

Magallanes y Elcano, travesía al fin del mundo

GABRIEL SÁNCHEZ SORONDO



Colección: Historia Incógnita
www.historiaincognita.com

Título: *Magallanes y Elcano, travesía al fin del mundo*
Autor: © Gabriel Sánchez Sorondo

Copyright de la presente edición: © 2020 Ediciones Nowtilus, S. L.
Camino de los vinateros, 40, local 90, 28030 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Diseño y realización de cubierta: Universo Cultura y Ocio

Imagen de portada: Composición a partir de: *Retrato de Juan Sebastián Elcano*, Museo Marítimo Torre del Oro de Sevilla (siglo XIX, anónimo) y *Retrato de Hernando de Magallanes*, Museo Naval de Madrid (1848, autor desconocido).

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-1305-155-0
ISBN impresión bajo demanda: 978-84-1305-156-7
ISBN edición digital: 978-84-1305-157-4
Fecha de edición: noviembre 2020

Impreso en España
Imprime: Calprint Digital
Depósito legal: M-25849-2020

A Lucía Gálvez, por su generosa colaboración, en materia de fuentes
bibliográficas;
cartografía imprescindible para navegar este volumen.

A mis editores, Jorge Zicolillo y Julio Acosta, por la paciencia
y también por la orientación que me prestaron en esos vendavales
propios de toda escritura.

Índice

Introducción. Una revolución cartográfica	13
Capítulo 1. Don Hernando	17
Don Hernando	24
Malaca	25
El esclavo de don Hernando	26
Un veterano de guerra sin fortuna	27
El desprecio de un rey... ¿afortunado?	28
De Portugal a España	31
El encuentro con Ruy Faleiro	32
Llegar a Sevilla	33
Islas de las Especias	35
Tratado de Tordesillas	38
Las razones y pasiones de Carlos I	41
Las condiciones del apoyo	43
Elcano: discípulo, amotinado, sobreviviente	45
Pigafetta: el cronista oficial	46
Un nuevo lenguaje para un nuevo hombre	50

Capítulo 2. Entre el silencio y la corrupción	53
El reclutamiento	55
El poder real y el poder verdadero	57
Dos años para organizar la flota	61
Choques entre el cosmógrafo y el marino	63
La partida	64
Las arcas de Noé	65
Capítulo 3. Los capitanes y la caja de Pandora	69
Cartagena: el huevo de la Serpiente	72
Los rituales del almirante	74
Rumores de sedición e impertinencias	76
Sin buenos vientos para don Hernando	78
La insolencia que rebasa la copa	80
Capítulo 4. Las costas del Brasil	85
Los amables guerreros	88
Esas deliciosas vírgenes caníbales	90
El estrecho que resultó río	94
Hombres con voces de toro	96
Hacia el sur insondable	99
El motín de la San Antonio	102
Capítulo 5. Insubordinados	105
El contragolpe	108
Rollo y Picota	110
La primera ejecución	112
Los indios patagones	114
La interacción con los aborígenes	117
Capítulo 6. Los caminos abiertos	123
Misa en el río Santa Cruz	126
¡El estrecho al fin!	128
Reagrupar fuerzas	132
La fuga del galeón San Antonio	136

Capítulo 7. Dolor Pacífico	143
Islas y ladrones después del purgatorio	150
Cebú o el último paraíso	152
La batalla final del soldado cojo	154
Capítulo 8. El testamento de Magallanes y la gloria de Elcano ...	161
La soledad de la Victoria	166
El Maluco	170
Elcano o los caprichos del destino	172
Capítulo 9. Mares, naves y puertos: los caminos de la epopeya	173
Marinos y soldados	179
El Puerto de Sevilla	184
Capítulo 10. Retrato de un mundo nuevo	189
Mundo medieval	191
Mundo en crisis	194
Un mundo por descubrir	196
Los reinos protagónicos: la Europa de Magallanes	201
Un cambio de paradigma	207
Capítulo 11. La última Victoria de Magallanes y Elcano	209
Cinco siglos después, la segunda Victoria	211
Una experiencia única	213
Hacer historia, vivir historia	215
Conclusiones	221
Gronología	223
Bibliografía	225
Webgrafía	230
Archivo documental. Los costes de la epopeya	231
Naos y aparejos	231
Artillería, pólvora y cosas necesarias para ella	237
Ballestas, espingardas, coseletes y otras armas	239

