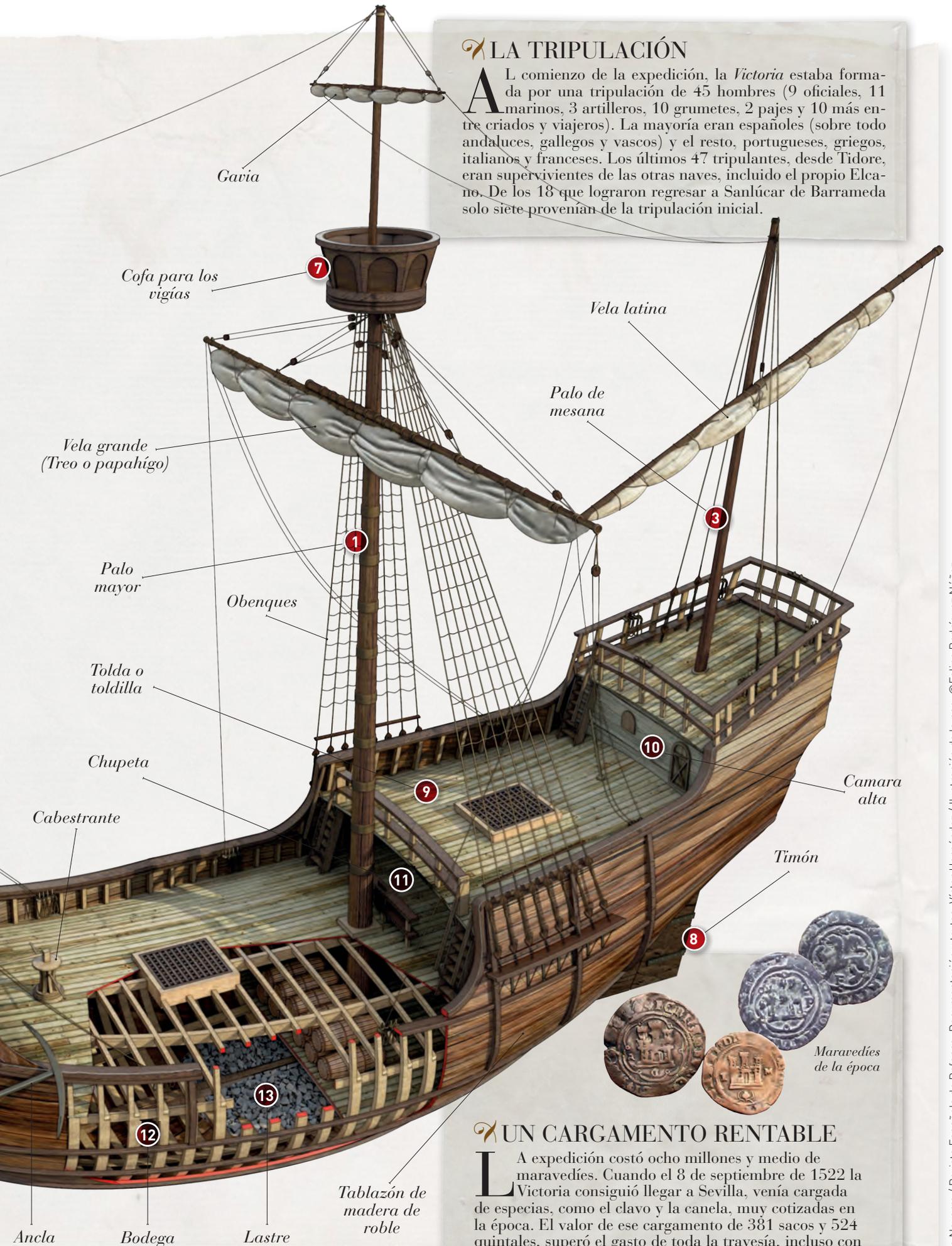


Escena de vida marinera en el siglo XVI.



LA TRIPULACIÓN

Al comienzo de la expedición, la *Victoria* estaba formada por una tripulación de 45 hombres (9 oficiales, 11 marineros, 3 artilleros, 10 grumetes, 2 pajes y 10 más entre criados y viajeros). La mayoría eran españoles (sobre todo andaluces, gallegos y vascos) y el resto, portugueses, griegos, italianos y franceses. Los últimos 47 tripulantes, desde Tidore, eran supervivientes de las otras naves, incluido el propio Elcano. De los 18 que lograron regresar a Sanlúcar de Barrameda solo siete provenían de la tripulación inicial.



Gavia

Cofa para los vigías

7

Vela latina

Palo de mesana

3

Vela grande (Treo o papahúgo)

1

Palo mayor

Obenques

Tolda o toldilla

Chupeta

9

Camara alta

Cabestrante

11

Timón

8

Maravedíes de la época

12

Tablazón de madera de roble

13

UN CARGAMENTO RENTABLE

La expedición costó ocho millones y medio de maravedíes. Cuando el 8 de septiembre de 1522 la *Victoria* consiguió llegar a Sevilla, venía cargada de especias, como el clavo y la canela, muy cotizadas en la época. El valor de ese cargamento de 381 sacos y 524 quintales, superó el gasto de toda la travesía, incluso con un beneficio de más de trescientos mil maravedíes.

El viaje amplió el conocimiento científico de la Tierra y ratificó su redondez

La primera vuelta al mundo y la CARTOGRAFÍA

LA cartografía siempre ha sido la disciplina que ha registrado los primeros cambios y transformaciones tras los grandes descubrimientos geográficos que han dado lugar al crecimiento de un mundo incompleto cuyo centro era el mar Mediterráneo.

En 1492 Cristóbal Colón consiguió llegar a América gracias a la evolución en las técnicas constructivas y las nuevas prácticas náuticas y cartográficas. El modo de navegar con cartas portulanas, válido para el cerrado mar Mediterráneo, se tornó inservible para un mar abierto

como el océano Atlántico. El estudio de las corrientes marinas y la observación astronómica permitieron navegaciones cada vez más largas, en tiempo y en distancia. Con el objetivo de controlar toda relación con el Nuevo Mundo se creó en Sevilla en 1503 la Casa de la Contratación, que se convertiría a lo largo del siglo XVI en el centro de estudios náuticos más importante de Europa, y de la que saldría un modelo cartográfico al que conocemos como Padrón real.

