

La primera vuelta al mundo en el Museo Naval de Madrid

# LAS VOCES DE UN VIAJE EXCEPCIONAL

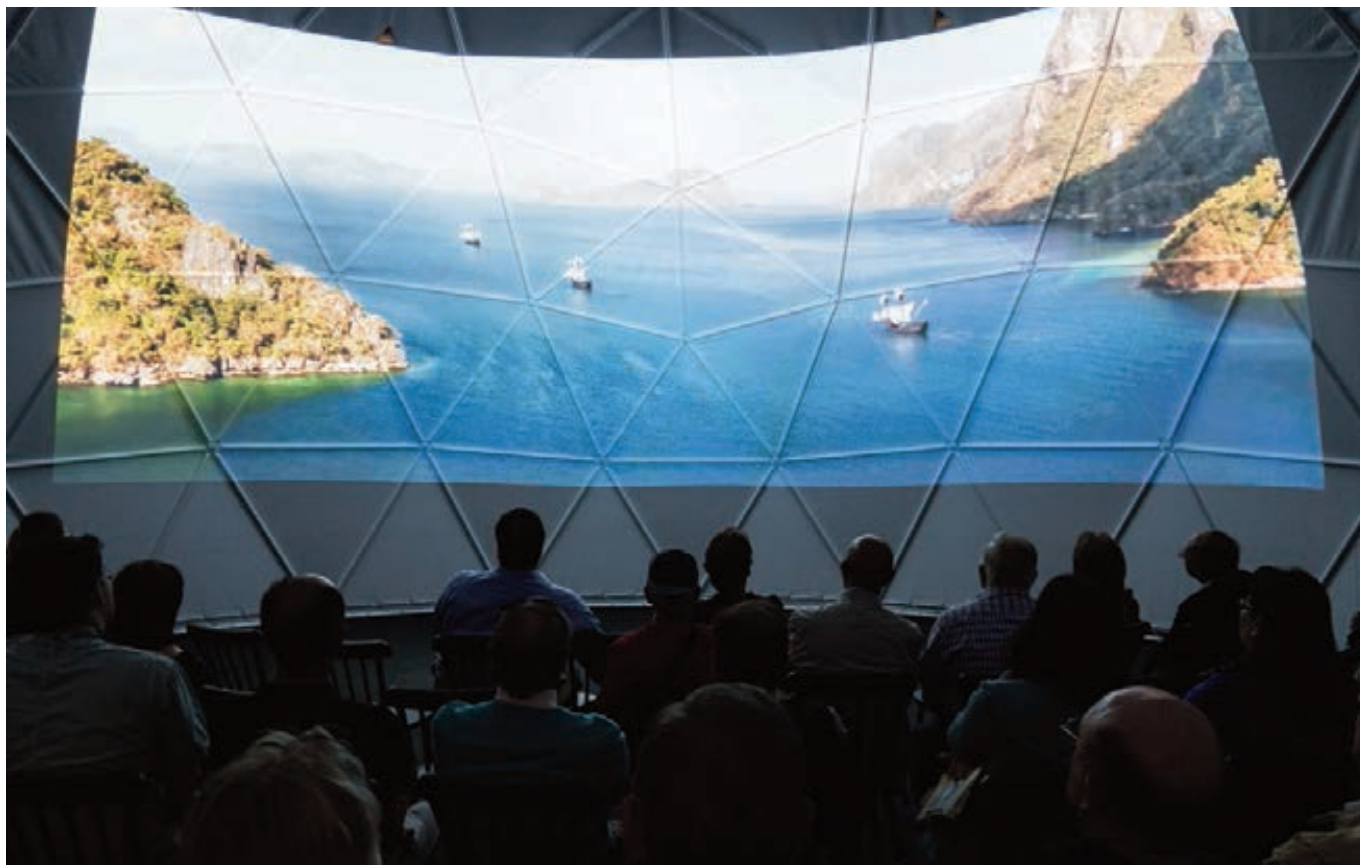




► Carta mapamundi "Kunstmans IV". Atribuida a Jorge Reinel, ca. 1519 (Bibliothèque nationale de France. París. Original en Ameeribibliothek de Múnich).