Mantenimientos que van en la Armada y gastos hechos en ellos	240
Cosas de despensa y otras menudencias que van en la Armada	242
Cosas de cobre y otras menudencias que van en la despensa para servicio de las naos	244
Mercaderías que van en la Armada, y sueldo que se ha pagado á la gente que va en ella	250
Cartas de marear y cuadrantes y estrolabios y agujas y relojes que se dio a la Armada	250
Sumario de todo el coste de la Armada	251

Introducción

UNA REVOLUCIÓN CARTOGRÁFICA

Uno y muchos hombres en muchas formas, en muchos tiempos; Hernando de Magallanes, proyecta la imagen histórica que evoca el Proteo de Borges. Es un ser que se reconstruye a sí mismo, reformula la dimensión del globo terrestre y reconvierte al mundo. Desde la primera crónica de su viaje hasta las últimas páginas publicadas acerca de este navegante portugués descubriremos que Magallanes muta y redefine sin solución de continuidad su esencia y su contexto.

He aquí el hombre que cambia de bandera, de rumbo, de nave, y sin embargo mantiene firme el timón de su místico deseo; atravesar al nuevo continente por un paso marítimo escondido y recorrer la espalda de la tierra para volver a Europa. Ese es el objetivo, aunque la excusa sea llegar, por una mejor ruta, al archipiélago Maluco, edén de la especiería, joya comercial de su época.

La gesta de Magallanes y Elcano, tan dramática y accidentada, se inscribe, sin embargo, en los cánones de su época. La comprobación de rutas oceánicas nuevas solía tener un precio inevitable, parte del cual se pagaba en vidas humanas. Toda travesía, toda búsqueda de tierras, todo intento fundacional

que se llevara a cabo en condiciones tan precarias (a la luz de la tecnología actual) implicaba la posibilidad del error. A comienzos del siglo XVI los mapas eran, todavía, una expresión de deseo más que un plano orientativo. Así pues, la cartografía resultaba, en consecuencia, limitada y por lo tanto, muchas veces confusa. Y ratificarla o rectificarla podía insumir el fracaso de varias misiones náuticas.

Las posibilidades de explotación que arrojaban las rutas marítimas cortas, seguras, eran claras. Las apuestas de mayor envergadura resultaban, a su vez, más riesgosas. De todas las empresas en este sentido, la de Magallanes fue, a la luz de los hechos, la de mayor extensión en tiempo y en espacio. Y así también, para muchos, la más conmovedora.

Lo esencial no solo es invisible a los ojos, sino también a la geometría racional, siempre equívoca: Colón no llegó a la India y Magallanes no llegó vivo a las Malucas. Sin embargo, en su trayecto descubrió algo que le era desconocido: la inconmensurable extensión del océano Pacífico. Y la impredecible prolongación de tierra que escondía América. Aquello era el sur. El verdadero sur que empezaba a insinuarse como colosal raíz de la América completa.

Semejante verdad geográfica fue parida con dolor. Con hambre. Con incertidumbre. Apenas unos pocos sobrevivieron para dar testimonio de una América ciclópea. De un mar casi infinito.

Si en la oscuridad de las contradicciones medievales que asolaban el mundo de Magallanes y Elcano habitaban dragones y abismos, estos fueron derrotados. Pero para derrotar y desenmascarar a los fantasmas poniendo en su lugar una realidad física, tangible, irrefutable, hubo que ofrendarles a otros elementos (el mar, los vientos, las distancias) cuatro de las cinco naves que integraban aquella flota partida de Sanlúcar de Barrameda, Sevilla, en 1519.

La codicia, el deseo de éxito personal, la fascinación por gobernar —sobre pequeñas comunidades o sobre pueblos enteros— la política, la vocación nominativa del hombre que quiere bautizar todo lo que sea posible: estos fueron algunos móviles de la conquista y en ese marco, lo fueron también de la travesía que descubrió el estrecho. Pero la reverberación de estos hechos, tiene que ver con un hombre en particular, con una personalidad puntual, con un espíritu de condición irrepetible.