En el año 1500 Juan de la Cosa realizó la primera representación de América en un mapa. El formato de esta obra, se-

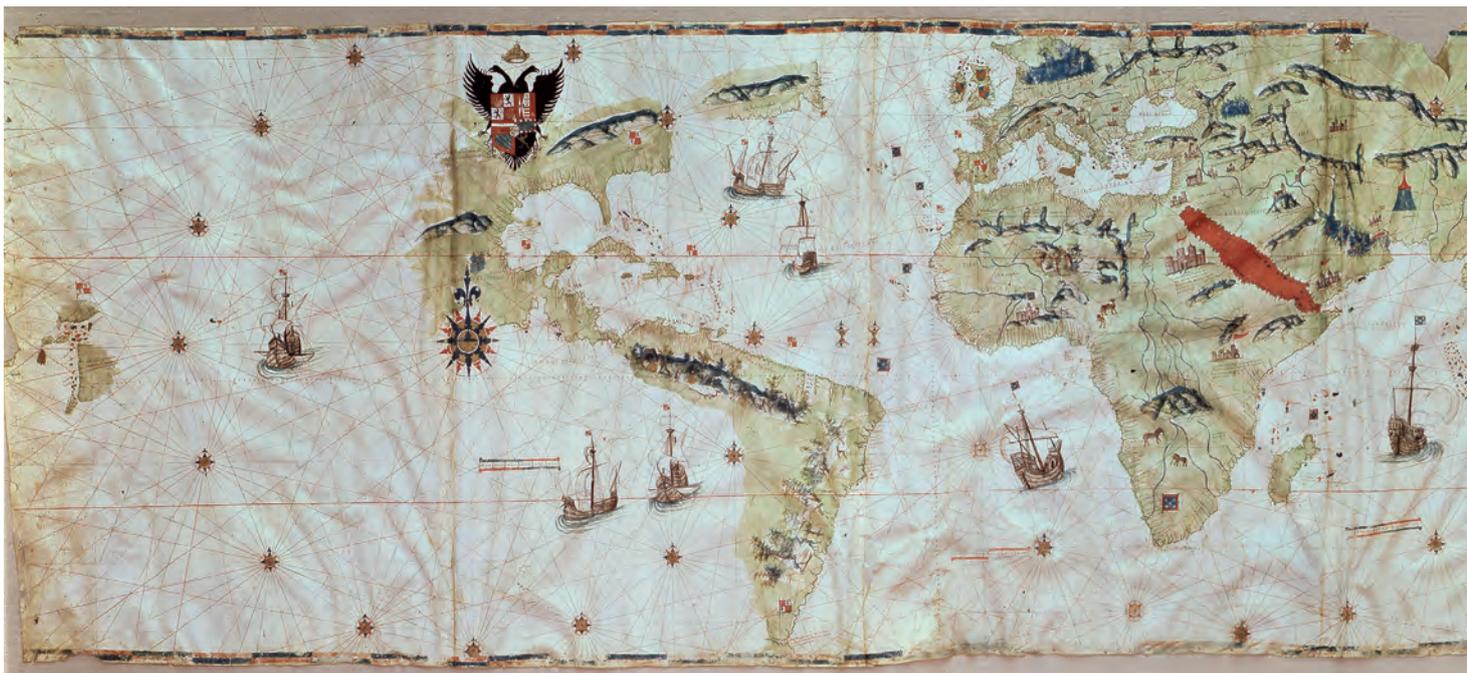


Primer globo terráqueo conocido (Martín Behaim, 1492).

The digital-earth.eu

gún distintos autores, habría inspirado los mapas que como padrones reales se elaboraron en la Casa de la Contratación desde 1508. En dicha fecha, también se creó en dicha institución la figura del Piloto Mayor, que fue el encargado de manejar la información que los navegantes le proporcionaban con el fin de incorporarla al nuevo Padrón real.

En ese mismo año de 1508 Fernando el Católico celebró una junta en Burgos, en la que reunió a los mejores cartógrafos castellanos con el objetivo de preparar una armada que se dirigiera al sur de América para encontrar el ansiado paso



que abriera la vía de Castilla hacia las islas de la Especiería. Años más tarde se retomó la propuesta, y sería Juan Díaz de Solís el encargado de buscar un paso que atravesara América, y que le llevó únicamente hasta el río de la Plata en el año 1515.

Poco después, Fernando de Magallanes entraba en España con el objetivo de convencer al rey Carlos I para que costeara una expedición a las islas de las Molucas, a las que los portugueses habían llegado pocos años antes. En la estrategia adoptada por Magallanes, apoyado en los cartógrafos portugueses Ruy y Francisco Faleiro, y Pedro y Jorge Reinel, fue fundamental el apoyo de la cartografía. Para sus fines se valió de un planisferio realizado por los Reinel, en el que las Molucas estaban situadas en aguas españolas y el monarca castellano accedió a organizar una expedición rumbo a las islas de las Especies.

A partir de ese momento comenzaron los preparativos a través de la Casa de la Contratación de Sevilla. En el entorno de la misma se situó el grupo de cartógrafos portugueses, especialmente Ruy Faleiro y el propio Magallanes, aunque el verdadero protagonista de la cartografía que surtió la expedición fue el castellano Nuño García de Toreno, que realizó

24 cartas náuticas para el viaje. En su elaboración se incluyeron todos los conocimientos acumulados en Castilla y en Portugal sobre las rutas por las Indias Orientales y Occidentales con datos de exploraciones anteriores, como la citada de Solís por la costa de Brasil hasta el río de la Plata.

El resultado final del viaje a las Especies se convertiría en la primera vuelta al mundo. Tras la gesta de Juan Sebastián Elcano varias son las fuentes que informan sobre la travesía, siendo la del propio Elcano la más autorizada y la que traslada al monarca castellano en Valladolid en 1522. Es necesario destacar también el derrotero del piloto Francisco de Albo que nos relata la navegación desde el cabo de San Agustín en la ida, en 1519, hasta el avistamiento del de San Vicente a la vuelta en 1522. Con toda esta información Nuño García de Toreno realizó su carta del Sur de Asia en la que sitúa a las Molucas en territorio español. En esa misma fecha, 1522, aparece una proyección polar realizada por Pedro Reinel de América del Sur, posiblemente realizada con información de la nao *San Antonio*, que abandonó la expedición antes de entrar en el estrecho de Magallanes, regresando a Sevilla.