*“Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la vuelta al mundo” se titula la exposición con la que el Museo Naval de Madrid se suma a los actos del V centenario. Un título con el que se ha querido realzar a sus protagonistas, marinos de muy diversa procedencia, para que, situándoles en el contexto de su época, reivindiquen el privilegio de haber sido los primeros en realizar la circunnavegación alrededor de la Tierra.*





**La exposición destaca** no solo por su espectacular ambientación y montaje —que alterna técnicas expositivas clásicas con otras más modernas como proyecciones y *video mapping*—, sino también por el valor histórico del casi centenar de piezas seleccionadas, procedentes de 23 instituciones de varios países.

Los 1.100 m<sup>2</sup> dedicados a la muestra se organizan en cinco espacios: El conocimiento que en aquella época se tenía del mundo; el origen del proyecto y las razones que motivaron el viaje; los preparativos y los medios empleados; el viaje en sí y cómo este pasó de ser una empresa comercial a convertirse en una hazaña sin precedentes, y, por último, las consecuencias de la expedición —científicas, económicas y políticas—. Todo ello precedido por un cortometraje, proyectado en una pantalla panorámica en el interior de un domo geodésico, en el que de forma dramatizada se relatan los principales hitos del viaje. Además, durante todo el recorrido se pueden leer, inscritos en las paredes, fragmentos de algunos textos de quienes vivieron aquella experiencia, como el griego Francisco Albo, que llevó un diario de navegación, y el italiano Antonio Pigafetta, autor del más fascinante libro sobre ese viaje.

## El mundo a comienzos del siglo XVI

Poco después de que Colón descubriera lo que creyó la parte más oriental de Asia, cosmógrafos y cartógrafos tenían la convicción de que esto no era así, y que entre los recién descubiertos territorios y las auténticas Indias mediaba un océano de dimensiones imprecisas; algo que en 1513 verificó Núñez de Balboa cuando avistó por primera vez ese océano, al que bautizó con el nombre de Mar del Sur. También se hizo patente que el nuevo mundo al que se llamó Indias Occidentales no era solo un conjunto disperso de islas y tierras en medio del Atlántico, sino un continente que se interponía entre dos océanos.

Dado que la esfericidad de la Tierra era un hecho incontrovertido desde hacía mucho, un posible paso a través de ese continente suponía un mundo de oportunidades para las cortes europeas, pero sobre todo para la Corona de Castilla. En el Tratado de Tordesillas de 1474, Castilla y Portugal se repartían el mundo conocido y también el que quedara por descubrir. Trazada una raya de norte a sur a 370 leguas de Cabo Verde, todo lo que estuviera a poniente pertenecería a los españoles y lo que quedara a levante a los portugueses, donde

► Proyección del cortometraje que da inicio a la exposición.

### Antonio Pigafetta, cronista de la vuelta al mundo

Fueron varios los relatos que se hicieron sobre la vuelta al mundo, pero ninguno como el de Antonio Pigafetta, que García Márquez calificó como "libro breve y fascinante en el cual ya se vislumbran los gérmenes de nuestras novelas de hoy". Pigafetta había nacido en Vicenza (Lombardía) en 1482 y estudiado cartografía y astronomía en Roma, donde entró al servicio del cardenal Chiericati, que en 1519 se encontraba en Barcelona como nuncio del papa León X. Allí tuvo Pigafetta noticias del viaje y decidió ir a Sevilla para embarcarse, según sus propias palabras, "por ver las grandes y extraordinarias cosas que había en el mar Océano y, al mismo tiempo, hacerme con un nombre que llegase a la posteridad". En la relación de embarque aparece como Antonio Lombardo, y no se enroló como escribano o cronista sino como sobresaliente –hombre de armas que sustituye a otro en caso de necesidad– y como criado al servicio de Magallanes, por el que sentía una profunda admiración. (En cambio, en ninguna parte de su relato menciona a Elcano, con el que debía existir cierta animadversión, aunque en su libro no manifieste la causa de esta.) A su vuelta, parece que ofreció el relato a Carlos sin éxito, y no consiguió publicarlo hasta 1530, gracias al gran maestro de la Orden de San Juan, Felipe Villiers de L'Isle Adam. A partir de entonces se pierde todo rastro de su vida.