Ahondar en la naturaleza esencial de Magallanes y Elcano, en aquellas misteriosas figuras psicológicas, en coordinación con el viaje que realizan y con el mundo social, geográfico, climático, cultural desde el que se lanzan a la aventura, fue el desafío de estas páginas.

Se trata aquí de concebir a Magallanes como embrión de una transformación universal y a Sebastián de Elcano como continuador genético de la misma. Porque de no haber un Elcano, Magallanes no hubiese tenido voz histórica. Podría decirse pues que, sin un Elcano, Magallanes carecería de consistencia real, como todo aquello que no deja testigos ni huellas.

Por último, y antes de abordar el primer capítulo, cabe advertir que las páginas siguientes no pretenden una reformulación de los hechos, sino un repaso sobre los matices humanos de la gesta; sobre aquellos acentos no oficiales que quizás quedaron en el tintero de la historia oficial. Podría juzgarse que el móvil de este libro fue solo un entusiasmo intuitivo y literario. Eso es también probable.

En cualquier caso, el conjunto de esta obra; las reflexiones, la bibliografía consultada, las investigaciones, los gráficos, dirán lo suyo, y el lector sacará conclusiones propias. En lo personal, me siento satisfecho y agradecido por la oportunidad editorial que aquí se plasma, y soy consciente de haberme comprometido a la altura de las circunstancias. Aunque, claro, como todo autor sabe, un libro nunca se termina de corregir hasta que nos lo sacan de las manos. Y así debe ser, pues si no, no se publicarían libros.

Gabriel Sánchez Sorondo

Capítulo I

Don Hernando

Le dimos el nombre de estrecho de los Patagones. Cada media legua se encuentra un puerto seguro con agua excelente, madera de cedro, sardinas y abundantísimos mariscos. Había también yerbas, algunas amargas pero todas comestibles, sobre todo una especie de apio dulce que crece junto a las fuentes... no hay en el mundo mejor estrecho que este...

(Extracto de *Relazione del primo viaggio intorno al mondo* de Antonio Pigafetta, 1519)

La expansión ultramarina: ¿hay acaso un tramo más fascinante en la historia de Europa? ¿Hay aventura más extraordinaria que aquellas expediciones donde se descubrían los probables paraísos terrenales, las rutas revolucionarias del comercio, nuevas formas humanas, ritos, creencias, alimentos, texturas, animales? No hubo desde entonces descubrimientos terrestres que causaran tanta sorpresa, tanta codicia, tanto desconcierto, tanta obnubilación. La gran aventura de Magallanes es paradigmática del precio que habían de pagar muchos aventureros embarcados en tan ambiciosas empresas.

Pero antes de abocarnos a la expedición misma, antes incluso de presentar a sus personajes, y ahondar en causas y consecuencias de esta gesta cuasi sobrenatural donde un puñado de hombres sobrevivieron milagrosamente

al hambre, entre otras muchas adversidades, es menester repasar el contexto histórico.

Empecemos por establecer el hecho de que, a fines del siglo xv y en el xvi, las misiones que empezaban con Colón y seguirían con el resto de los adelantados, transformaron completamente la imagen del mundo conocido, dieron lugar a la colonización y evangelización de nuevos espacios, a la mutación del tráfico marítimo en un comercio mundial, y, con todo ello, a un profundo cambio de la vida del Viejo Mundo. En este proceso, España y Portugal tuvieron un papel de protagonistas y señalaron el camino a otras naciones.



Los puertos medievales modificaron la vida de Europa y fueron la bisagra fundamental entre el feudalismo y el capitalismo. Pintura de la época.



Vasco da Gama. Su destreza para navegar y su sensibilidad política, lo convirtieron en el marino más influyente de la corona española.

acompañó, alcanzó Calicut el 20 de mayo de 1498. A pesar de la manifiesta hostilidad de los comerciantes árabes, que se dieron cuenta del peligro que para sus negocios representaba la presencia de los portugueses, Vasco de Gama, actuando con gran diplomacia, logró establecer relaciones con el rajá de Cananor. En agosto de 1499, con dos naves y 80 hombres solamente, pudo regresar a Lisboa —después de un accidentado viaje de dos años— con un cargamento de pimienta y canela.



Manuel I, el Afortunado. Manejaba las cuestiones de Estado conforme más a la intuición que a la reflexión. Magallanes, tosco en cuestiones políticas, padeció de la total antipatía del rey. (Ilustración: Pablo Loureiro.)