La cartografía del nuevo mundo se convierte entonces en un arma al servicio de la monarquía hispánica ya que valiéndose de los mapas que salían de la Casa de la Contratación de Sevilla, obra de Nuño García, Juan Vespucio y Diego Ribero, el rey ejercía su influyente red de diplomacia con la autoridad que supone la representación de los descubrimientos en los nuevos mapas. Estos también se utilizaron con frecuencia como documentos en la disputa entre españoles y portugueses sobre la posesión de las Islas Molucas, que ambos reclamaban. El carácter probatorio que tenían los mapas era tenido en consideración en las negociaciones, como lo fueron las cartas universales utilizadas en el Tratado de Zaragoza en 1529 para delimitar exactamente las zonas de influencia portuguesa y española en Asia.

José María Moreno Martín
 Jefe de Cartografía e Instrumentos
 Náuticos del Museo Naval



Astrolabio y compás náutico, para determinar la posición y distancias.



Los instrumentos de navegación

FUE un viaje muy complejo, por un océano inexplorado, y una arriesgada navegación de regreso desde las Molucas acechados por los portugueses. La combinación de cuadrantes, astrolabios, agujas de marear, relojes de arena y compases facilitó la empresa. Uno de los elementos clave fue el compás náutico, ya utilizado desde siglos atrás. Este se situaba sobre las cartas y en función del ángulo resultante se medían las distancias. Con el astrolabio se medía la altura de los astros sobre el horizonte para determinar la latitud. En cuanto a la brújula (en la época, aguja de marear), su funcionamiento perdía eficacia en las cercanías del hemisferio Sur. Elcano y el piloto Albo demostraron su habilidad técnica en el gobierno de la *Victoria* al darse cuenta, sin ver la estrella Polar, de que la brújula erraba al nordeste: «Cambiamos la derrota por causa que la aguja noresteaba, y tirábamos al Sur»

V. H.



Carta Universal de Juan Vespucio (1526). Muestra la geografía mundial tal como era conocida a principios del siglo XVI. Facsimil. (Original en el Hispanic Society of America de New York).

Museo Naval de Madrid

La circunnavegación de la nao Victoria hizo socios planetarios a Europa, el Nuevo Mundo y China

Un lazo directo entre ORIENTE Y OCCIDENTE



Serge Gruzinski
Experto en Historia Global

ACABA de comenzar el otoño de 1519 cuando la expedición Magallanes-Elcano deja atrás Sanlúcar de Barrameda rumbo a la Especiería. Pero su inicio se había gestado mucho antes en Valladolid, donde, en marzo de 1518, Carlos I decidió apostar por el proyecto del marino portugués y firmar las consiguientes capitulaciones.

Cinco siglos después, la capital castellana celebraba la efeméride y, también, el Congreso Internacional de Historia Primus Circumdedisti me. Claves de la primera globalización, actividad inaugural de la conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo. El evento fue organizado por el Ministerio de Defensa, en colaboración con el de Educación, Cultura y Deporte, y la Junta de Castilla y León.

Participó en la cita Serge Gruzinski, director de investigación emérito del Centro Nacional para la Investigación Científica y de la Escuela de Estudios Superiores en Ciencias Sociales de París, y primer historiador galardonado con el Premio Internacional de Ciencias Históricas, considerado el nobel de la disciplina en el ámbito de la historia global. Referente internacional en la materia, Gruzinski inauguró el congreso con la ponencia La vuelta al mundo y los inicios de la mundialización ibérica, de la que a continuación se recoge una síntesis.

PARECE ser que, entre 1510 y 1519, una avalancha de señales y prodigios celestes portadores de augurios inciertos sembraron la inquietud en México, Europa occidental y China. Tres mundos que se ignoraban pero que, al final de la década, iban a vivir un hito de alcan-

ce planetario y que cambiaría el devenir de todos: la primera vuelta al mundo. Esta proeza —para Maximiliano Transilvano, secretario de Carlos I, superior a la de los argonautas—, termina por sumar al fin principal del viaje, la Especiería, el establecimiento de un lazo directo entre Oriente y Occidente, y el acercamiento a China. El cronista de la época Pedro Mártir de Anglería ya pone en valor tal circunstancia: «Los españoles siguieron al sol poniente, como los portugueses habían seguido al sol levante, y arribaron al este de las islas Molucas, que no están muy lejos del país donde Ptolomeo sitúa la península de Cattigara y el Gran Golfo, la puerta abierta para llegar a China».

EL LEJANO ORIENTE, MÁS CERCA

En este marco, una primera conclusión que la historia global ofrece es la necesidad de contextualizar los acontecimientos y reintroducir en esta circunnavegación, primero, a China, pero también a México, ya que será la base hacia ese lejano oriente.

El pensador europeo que mejor ha entendido la significación de esa primera vuelta al mundo es el filósofo alemán Peter Sloterdijk, defensor de que una historia global del Renacimiento no puede ignorar la circunnavegación. Según él, a partir de Copérnico la Tierra ya girará siempre en torno al Sol y, después de Magallanes y Elcano, el hombre y el capital europeo girarán en torno a la Tierra. Su revolución atañe a todos: marinos, comerciantes, financieros, príncipes y cronistas; y hace del mar y de la movilidad de los hombres y de los capitales el



Marco Romero/MDI

motor de todas las circulaciones y de todas las remociones de enclaves. El dinero que da esa primera vuelta al mundo es, en gran parte, de un mercader, financiero y armador ligado a Amberes, Cristóbal de Haro, oriundo de Burgos y de origen converso. Ha trabajado en Portugal y regresa a Castilla para sacar provecho de la llegada de los flamencos y de Carlos I, el nuevo soberano. Firma un acuerdo con Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, quien presenta el proyecto de Magallanes al rey. El capital europeo dará la vuelta al mundo por vez primera.

MUNDIALIZACIÓN IBÉRICA

Con la circunnavegación entramos en un espacio globalizado. El hombre ibérico, y luego el europeo, ya puede circular de cualquier punto del mundo a otro. Es el inicio de una dinámica que denominamos «mundialización ibérica», es decir, la proliferación repentina de todo tipo de lazos entre unas regiones del mundo que hasta entonces se ignoraban o trataban desde muy lejos. Dicho proceso se despliega a lo largo del siglo XVI y afecta a Europa, África, Asia y el Nuevo Mundo, áreas entre las que se establecen interacciones de una intensidad sin precedentes hasta entonces.

El acontecimiento tiene un impacto mayor. Va más allá de las historias de España y de Portugal, atañe al devenir occidental. Por eso, una vez colocado en la dinámica de la historia global, podemos entender por qué la primera vuelta al mundo contribuyó a definir una nueva geopolítica mundial, en la que

surgieron, al lado de la Cristiandad, China y México, y que hizo del oeste uno de los ejes más activos, innovadores y, conviene no olvidarlo, predadores de la modernidad europea.