El libro de Pigafetta no es solo una crónica literaria minuciosa y entretenida de los avatares del viaje, sino que atesora un gran interés por sus atinadas observaciones sobre etnografía, paisaje, flora y fauna, describiendo el aspecto, vida y costumbres de los pueblos de la América austral, las Filipinas, Molucas, Borneo... y nuevas especies como vicuñas, pingüinos, aves del paraíso y otras muchas. Además, reunió un abultado vocabulario (casi un millar de voces) de las distintas lenguas habladas por los habitantes de esos lugares.

ya habían establecido intereses comerciales a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza y el Índico. Así, el nuevo continente (excepto el actual Brasil) y todo cuanto estuviera hacia el oeste, hasta un hipotético antemeridiano cuya ubicación no era posible determinar, era terreno reservado a los cas-

tellanos. Encontrar un paso a través del nuevo continente abría a estos las puertas al descubrimiento y conquista de otros territorios y al comercio con las ricas islas de la Especiería (las Molucas), todo ello sin surcar las aguas reservadas a los portugueses.



► Video mapping con escenas del trayecto y sucesos del viaje.



En este contexto se sitúa la correspondencia entre Magallanes y su amigo el también portugués Francisco Serrano, que se había establecido en las Molucas desde su descubrimiento en la expedición lusa de 1512. En sus cartas, Serrano insta a su amigo a que se reúna con él en lo que describe como un paraíso, y posiblemente fuera él quien proporcionó a Magallanes datos según los cuales las islas de la Especiería podían encontrarse en la parte del mundo perteneciente a España. Con estos datos y provisto de varios mapas, Magallanes, acompañado por el cosmógrafo portugués Rui Faleiro, se presentó ante Carlos I para proponerle viajar hacia Occidente y, encontrando el paso que comunicara el Atlántico con el Mar del Sur, llegar a la Especiería. Antes había propuesto el viaje al monarca portugués, que había desdeñado el proyecto, todo lo contrario que el futuro emperador, que en marzo de 1518 firma con Magallanes y Faleiro (que al final no llegaría a embarcar en la expedición) la “Capitulación para ir a descubrir la Especiería”.

Sobre estos antecedentes discurre la primera parte de la exposición, donde se explica a través de paneles y mapas la situación descrita y se exhiben piezas, algunas originales y otras facsimilares, referentes a este momento. Destacan el mapamundi de Cantino (1502), el globo de Martin Behalm (1492), el mapa “Imperio de los abisinios o del



► Busto de Carlos I. Anónimo, ca. 1515-1519 (Museum of Fine Arts, Ghent / ©www.lukasweb.be - Art in Flanders vzw, photo Hugo Maertens).

Preste Juan” perteneciente al *Theatrum Orbis Terrarum* de Ortelius, o la carta mapamundi “Kunstmann IV”, atribuida a Jorge Reinel, que Magallanes llevó a sus reuniones con el rey. Entre los documentos están la ratificación del Tratado de Tordesillas de 1494, el citado “Asiento y Capitulación hecha con Fernando de Magallanes y el bachiller Rui Faleiro, caballeros de la Orden de Santiago y naturales de Portugal, para ir a descubrir la Especiería”, y un memorial que el comandante portugués envió a Carlos I “haciendo

► Vista de Sevilla. Anónimo. Principios del siglo XVII (©Archivo Fotográfico. Museo Nacional del Prado, Madrid).







► Atlas de Battista Agnese, 1544 (Biblioteca Nacional de España).

diversas peticiones relacionadas con la armada a la Especiería”, de octubre de 1518. Otras piezas son los retratos de Magallanes (anónimo de comienzos del XVI), el de Juana de Castilla (ca. 1501-1510) y el busto de un Carlos I joven realizado por autor anónimo entre 1515 y 1519.