Tras la muerte de Vasco da Gama, Magallanes era el más capaz y experimentado entre los oficiales portugueses de primera línea, para cualquier empresa oceánica de fuste. Corrían tiempos de gran circulación marítima: los buques partían hacia África o hacia las Indias con una frecuencia semanal. Todo favorecía un reconocimiento oficial para con este diestro capitán de buque. Pero inciertas razones —¿ánimicas?, ¿políticas?, ¿comerciales?— rigieron los hechos en otro sentido. Nació en el marino, el principio de un plan ambicioso, cuya gloria póstuma le era incluso tan ajena como el fatal desenlace que lo aguardaba en el insondable horizonte.

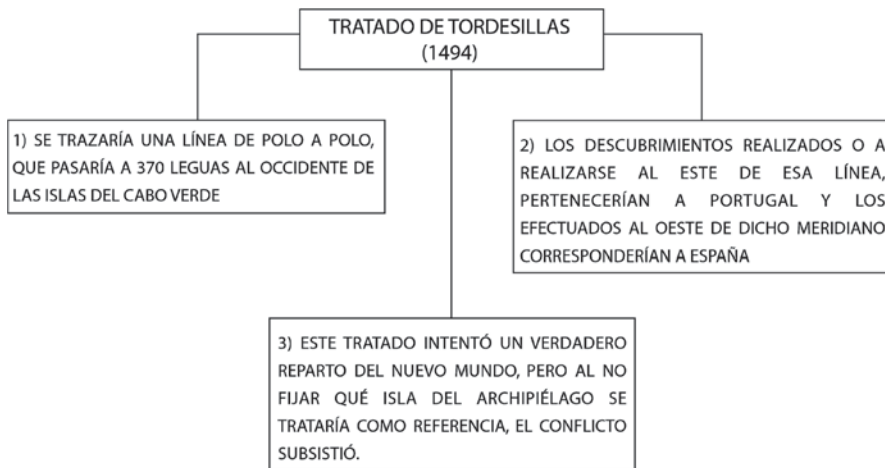


Grabado de Ulrico Schmidl que ilustró la primera fundación de Buenos Aires protagonizada por Juan de Solís

El encuentro de Balboa con el Pacífico, estimuló las preparaciones marítimas de la corte de España para hallar el camino hacia las islas de las Especias, Molucas, que los portugueses estimaban suyas, por pretender que caían en la demarcación territorial que les había sido otorgada por el Tratado de Tordesillas.

Para dar un breve panorama geográfico, corresponde decir que las Molucas (en indonesio, Maluku), están ubicadas en la sección oriental de Indonesia y forman parte del archipiélago Malayo perteneciente a la entonces denominada Insulindia, compuesta por los archipiélagos que se encuentran entre Célebes y Nueva Guinea, y entre Timor y Filipinas.

La ruta habitual a las Molucas constituía un tema inquietante por razones económicas y estratégicas entre España y Portugal. Pero a su vez, ese mismo conflicto, con sus alcances y dimensiones, escondía, para quien pudiese sortearlo, el beneficio de alzarse con una potencial proeza militar, comercial, naval, altamente atractiva. Proeza para la cual don Hernando, el temerario navegante portugués, renego y despreciado por su rey, se sentía no obstante, plenamente capacitado.



El Tratado de Tordesillas, según lo grafica el presente mapa y la infografía, establecía la división de los nuevos territorios conforme al acuerdo suscripto entre los reinos de España y Portugal

Capítulo II

Entre el silencio y la corrupción

Una vez conseguido el apoyo del Carlos I, se firmaron las correspondientes capitulaciones entre la Corona y los navegantes el 22 de marzo de 1518; en ellas el rey español concedía a Magallanes y su amigo Ruy Faleiro el control y las riquezas de las tierras descubiertas, siempre que se respetara la demarcación del Tratado de Tordesillas. El principal fragmento de una de ellas decía así:

Por cuanto vos, el bachiller Ruy Faleiro e Hernando de Magallanes, caballeros naturales del Reino de Portugal, queriéndonos hacer señalado servicio, os obligáis de descubrir en los dominios que nos pertenecen e son nuestros en el mar Océano, dentro de los límites de nuestra demarcación, islas e tierras firmes e ricas especierías con otras cosas de que seremos muy servidos y estos nuestros Reinos muy aprovechados [...] El cual descubrimiento habéis de hacer, con tanto que no descubráis ni hagáis cosa en la demarcación e límites del serenísimo rey de Portugal, mi muy caro e muy amado tío y hermano, ni en perjuicio suyo, salvo dentro de los límites de nuestra demarcación [...] en remuneración de ello es nuestra voluntad [...] que todo provecho e intereses que de todas las tales tierras e islas que así descubrieres, [...] hayáis e llevéis a veintena parte con el título de nuestros Adelantados e Gobernadores de las dichas tierras e islas[...]



Según el imaginario de la época, el océano era un lugar habitado por criaturas infernales. Magallanes sabía que esto era solo una leyenda. (Dibujo de Claus Magnus-1555.)

insaciables, fundidos ante su verdad. Son los peces que se quedan en la red de la muerte, con la mayoría de los suyos.

Colón presenta, por ejemplo, un perfil muy distinto al de Magallanes. Si el genovés pudo resistir y superar cuatro viajes (aún cuando volviera encadenado, enfermo, desobedecido por su tripulación) gracias a una personalidad muy táctica y especial, Magallanes, era en cambio, si se quiere, más visceral. Incapaz de construir una trayectoria basada en la supervivencia política. Se diría, que en todo caso el portugués construía, finalmente, su propia tragedia.

EL RECLUTAMIENTO

Sin duda, la controversia acerca del reclutamiento de tripulantes españoles con rumbo a América en el temprano siglo XVI, constituye una de las polémicas más nutridas entre los temas históricos. El ensayista Lesley Bird Simpson, refiriéndose al Caribe, ha asegurado, por ejemplo, que

[...]los hombres que fueron a La Española en los primeros diez años eran la más escogida colección de gentuza que nunca se juntó: ex



Los españoles practicaban con los nativos un rudimentario sistema de canjes, hasta que lograban colonizar la región y establecer entonces todo un esquema estructurado de intercambio. (Pintura de Giancarlo Costa.)

Esa sería, Alteza, nuestra moneda corriente en las tierras por descubrir. Esos serían los dones de nuestra civilización y, a cambio de ellos, obtendríamos los más preciados tesoros que la naturaleza había prodigado a otros pueblos del mundo.

En esos mismos barcos se cargaron provisiones y alimentos para dos años calculando generosamente que la travesía terminaría antes —y sin esperar demasiado de los reaprovisionamientos que pudieran hacerse durante el viaje—. Se embarcaron conservas, embutidos, todo tipo de animales vivos y hasta un gigantesco terrón de tierra con pequeños arbustos frutales, además

Capítulo III

Los capitanes y la caja de Pandora

El 20 de septiembre de 1519 un viento favorable impulsa al capitán general: Magallanes ordena izar las anclas y largar las velas. Mientras las naves se alejan de la costa, una estrepitosa descarga de cañones celebra la partida, como el llanto de un niño que acaba de nacer y se desprende de su madre para ingresar a una dimensión confusa, desconocida. La suerte está echada y el desafío es ahora irreversible.

A pocas millas de iniciado el viaje, insólitamente, un marinero raso sufre una crisis y pretende arrojarse al agua para volver a nado: el brote desconcierta a todos; los más supersticiosos lo consideran una señal. Lo cierto es que no resulta común ese tipo de accesos en la tripulación y mucho menos entre hombres curtidos como los que viajaban en aquellas naves. La anécdota se perderá en la memoria pero volverá en su momento, cuando las condiciones de la travesía cobren objetivo dramatismo.

Pero nada de esto sucede entre los oficiales. Para empezar, el capitán general va feliz. Después de varios años, idas y vueltas, su misión está encauzada. Ya nada lo detendrá, piensa. Se siente seguro: las naves, atestadas de comestibles como para dos años; la compañía de Juan Serrano, pariente directo de aquel Francisco Serrano, su hermano de guerra.