PARTE DE UN PROCESO

Tal perspectiva induce a redespigar nuestros horizontes históricos. Por ejemplo, podemos preguntarnos qué podía significar esa mundialización para los chinos de 1519. Sabemos por informaciones oficiales que en 1510 ya conocían armas de fuego portátiles foráneas que denominaban *fo-lang-ki*, de origen y fabricación portuguesa, pero que habían llegado a Oriente antes que los propios lusos y de que se completara la primera vuelta al mundo.

Esto no disminuye en nada la proeza de Magallanes-Elcano. Al contrario, recuerda que no se trata de un hecho aislado y que pertenece a la historia de un proceso mucho más amplio y complejo, la citada mundialización ibérica.

Los portugueses circulaban por los mares asiáticos desde la expedición de Vasco de Gama. En 1511 toman ya el puerto de Malaca y en 1513 tocan las costas chinas. Los castellanos, por su parte, siguen la progresión vecina. Cabe recordar que Colón imaginaba que había alcanzado Asia y que esa interpretación estaba tan arraigada que en 1503 el canónico y escritor Rodrigo Fernández de Santaella publica, en castellano, la obra de Marco Polo para que sus compatriotas se den cuenta del error y afirma

categoricamente que las islas descubiertas por sus compatriotas pertenecen a una cuarta parte del mundo. La idea de un Asia al alcance de la mano resistió bien porque la convicción de haber llegado a terreno «conocido» alentaba a marineros e inversionistas, frente al temor del salto al vacío que significaba el escenario de Santaella.

PROYECTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL

Cuando el emperador Carlos I sueña con las Molucas y los castellanos de Cuba se interesan por la tierra firme mexicana, los portugueses de Malaca tienen la mirada clavada en China. Entre los colonizadores de Cuba y los de Malaca, los paralelismos son numerosos y comienzan en 1517. Por ejemplo, ambos grupos utilizan bases avanzadas como las citadas Cuba y Malaca, y se enfrentan a civilizaciones desconocidas.

¿Por qué conectar los dos episodios? Desde una perspectiva global, la conquista de México puede ser entendida como otro paso hacia la exploración del mar del Sur y sus riquísimas riberas, y un camino, más corto y seguro, hacia la Especiería, «esos suburbios de la China», según las crónicas de la época. Escrutadas de más cerca, las empresas portuguesa y castellana tienen mucho en común, y arrojan una luz preciosa sobre las circunstancias en las que los mundos se conectan y los contactos se multiplican en los albores de los tiempos modernos.

Además, varios episodios parecen repetirse: el establecimiento de los lusos en Tunmen, cerca de Cantón, y el de los castellanos en Veracruz, sus encuentros con los emperadores Zhengde y Moctezuma, la ambivalencia de expediciones que se presentan como embajadas pero nutren proyectos de conquista...

Conviene subrayar que el fracaso portugués en China, a pesar de su programa detallado de colonización, resulta ser absolutamente contemporáneo del éxito castellano en México y de la empresa de Magallanes apoyada por Carlos I.

Las islas de las especias y China fueron objetivos proclamados y codiciados de las empresas ibéricas durante largo tiempo. Sin embargo, desde el siglo XVI, el descubrimiento y la conquista del Nuevo Mundo han acaparado la memoria colectiva de tal forma que han caído en el olvido dos cuestiones. La primera, esa meta inicial puesta en Oriente y, la segunda, la resistencia de China, que contuvo las ambiciones portuguesas y obligó a la corona castellana a contentarse con Filipinas.

Victoria o fiasco, las tres empresas ibéricas tuvieron en su mira regiones del mundo destinadas a ocupar un espacio gigantesco en el horizonte de los europeos; nos dejaron los primeros retratos de China, México y el Pacífico, y un nuevo escenario que va a marcar una etapa crucial en el surgimiento de una conciencia planetaria en los europeos.

La gestación del occidente euro-americano es indisoluble del movimiento hacia el oeste que iniciaron las expediciones de Cristóbal Colón y que confirmó la primera vuelta al mundo de Magallanes-Elcano, invirtiendo una tendencia milenaria.

Desde la antigüedad se sabía que la Tierra era redonda. Aristóteles ya había recordado que, al menos teóricamente, era posible llegar a la lejana India por la ruta del oeste. Pero la Eu-



Barco floral chino, incensario-león guardián (China), mantón de Manila y abanico, porcelana de la rescatación

ropa medieval mantuvo su mirada puesta en el este: el paraíso, Tierra Santa, Jerusalén, los relatos de los antiguos, el recuerdo de las cruzadas, las invasiones mongolas, las amenazas del Islam mameluco y otomano, las riquezas de la India... y tantas otras cosas. Todas conspiraban para hacer del Oriente objeto de esperanzas, codicias u odios, cuando se trataba de enfrentarse al Islam.

LA CONQUISTA DEL OESTE

A partir de las empresas de Cristóbal Colón y Fernando de Magallanes, la proa se pone en lo sucesivo hacia el oeste. Además, desde el año 1517, los castellanos se dan cuenta de que en Tierra Firme [en el continente americano] existen sociedades cuyos modos de vida parecen semejantes a los de la vieja Europa.

Con el descubrimiento del Perú y el Imperio Inca se afirma definitivamente la convicción de que existe otro mundo, olvidado por la Biblia y los antiguos. Hasta en lugares tan lejanos como Estambul, los contemporáneos son sensibles al carácter inaudito de ese

descubrimiento. Poniente deja de ser una dirección para ser una tierra prometida, fuente de riquezas, laboratorio donde se enseñarán en reproducir la Europa naciente, espacio tan acogedor para los emigrantes como un infierno para los negros de África... Se trata, además, de un escenario que se va a mantener en el tiempo para gentes de muy diversa condición. De hecho, ya en el siglo XIX y después en la centuria siguiente, la carrera hacia el oeste reavivó el atractivo adquirido por América antes de que esta se convirtiese en sinónimo de libertad y espíritu de empresa.

Occidente se afirmará progresivamente como motor y cuna de la modernidad, con una Europa que se va forjando a medida que surge el Nuevo Mundo. Los destinos de ambas partes del globo son indisociables. Todas las «américas» han sido mode-

y, por ende, hacer frente a una multitud de alteridades. Contribuyeron a sentar las bases de la mundialización que ya en ese momento se esbozaba, tanto en sus dimensiones de apertura como en el proceso impuesto de uniformizar al planeta.