## Los preparativos

Los viajes colombinos y los realizados por los portugueses al Índico habían supuesto un paso de gigante en la experiencia oceánica. Sin embargo, el arte de navegar en el siglo XVI seguía sometido a limitaciones que hacían de la navegación un azar plagado de riesgos, sobre todo en el caso de enfrentarse a mares desconocidos, como era el caso del viaje a las Molucas por el oeste, en el que ni siquiera era seguro que hubiera un paso para alcanzar un nuevo océano cuya extensión, además, se ignoraba.

Sobre el arte de navegar, en la exposición se muestran una edición del siglo XIX del libro titulado *Roteiro da viagem* que realizó Vasco de Gama en 1479, el *Derrotero de Mateo Jorge*, la *Suma de Geographia* de Fernández Enciso y el *Tratado del Esphera y del arte de marear*, de Francisco Faleiro, hermano de Rui, al que Carlos puso al frente de los preparativos del viaje.



► Sacos con especias en uno de los ambientes recreados en la exposición.

► Modelo de la nao *Victoria*, de Francisco Fernández González, Luis Fariña Filgueira, Fernando Sagra Sanz y José Antonio Álvarez Manzanares, 2019 (Museo Naval, Madrid).



## Las naves

En la exposición se muestran los modelos de las cinco naves que partieron de Sevilla y se dan sus características.

- ✓ *Santiago*. Coste: 187.000 maravedíes. Porte: 75 toneles (90 toneladas). Arboladura: 3 palos. Tripulación: 32 hombres. Encallada y hundida en la Patagonia.
- ✓ *San Antonio*. Coste: 330.000 maravedíes. Porte: 120 toneles (144 toneladas). Arboladura: 3 palos. Tripulación: 56 hombres. Desertó en el estrecho de Magallanes, regresando a Sevilla.
- ✓ *Concepción*. Construida en Bilbao. Coste: 228.000 maravedíes. Porte: 90 toneles (120 toneladas). Arboladura: 3 palos. Tripulación: 44 hombres. Quemada y hundida en Bohol al no quedar tripulación suficiente para gobernarla.
- ✓ *Trinidad*. Construida en Bilbao. Coste: 270.000 maravedíes. Porte: 110 toneles (135 toneladas). Arboladura: 3 palos. Tripulación: 62 hombres. Sufrió una avería en Tidore, no pudiendo emprender el regreso y siendo apresada por los portugueses.
- ✓ *Victoria*. Construida en Zarautz. Coste: 300.000 maravedíes. Porte: 85 toneles (110 toneladas). Arboladura: 3 palos. Tripulación: 45 hombres. La única que regresó a Sevilla. Desaparecida posteriormente en un viaje de vuelta a España desde las Antillas.

Magallanes, sin duda, contaría con algunos de estos tratados, así como con los instrumentos más avanzados de la época. No obstante, como se explica en la muestra, en el siglo XVI solo se podía averiguar –aparte del rumbo mediante la aguja de marear– una de las dos coordenadas necesarias para determinar la posición de un barco: la latitud, que se establecía con un astrolabio y un cuadrante (ya que desde la antigüedad se sabía que la latitud coincide con la altura de un lugar determinado respecto al polo celeste), mientras que la otra coordenada, la longitud, no pudo establecerse con precisión hasta la invención del cronómetro marino, ya en el siglo XVIII, por lo que tampoco era