Magallanes se siente protegido por Dios, aun siendo consciente de que aquí en la tierra (o mejor dicho en el mar) deberá estar muy atento a los

Capítulo IV

Las costas del Brasil

La suerte parece mejorar para la flota tras dos meses de viaje. Se levanta el viento del este y navegan favorablemente hacia las costas post ecuatoriales del continente americano. El 29 de noviembre tocan Cabo Agustín. El 13 de diciembre, después de haber seguido la línea de la costa hasta encontrar un lugar apropiado, entran a la bahía de Río Janeiro. Por ser el día de Santa Lucía, la bautizan con ese nombre. Pigafetta anota que han llegado a la Tierra del Verzino. Por ese nombre se conoce a la madera roja que antes se importaba de Asia o África, y que se ha encontrado tan abundante en el Brasil.

Los miembros de la expedición magallánica creen ser los primeros europeos que arriban a esa rada. Ignoran que ocho años antes ya los portugueses han explorado y puesto nombre a la aldea que tiempo después se llamará Río de Janeiro.

Magallanes en cambio sí es consciente de que se halla en dominios del Portugal, a pesar de que este país no ha tomado posesión militar, ni levantado fortificaciones o factorías.

Los nativos de lo que parece ser un verdadero paraíso, los reciben felices y confiados. Les regalan gallinas, hortalizas, piñas, cañas dulces y carne



La muerte de Juan Díaz de Solís a manos de los guaraníes, fijó un precedente que previno a Magallanes para evitar conflictos con los pobladores locales.

Ese globo terráqueo fue el que orientó el viaje de Magallanes. Había, en efecto, una porción de planeta no contemplada en esa esfera. Pero con todo, era un avance dimensional enorme respecto a la Tierra como un plano finito.

Las distancias (y por ende los tiempos) eran los verdaderos dragones de aquellos navegantes. Cuando la costa se extendía y la humedad aumentaba, se veía menos. Se respiraba menos. En ese marco, donde la costa dobla, pero no se cierra.

Magallanes entra exultante, creyendo haber encontrado por fin su paso. Como Juan Díaz de Solís en 1516, confunde con un estrecho, al Río de la Plata. Río peligroso, con tribus hostiles y combativas. El trazado de una supuesta abertura hacia el Pacífico también coincide con mapas de uso

Capítulo V

Insubordinados

La instancia del motín en la bahía de San Julián marca una línea divisoria entre dos sectores de la flota. Por su parte, los amotinados alcanzan la primera parte de su objetivo, que consiste en hacerle sentir a Magallanes una merma concreta de su poder. Repentinamente, solo tiene el mando sobre dos de las cinco naves con que salió de Sanlúcar.

En cuanto a los rebeldes, se han repartido el poder (al menos el que creían tener) al cabo de una negociación rápida: Quesada toma el mando del *San Antonio*, la nave más grande de la flota: un galeón de casi ciento veinte toneladas. Al frente de la *Concepción*, asume entonces Cartagena, y Luis de Mendoza continúa como capitán de la *Victoria*.

Tras haber celebrado una bacanal en homenaje al triunfo, los sublevados amanecen y toman una decisión. Un bote se desprende del *San Antonio* y lleva una carta al almirante. Gaspar de Quesada (¿con ironía?) la titula *Suplicación*.

Es el comienzo de un nuevo día y nada presagia un cambio. Los barcos reposan tranquilamente en la bahía y no se advierten signos que puedan alarmar a Magallanes. Se inician las labores de rutina...

En su carta, Quesada hace una suerte de apología disparatada de lo que era, sencillamente, una insurrección de oficiales apoyados en el descontento mayoritario (la misma fórmula que se practica en tierra, para los modernos



Los españoles no dudaron en utilizar la fuerza y la crueldad cuando lo creyeron necesario. Tampoco Magallanes se privó de tales prácticas. En la pintura Nuñez de Balboa ordena el aperreamiento de sodomitas.

En los primeros tramos de su misión, el bergantín navega tranquilo y sin problemas. El 3 de mayo, Serrano encuentra una entrada de agua. Cree haber dado con su objetivo. Pero pronto descubre que no se trata del anhelado paso, sino de un ancho río. Ese día coincide con un onomástico: el de la Invencción de la Santa Cruz. En consecuencia con la impronta cristiana, así bautizan el río en cuestión.