Emprendieron, de este modo, el camino de la modernidad, de una nueva etapa descentrada, edificada fuera de Europa y sometida a la prueba de otras civilizaciones. No se trata de determinar si comprendieron o no a quienes tenían frente a ellos, sino de darse cuenta de los medios que supieron utilizar para entrar en contacto con unas humanidades que hasta entonces les eran desconocidas.

Tras todo ello, se presenta el surgimiento de una «esfera global», de la constitución de un espacio planetario en el que llegan a ser posibles todos los tipos de circulación, choques y encuentros y, en el que se dan las bases mínimas para mantener intercambios regulares con gran cantidad de terrenos neutrales en los rincones más alejados y diversos del planeta.

SINCRONÍA PLANETARIA

El océano Pacífico de Magallanes, la China de los portugueses y el México de los castellanos añaden espacios suplementarios al ecúmene que los europeos conocían hasta entonces. Cada una de esas zonas son testigos de los primeros balbuceos de una sincronía planetaria que hace que se compene-

tren las diferentes partes del globo. Este nuevo lienzo, todavía frágil, lleno de agujeros inmensos, siempre a punto de desgarrarse e indiferente a fronteras políticas y culturales, comienza a extenderse alrededor de todo el planeta.

Es en el siglo XVI cuando la historia humana se integra en un escenario que se identifica con el globo terráqueo. Es entonces cuando las conexiones entre las partes del mundo se aceleran: entre Europa y la región del mar Caribe a partir de 1492, entre Lisboa y Cantón a partir de 1513, entre Sevilla y México a partir de 1517... Con la mundialización ibérica, Europa, el nuevo mundo y China se convierten en socios planetarios.

Esto es, en resumen, lo que nos descubre la historia global del siglo XVI y de la circunnavegación, concebida como otra forma de interpretar el Renacimiento, menos eurocentrista y más en concordancia con nuestro tiempo. Es la razón por la que la primera vuelta al mundo ha de integrarse en una memoria europea global, que pueda ser compartida por todos los pueblos de nuestro continente, hayan nacido aquí o en otras partes del mundo.



Hélène Gicquel

La nao San Diego; ejemplos del intercambio global que, a todos los niveles, abrieron Magallanes y Elcano.

ladas por Europa y esta, a su vez, se ha enriquecido, construido y reproducido proyectándose al otro lado del Atlántico. Ha sido, al tiempo, «depredadora y civilizadora».

El cambio de rumbo iniciado por Colón y confirmado en la vuelta al mundo, por tanto, es mucho más importante que las islas y costas que descubrieron; y la resistencia de China fue lo que delimitó para siglos los contornos de occidente. El océano Pacífico se convirtió en un límite entre occidente y oriente. De un lado, un Nuevo Mundo que dará su razón de ser al primero, cuyas riquezas, hombres y espacios serán despiadadamente explotados; del otro, una China imperial que absorberá buena parte de la plata extraída de las entrañas de América.

Fue entonces cuando arrancó la mundialización que se está culminando en la actualidad. Tres pasos simultáneos la inauguran. Durante mucho tiempo, a los ibéricos —y a ningún otro europeo— les corresponderá observar, describir y comprender los nuevos mundos que encontraron repentinamente al alcance de sus manos. Tuvieron que jugar en una multiplicidad de tableros —americanos, asiáticos, africanos, musulmanes—

Doscientos proyectos conforman el programa, en el que participa de forma destacada el Ministerio de Defensa

Tres años de CONMEMORACIÓN



Pool Moncloa/J. M. Cuadrado

La vicepresidenta del Gobierno, Carmen Calvo, y el ministro de Negocios Extranjeros de Portugal, Augusto Santos, presentaron los actos conmemorativos en el cuartel general de la Armada, junto a la ministra de Defensa, el ministro de Cultura y Deporte, el AJEMA y el historiador José Álvarez Junco.

UN amplio programa de actividades, de carácter inclusivo y multidisciplinar, constituye el eje central de la conmemoración de la primera vuelta al mundo. El viaje duró de 1519 a 1522 y la celebración de su V Centenario será también prolongada, extendiéndose hasta 2022. Por eso, este programa es un elemento vivo: a los 193 proyectos que contiene se sumarán otros en el transcurso de la cele-

bración, a la vez que se irán concretando muchos de ellos. Son numerosos los ámbitos integrados en el programa: académico, audiovisual, científico, educativo, literario, museístico, musical, teatral, publicaciones... y lógicamente, también la náutica, tanto conmemorativa como deportiva, con varias vueltas al mundo incluidas. Asimismo, se acuñarán monedas de colección y se emitirán sellos y billetes de lotería y de la ONCE alusivos a la gesta.

Para preparar y programar las distintas actividades se creó en 2017 una Comisión Nacional, configurada como un órgano colegiado interministerial de la Administración General del Estado. Esta Comisión ha aprobado hasta ahora los 193 proyectos citados, que han sido promovidos por entidades públicas —principalmente, los Ministerios de Defensa, Cultura y Deporte, y Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, la sociedad estatal Acción Cultural Española y el

Instituto Cervantes—, administraciones autonómicas y locales —sobre todo, los Ayuntamientos de Guetaria, Sanlúcar de Barrameda y Sevilla— y organizaciones privadas.

En la celebración de esta efeméride España colabora con otras naciones. Para ello existen dos grupos de países de interés: los directamente implicados en la ruta de la expedición —Argentina, Brasil, Cabo Verde, Chile, Estados Unidos (isla de Guam), Filipinas, Indonesia, Portugal y Uruguay—; y otros considerados prioritarios (China, India, Japón, México, Rusia y Sudáfrica).

Esta visión compartida se manifiesta especialmente con Portugal, de donde era originario Fernando de Magallanes, como se reflejó en los actos del pasado 1 de abril en Madrid y Lisboa, en los que la vicepresidenta del Gobierno, Carmen Calvo, y el ministro luso de Negocios Extranjeros, Augusto Santos Silva, presidieron la presentación de las actividades a realizar de manera conjunta. Ambos suscribieron una declaración en la que afirman que la primera circunnavegación «encarna de forma ejemplar la reivindicación del esfuerzo, no solo individual sino sobre todo colectivo, la constancia, la capacidad de trabajo y la responsabilidad, valores que siguen siendo de vital importancia 500 años después en la vida de nuestros ciudadanos y en los que hemos visto forjarse elementos fundamentales de nuestra sociedad europea».