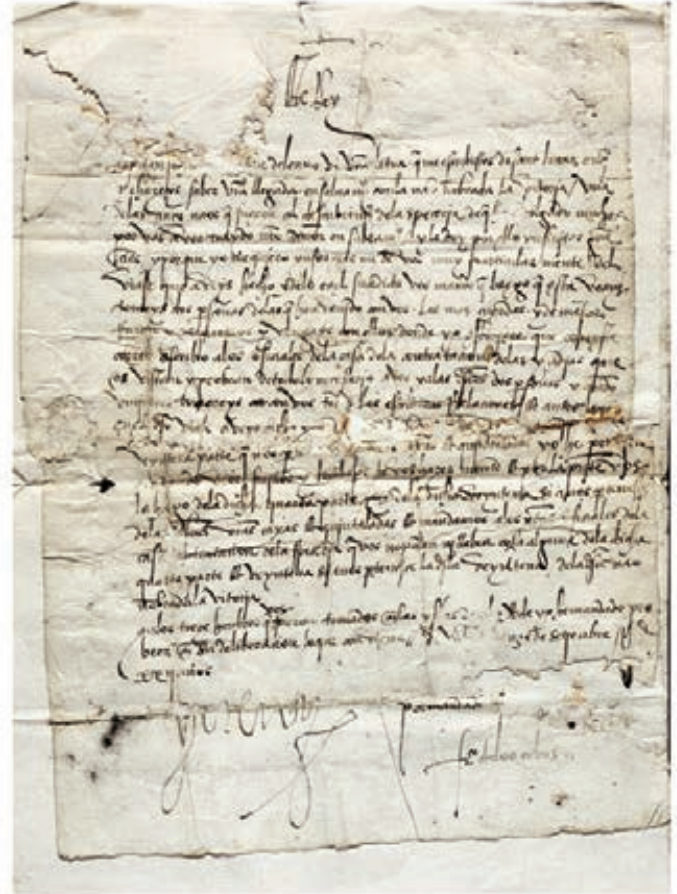
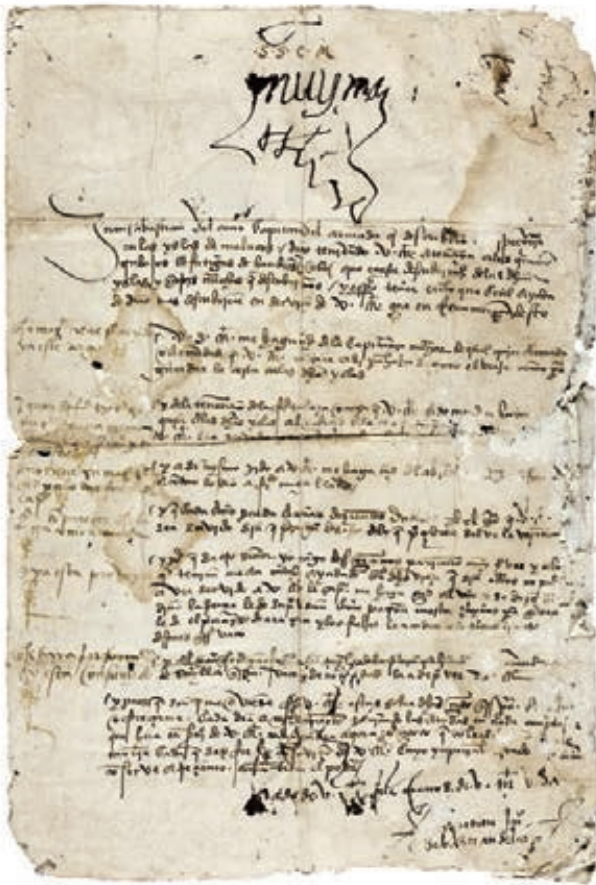
factible calcular con exactitud la distancia recorrida. La muestra exhibe también un repertorio de los instrumentos, como un astrolabio, una ampolleta de arena para medir el tiempo, un compás, un cuadrante o un escandallo, todos ellos del siglo XVI.

Los preparativos de la expedición duraron un año y supusieron un desembolso de casi 9 millones de maravedíes, financiados por la Corona y por un grupo de comerciantes castellanos. Durante ese tiempo fueron llegando a Sevilla, punto de partida, los carros cargados con vituallas y pertrechos: siete vacas vivas para disponer de leche fresca, carne, pescado en salmuera, bizcocho, harina, legumbres,



► Astrolabio portugués y ampolleta de medir media hora, ambos del siglo XVI.