INAUGURACIÓN

La conmemoración se inició con dos actividades desarrolladas en Valladolid del 20 al 22 de marzo de 2018 (ver número 349 de RED): en el Centro Cultural Miguel Delibes se celebró un Congreso Internacional de Historia, organizado por el Ministerio de Defensa; y en el Monasterio de Nuestra Señora del Prado, un solemne acto institucional presidido por los Reyes, en recuerdo de las Capitu-



El rey Felipe VI presidió en Valladolid la conmemoración de la firma de las Capitulaciones entre Carlos I y Magallanes.



El trofeo Juan Sebastián Elcano se entregará en las regatas del V Centenario.

laciones firmadas por Carlos I y Magallanes el 22 de marzo de 1518. En el Monasterio, Don Felipe y Doña Letizia, acompañados por las demás autoridades, visitaron la exposición «El viaje a la especiería de Magallanes y Elcano», montada por el Departamento con fondos procedentes en su mayoría del Museo Naval de Madrid.

Otra fecha significativa será la del próximo 10 de agosto, en que se cumplen 500 años de la salida de la expedición desde Sevilla. Ese día, la Armada engalanará todas sus dependencias y buques y realizará en la capital andaluza una ofrenda floral al monumento a Juan Sebastián Elcano, un desfile desde este monumento a la Torre del Oro y un izado de Bandera. Por su parte, el Ayuntamiento de Sevilla inaugurará el Centro de Interpretación de la primera vuelta al mundo, entre otras iniciativas.

El siguiente 20 de septiembre, el protagonismo recaerá en Sanlúcar de Barrameda, desde donde, tras una escala para aprovisionamiento y preparación, la flota se hizo definitivamente a la mar. La Armada llevará a cabo el engalanado general de dependencias y buques y un homenaje a los marinos de la expedición en la localidad gaditana, complementado con otros actos promovidos por el Ayuntamiento.

TROFEO PARA LAS REGATAS

El Ministerio de Defensa es la entidad que aporta el mayor número de proyectos: 30 de los 193 que ha aprobado la Comisión. Entre ellos destaca el impulso a diversas regatas nacionales e internacionales que se organizarán en los próximos años, incluyéndolas en el programa del V Centenario y ofreciendo a los ganadores el nuevo Trofeo Juan



Reunión de la Comisión Ejecutiva que coordina las actividades para la conmemoración del V Centenario de la expedición de la primera vuelta al mundo.

El programa de celebraciones abarca hasta mayo de 2020 y al mismo se sumarán nuevos proyectos y actividades

Sebastián Elcano. La Armada ha recogido así el deseo expresado por clubs y federaciones nacionales, así como por asociaciones y competiciones internacionales de vela, de contribuir visiblemente a la celebración.



Los regatistas Roberto Bermúdez de Castro y Theresa Zabell presentan el trofeo en la Casa de América.

El Trofeo —un busto de bronce con la efigie de Elcano— se presentó el pasado 26 de marzo en la Casa de América, de Madrid, donde fue mostrado a los asistentes por los regatistas Roberto Bermúdez de Castro y Theresa Zabell, en un acto en el que se difundió también un video explicativo de la primera circunnavegación y del V Centenario elaborado por Defensa.

Entre los eventos incluidos en el programa se encuentran las Copas del Rey y de la Reina de Vela (Palma de Mallorca y Valencia); el Campeonato del Mundo de Vela Adaptada (bahía de Cádiz); los Campeonatos de Europa de Clase A (Puerto de Santa María) y de 420 y 470 Juvenil (Villagarcía de Arosa); el Campeonato de España de Traineras; los Campeonatos de Europa y del mundo

de seis metros (Sangenjo); las regatas en Mallorca, Menorca y Barcelona y la Semana Clásica de Puerto Sherry, integradas en el Trofeo Clásicos Mare Nostrum; la regata Guardiamarina (Vigo); 500 años de la primera circunnavegación a vela (Golfo de Cádiz); Conde de Godó (Barcelona); Infantas de España (Tenerife); Almirante Rodríguez-Toubes (Villagarcía de Arosa); el Circuito de Vela Latina Región de Murcia; la Semana Clásica del Mar Menor; la Semana Náutica de Melilla; el ascenso y el descenso del Guadalquivir a vela (Sanlúcar de Barrameda y Sevilla); los Trofeos Príncipe de Asturias (Bayona) y Las Anclas (ría de Pontevedra)... En la organización de algunas de estas actividades interviene la Comisión Naval de Regatas de la Escuela Naval Militar, de Marín.

La Armada participa en las regatas programadas con motivo del quinto centenario con el velero *Aífos 500*, de la clase *Club Swan 50*, cedido para ello por el fabricante, del cual conserva el nombre, al que se ha añadido el 500 por esta efeméride. Hasta ahora, el *Aífos 500* ha competido en el XX Trofeo S.M. La Reina y en la XXXVII Copa del Rey de Vela, en esta última patroneado por Don Felipe. Además, se creará en la Escuela Naval Militar el Campeonato Mundial Militar de Vela Crucero, que se celebrará en Marín entre 2019 y 2022.

BUQUE ESCUELA

Con la colaboración del Club Marítimo del Adra, la Armada ha organizado para el 6 de julio una regata especial en honor al navegante vasco, que efectuará el recorrido Bilbao-Guetaria-Bilbao. En ella estará presente el Buque Escuela *Juan Sebastián de Elcano*, que recalará en Guetaria para celebrar un homenaje ante uno de los dos monumentos a Elcano de la localidad, dentro de su XCI Crucero de Instrucción, iniciado en enero y que concluye el próximo mes de julio, con salida y llegada en Cádiz. Durante el mismo, lleva izada la bandera con la insignia del V Centenario de la Vuelta al Mundo.

En los siguientes cruceros el Buque Escuela se ajustará a las efemérides clave de la expedición: en el XCII tocará



Pepe Díaz

El buque escuela de la Armada celebrará el V Centenario con una nueva vuelta al mundo.

El Ministerio de Defensa aporta 30 de los 193 proyectos aprobados para el V Centenario

El explorador español Kitin Muñoz y el almirante Urcelay en el acto de la sociedad Explorers Club de Nueva York. Debajo, restauración de uno de los cuadros que se exhibirán en el Museo Naval de Madrid.



puerto en algunos lugares por los que pasaron los marinos que dieron la vuelta al mundo por primera vez, como Río de Janeiro o el ahora llamado Estrecho de Magallanes; y en el XCIII, con una duración aproximada de un año (entre 2020 y 2021), dará una nueva circunnavegación a la Tierra. Será la undécima para este buque, que realizó la anterior entre 2002 y 2003.

En su próxima circunnavegación, el *Juan Sebastián de Elcano* portará la bandera número 1.519 de la sociedad *The Explorers Club*, de Nueva York, que reconoce las más importantes gestas de la historia de la humanidad. La noticia de la concesión se dio a conocer el pasado 16 de marzo en la cena anual de la entidad, a la que asistió el segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante José Luis Urcelay.

EXPOSICIONES Y CONFERENCIAS

El 20 de septiembre se inaugura en el Museo Naval de Madrid la exposición *Fuimos los primeros: la vuelta al mundo de Magallanes-Elcano*, que tratará de resaltar la grandeza de la expedición y el apoyo institucional a la misma por parte de la Armada. Su pieza estrella será un modelo científico de la nao *Victoria*, en cuya construcción ha trabajado un equipo de investigación que dirigió el



ingeniero naval Francisco Fernández González, fallecido el pasado mes de octubre. En base a esta muestra habrá exposiciones itinerantes en diversas entidades culturales y sociales, tanto nacionales como internacionales.

El Museo Naval presentará en 2021 un cuadro de gran formato, encargado al pintor Augusto Ferrer-Dalmau, que representa a Elcano en su momento estelar, cuando decide volver por la ruta de India bordeando África. Además, ha diseñado un programa específico de actividades sobre el V Centenario, dirigido a un público no especializado, que tendrá lugar entre septiembre de 2019 y marzo del 2020. Las actividades serán de carácter familiar, orientadas fundamentalmente a un público infantil, con talleres, visitas teatralizadas y cuentacuentos; escolar, para alumnos de enseñanza primaria; y de adultos, sobre aspectos relacionados con la navegación, como el manejo de instrumentos náuticos.

La Semana Naval de Madrid dedicará su novena edición, en septiembre, a la primera vuelta al mundo. Igualmente, el Cuartel General de la Armada acogerá en 2019 y 2022, dentro de las jornadas anuales del Instituto de Historia y Cultura Naval, varias conferencias sobre diversos aspectos de la expedición. Adicionalmente, mientras dure la conmemoración, habrá simposios sobre la efeméride en Cartagena, Ferrol, Guetaria, Las Palmas, Sanlúcar de Barrameda, Sevilla y Tenerife, y en ciudades extranjeras como Buenos Aires, Lisboa, Manila, Montevideo, Nueva York o Río de Janeiro.

CÁTEDRA EXTRAORDINARIA

La Universidad CEU San Pablo y la Armada crearán la Cátedra Internacional CEU-Elcano, dirigida a especialistas y a un público interesado en la materia, y en particular profesores de los distintos niveles educativos, para los que se prevé desarrollar materiales docentes en diferentes soportes. La Cátedra propiciará, en colaboración con instituciones universitarias de los países vinculados a la expedición, la realización de actos



Real Club Náutico de Palma

La Armada participará en las regatas del quinto centenario con el velero Aifos 500.

conmemorativos en fechas y lugares de especial relevancia histórica.

La Secretaría General de Política de Defensa (SEGENPOL) elaborará dos publicaciones de cómic para difundir, entre los alumnos de primaria y secundaria, la hazaña de Magallanes y Elcano y la



Digitaltoon Studio

La película de animación sobre la aventura se estrenará en cines el próximo 12 de julio.

contribución española a la navegación y la exploración.

Los Premios Defensa, que reconocen el mérito de trabajos sobre asuntos de defensa, paz, seguridad e historia militar, incluirán en la modalidad de Investigación, durante todo el periodo de la conmemoración, una temática relativa al V Centenario.

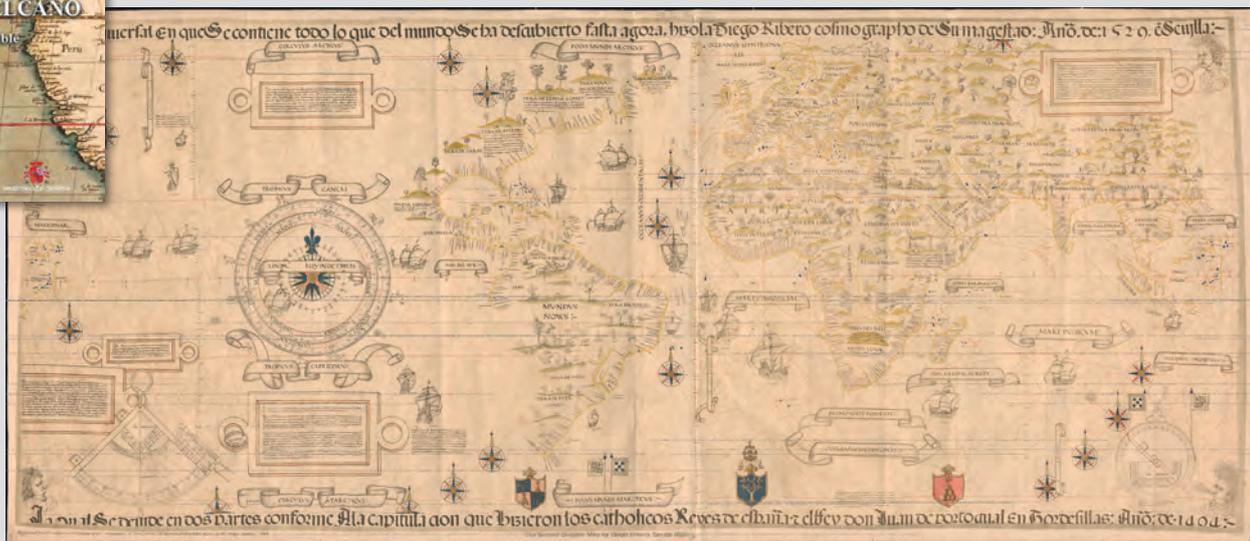
La edición de las actas del referido Congreso Internacional de Historia de Valladolid y de diversas publicaciones conmemorativas, el levantamiento de un monumento a Elcano en Madrid y la elaboración de dos series para RTVE sobre el navegante de Guetaria y la vida a bordo del Buque Escuela son otras actividades en las que participará el Ministerio de Defensa.

Los citados proyectos audiovisuales se inscriben en un convenio suscrito por el Departamento y RTVE para promocionar los acontecimientos relacionados con el V Centenario que sean considerados de especial relevancia a través de todos sus canales de televisión, radio y web.