► Carta de Juan Sebastián Elcano a Carlos I dando noticias de su llegada y solicitando diversas mercedes. Valladolid, 5 de noviembre de 1522 (izqda.) y carta de Carlos I a Elcano acusando recibo de su «letra» y mandándole acuda con dos personas de las que han venido con él. Valladolid, 11 de septiembre de 1522 (Archivo Histórico de Euskadi. Bilbao. ©Eusko Jaurlantza-Gobierno Vasco, Euskadiko Artxibo Historikoa – Archivo Histórico de Euskadi).

frutos secos, aceite, vino, agua..., así como arpones, anzuelos y redes para pescar; mapas, cartas e instrumentos náuticos. Para los intercambios se embarcaron telas, plomo, alumbre, cobre, peines, espejos, cuchillos, vidrios, pulseras, campanillas... Para el registro, cuadernos y pergaminos (que más tarde fueron también muy útiles para el intercambio pues eran muy apreciados por los nativos).

Las cinco naves iban armadas con cañones, bombardas y falconetes, y su correspondiente munición y pólvora, además de armas de ataque y defensa personal, como arcabuces, ballestas, picas, petos y dos armaduras completas. Se llevaron también toda clase de utensilios y herramientas, toneles, medidas y balanzas, pez para calafatear, una fragua con fuelle y una piedra de amolar, sin olvidar los utensilios litúrgicos para las celebraciones religiosas. De todo ello da cuenta la exposición con algunas piezas de la época, además de una impresionante reproducción a escala 1/24 de la nao *Victoria* realizada en los talleres del museo.



► Armas de las islas del Pacífico y las Filipinas.

## Viaje a lo desconocido

El lunes 10 de agosto de 1519, los marineros, con Magallanes al frente, salieron en procesión desde el convento de Santa María de la Victoria de Triana. Les acompañó una gran multitud, ya que el viaje con el fin de descubrir y conquistar para



Castilla la Especiería y previsiblemente otras tierras había despertado un vivo interés entre la población de Sevilla, que era el principal puerto del reino desde que los Reyes Católicos habían otorgado a la ciudad el privilegio del comercio con América e instituido, en 1503, la Casa de Contratación, por lo que abundaban los mercaderes navales, la gente de mar y hombres en busca de fortuna. Además, en Sevilla había muchos portugueses que se habían exiliado allí hacía años a consecuencia de las intrigas palaciegas durante el reinado anterior. De ahí también que fueran los segundos en número de tripulantes después de los españoles. La nómina total de estos varía según las fuentes, pero ronda los 240, de los que más de la mitad eran españoles, algo más de la décima parte portugueses y el resto, de muy diversas procedencias. Las tripulaciones de las naos estaban formadas por multitud de oficios: por supuesto los capitanes y pilotos, como responsables del gobierno y la navegación, maestros, marineros y grumetes. Pero también barberos y cirujanos, calafates, carpinteros, despenseros, escribanos, alguaciles, tesoreros, capellanes y hombres de armas.

En cuanto al viaje y sus circunstancias, ya ha sido contado en las páginas de esta revista, por lo que nos limitaremos a contextualizar la muestra del Museo Naval. En esta, el viaje se hace explícito en varias salas sobre grandes *video walls* panorámicos en los que mediante grafismo electrónico aparecen de forma animada el trayecto, las naves y los sucesos más importantes: la búsqueda del paso hacia el oeste, los motines, deserciones y naufragios, la navegación por el desconocido océano, el hambre y la sed, el frío, el escorbuto, los nativos, los animales y plantas, la muerte de Magallanes... También se exhiben piezas relacionadas, como las armas de la época, tanto españolas como indígenas (lanzas de los bagobo de Mindanao, escudos de las Célebes, los temidos kris y kampilan de los moros de Joló), así como modelos de embarcaciones del Pacífico.

## Primus circumdedisti me

Tras la muerte de Magallanes y ya con solo dos naves, son nombrados jefes Gómez Espinosa, nuevo capitán de la *Trinidad*, y Elcano, de la *Victoria*. Estos, tras pasar por el mar de las Célebes y Borneo, consiguieron llevar las dos naos hasta Tidore, la principal isla de las Molucas. Era el mes de noviembre de 1521. Por fin habían alcanzado el objetivo del viaje, la ansiada Especiería.