Santiago F. del Vado



La aventura imposible [MDE]; mapa de Ribero (1529); exposición del INE; Desvelando horizontes; tratado de navegar de F. Falero (1535); libros de A. Rodríguez y M. González; carta de Felipe III; grabado de Carlos I y especial de Desperta Ferro.



Archivo Museo Naval

Publicaciones, exposiciones y recursos web mantienen viva la épica navegación del siglo XVI

Para saber más de UNA AVENTURA SIN IGUAL

LIBROS, páginas web, archivos, museos, conferencias, exposiciones... son fuentes que siempre están ahí para acercarse a la primera vuelta al mundo y a sus protagonistas, pero, en estas fechas, coincidiendo con la celebración del V centenario de su partida de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda en el otoño de 1519, cobran protagonismo.

La expedición se había puesto en marcha el año anterior, cuando Carlos I apostó por el proyecto del marino portugués Fernando de Magallanes para llegar a la Especiería y finalizaría tres después, en 1522, liderada por el también marino Juan Sebastián Elcano.

La primera web de referencia sobre el tema es la oficial de su conmemoración (www.vcentenario.es) y contiene toda la información sobre el viaje y la celebración.

El omnipresente *Google* rebasa con creces los cuatro millones de resultados al preguntar por «primera vuelta al mundo» y su apartado de libros supera los 8.000.

También en internet, una referencia importante es la Biblioteca Virtual de Defensa (www.bibliotecavirtualdefensa.es). Según el descriptor que se elija —primera vuelta al mundo, Magallanes, Elcano— sus resultados rondan los quince. El Catálogo Colectivo de Bibliotecas de Defensa (www.bibliodef.es), por su parte,

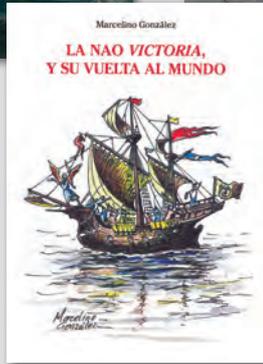
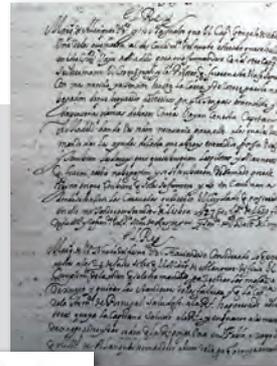
arroja una treintena de apuntes en la búsqueda «primera vuelta al mundo».

Y como editora, la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural (www.publicaciones.defensa.gob.es) tiene en su colección, entre otros, dos libros esenciales: *Desvelando horizontes II. Personajes de entonces y terminología básica de la navegación a vela y La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522*.

El singular repertorio de la Biblioteca Virtual de Defensa, con documentos históricos disponibles, ofrece solo una muestra de lo conservado en las colecciones del Ministerio. Permite ver, por ejemplo, textos como el diario de navegación de Magallanes o el derrotero del viaje desde San Agustín (Sudamérica), de Francisco Albo.

EN CENTROS NAVALES

Este último texto en concreto se conserva en el Archivo del Museo Naval de Madrid, pero no es el único. De hecho, el centro de la Armada es la referencia principal entre las colecciones de Defensa sobre la expedición, con cientos de documentos, libros y cartografía, tanto en sus salas de exhibición como custodiados en sus depósitos de fondos. Su filial de San Fernando (Cádiz) también exhibe un retrato de Elcano, entre otros fondos.



Archivo General Militar de Madrid

AGN de Madrid

Biblioteca Museo Naval

El Museo del Ejército (Toledo) tiene otro retrato del guipuzcoano y su biblioteca conserva documentación de referencia sobre el tema, entre libros y artículos de revista, incluida la *Revista Española de Defensa*. Además, el Archivo General Militar de Madrid guarda grabados de Carlos I, Magallanes y Elcano, así como una misiva de Felipe III con instrucciones para que se hiciera una carta de navegación del estrecho descubierto por el portugués.

Valladolid y el destacado papel de la Armada, con documentos originales completados con análisis.

La revista *Desperta Ferro Ediciones*, en su número de febrero, profundiza en la efeméride, en sus entresijos y en las múltiples facetas de los descubrimientos, no solo de la expedición a la Especiería, y confiesa su vocación didáctica, especialmente, de cara al mundo educativo.

Los espacios virtuales de la Biblioteca Nacional de España (www.bne.es) permiten consultar unos 350 resultados sobre la vuelta al mundo del Elcano, varios relativos a la celebración de 1919; y el Portal de Archivos Españoles (<http://pares.mcu.es>) incluye documentos dados de alta por el Archivo General de Indias.

En su web (www.ign.es), el Instituto Geográfico Nacional incluye varios mapas de la época que enseñan cómo la circunnavegación cambió el planeta. Sobre ellos, ha organizado una muestra en su sala de exposiciones (hasta diciembre).

LIBROS

La base del ISBN, del Ministerio de Cultura (www.mcu.es), reúne más de 25 títulos. Además, desde el inicio de la conmemoración se han publicado obras, como *Desvelando horizontes I*, de la Fundación del Museo Naval; *La primera vuelta al mundo* (Eclaf), de Agustín R. Rodríguez, y *La nao Victoria y su vuelta al mundo* (Fundación Alvargonzález), escrita por Marcelino González, capitán de navío en la reserva.

También han visto la luz *Magallanes. Hasta los confines de la Tierra*, de Laurence Bergreen (Ariel), y una edición conmemorativa de la editorial Taberna Libraria sobre el viaje, que aborda cuestiones como las Capitulaciones de

En internet de nuevo, vemos que Elcano se ha dado de alta en *facebook*, *twitter* (@elcano1476)... a través del capitán de navío y escritor Luis Mollá Ayuso; la nao *Victoria* tiene su fundación (www.fundacionnaovictoria.org/es), y que www.rutaelcano.com, de Tomás Mazón, muestra el itinerario del viaje con *Google Earth*.



El mapa de rutaelcano.com permite seguir a las naos en su expedición.

Tomás Mazón

EL RECUERDO DEL XIX

El Ateneo de Madrid (www.ateneodemadrid.com), por último, tiene disponible en su web la conferencia *Magallanes y Elcano*, del marino e historiador Pedro Novo (1892) y que se inicia con las siguientes palabras: «El viaje hecho por los españoles en el espacio de tres años alrededor del mundo es una de las cosas más grandes y maravillosas que se han ejecutado en nuestro tiempo, y aún de las empresas que sabemos de los antiguos».

Esther P. Martínez