► Escenificación de la muerte de Magallanes.

Allí permanecieron dos meses comerciando con los isleños, embarcando en las bodegas nuez moscada, clavo, jengibre y otras apreciadas especias, hasta que tuvieron noticias de que Portugal había enviado una armada para apresarles. Nada más decidir la partida, se detecta en la *Trinidad* una vía de agua. Se acuerda, pues, partir solo con la *Victoria* y que la otra nave repare su avería y regrese luego a España navegando hacia el Este, lo que no conseguiría –faltaba aún medio siglo para que Urdaneta hiciera con éxito el primer “tornaviaje” a través del Pacífico–, siendo apresada poco después por los portugueses.

Es el momento de la gran decisión de Elcano, que, al mando de la *Victoria* con 43 tripulantes, opta por regresar a España navegando hacia el Índico y doblar el cabo de Buena Esperanza, a pesar de que con ello se arriesga a caer en manos de Portugal, que tiene el control de ese océano y de las costas africanas. No obstante, su pericia le permitirá

► Carta del estrecho de Magallanes perteneciente al *Islario general de todas las islas del mundo*, de Alonso de Santa Cruz, siglo XVI. (Biblioteca Nacional de España).







► *Primus Circumdedisti Me*. Óleo sobre lienzo de Augusto Ferrer Dalmau, 2019.

tomar las rutas menos frecuentadas por los lusos —e incluso desconocidas hasta entonces—, arrostrar temporales y eludir las escuadras portuguesas, evitando recalar en puertos aun a costa de no reponer provisiones. Al final, el 6 de septiembre de 1522, la *Victoria*, con los únicos 18 supervivientes de la expedición, llega a Sanlúcar de Barrameda. Se había completado la primera vuelta al mundo.

Las consecuencias del viaje fueron importantísimas, aunque no precisamente en cuanto al comercio de especias: la ruta era demasiado larga y peligrosa, lo que la hacía poco rentable, y la Especiería siguió en disputa y generando tensiones. Pero en otros aspectos, sobre todo científicos, aquel viaje fue trascendental: por primera vez se tenía una visión global de la Tierra, con las consecuencias cartográficas —y también políticas— que eso trajo consigo; se descubrieron nuevos territorios y gentes, y se describieron especies animales y botánicas nunca catalogadas antes.

En la última sección de la muestra se ilustran estas consecuencias con diversas piezas, comenzando por la *Carta náutica de la India y de las Molucas*, levantada por Nuño García de Toreno en 1522, que fue la primera realizada con los datos de la expedición. Otras cartas que se exponen son la del estrecho de

Magallanes incluida en el *Islario general de todas las islas del mundo*, de Alonso de Santa Cruz; el *Atlas* de Battista Agnese; algunos de los distintos mapas de las Molucas y de Filipinas que fueron apareciendo en los años posteriores, o los de la América Meridional, de los que el Museo Naval expone el incluido en el *Atlas* impreso por Henrici Hondij. Heredero inmediato del viaje es asimismo el globo de Johanesh Schöner (1523). Y también están presentes libros de botánica, con láminas de nuevas especies, que solo fueron posibles tras la circunnavegación, como el de García de Orta, el de Adam Lonitzer y el de Iacobus Theodorus. A lo anterior se añaden documentos como el “Libro de las Pazas y Amistades” entre Elcano y los reyes locales, y las cartas que se escribieron Elcano y Carlos I tras el regreso a Sevilla. Cierra la exposición el óleo de Augusto Ferrer Dalmau titulado *Primus Circumdedisti Me*, que representa al marino de Guetaria y su tripulación a bordo de la *Victoria*.

Ya a la salida, despiden al visitante, impresos con letra caligráfica sobre un gran panel, los nombres de los tripulantes que se embarcaron en Sevilla hace 500 años para emprender el viaje más extraordinario de la Edad Moderna.

Mariano Serrano / Fotos: Museo Naval