Serrano pasa seis jornadas completas de navegación bordeando la costa en busca del ansiado estrecho que su jefe y compañero precisa. La suya es una misión vital, determinante. El frío y la desnutrición de los integrantes de la flota recrudecen. El escorbuto ha comenzado a generar los primeros estragos, hinchando las encías de los marineros hasta deformarles los

Capítulo VI

Los caminos abiertos

El invierno, que ofreció su milagroso reparo (y también por ello plenamente pacífico) en la protegida bahía de San Julián, ha dejado marcas indelebles: el primer ajusticiamiento para reestablecer el orden, pero también un contacto sorpresivo con ¿humanos? de dimensiones gigantescas, la fallida excursión de Serrano y la pérdida de su nave, los primeros chasquidos profundos con que se insinúa aquello que solo unos pocos se atreven ya a nombrar, y son muchos en cambio los que se obsesionan con su escasez.

Un fantasma omnipresente: el hambre. Y sin embargo, la población en los barcos, como un gran organismo que reconstituye sus heridas en piel, se afirma en su tribalidad de especie. La tripulación parece insuflada por el aliento del Jefe natural y su gran sueño. Las islas de la abundancia. El mar abierto hacia ellas. En efecto: el mar abierto. La convicción de Magallanes se reproduce en templanza marinera.

Pero hay que tener en cuenta que si para un escritor el gran fantasma es la página en blanco, para un aventurero, esa página en blanco está llena de posibilidades. Tan llena, eso sí, que incluye la muerte. Magallanes lleva en su sangre el signo de los héroes, y por esto trasciende todas aquellas circunstancias que podrían hacerlo desistir de completar su empresa. Es un creyente de su obra. Hacia ella avanza, y los grandes conflictos se transforman bajo su



Bahía de San Julián. Magallanes perpetró allí los ajusticiamientos, y esta tragedia fue uno de los hitos fundamentales de su viaje.

mirada en la puerta abierta a un nuevo movimiento que perfecciona y da sentido a todos los anteriores.

Y así sería en función de su proeza.

Las fuerzas han sido reagrupadas y los cascos de los barcos, reforzados. Los deberes de la fuerza pública y la justicia hechos presentes inspiran extrañamente a la tripulación. Magallanes ejerce una transfusión espiritual que los impulsa.

El 24 de agosto de 1520, zarpan cuatro naves relucientes con nuevos jefes. La *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción* y *Victoria* se alejan de la costa. Dos marineros españoles han quedado en la playa, condenados al abandono. Ellos y los barcos componen una alegoría: lo afortunado de partir; la desgracia de quedar. Clavados en la arena, como dos picotas que se estuviesen castigando a sí mismas, Juan de Cartagena y Pedro Sánchez de Reina miran alejarse las naves, huérfanos de jefe y destino, apartados de la historia en que se veían inscriptos. En sus ojos se distingue el relato de la muerte, una danza lenta que irá desencadenándose por etapas.

Tras las ejecuciones, se han producido cambios en los mandos de las naves. Magallanes continúa en el galeón *Trinidad* y Álvaro de Mezquita en el *San Antonio*. Juan Serrano comanda la carabela *Concepción* y Duarte Barbosa —la fuerza de choque del capitán general— la *Victoria*.



Los costillares de ballenas que adornaban los cementerios indígenas lograron estremecer a los navegantes españoles. Para quienes surcaban el mar, la ballena estaba rodeada de monstruosas historias, a menudo avaladas por los ilustradores y cronistas de la época.

REAGRUPAR FUERZAS

Magallanes considera que es el momento oportuno para refundar su travesía. Debe, entonces, confirmar de cuánto consta su escuadra en hombres y alimentos. Reúne, pues, a los capitanes y a los pilotos en una nave. Esa reunión, como siempre, la convoca en la *Trinidad*, donde se siente más cómodo para manejar eventuales diferencias políticas. En esta oportunidad, sin embargo, se trata más bien de un balance técnico: tiene que informarse sobre la cantidad de víveres con que cuentan, para diseñar una estrategia acorde a las circunstancias.

Capítulo VII

Dolor Pacífico

Tras haber navegado el estrecho durante un mes, el galeón *Trinidad*, el *San Antonio* y la carabela *Victoria* saldrán a mar abierto el 25 de noviembre de 1520. La tripulación toda se lleva la imagen de aquello que el propio Magallanes, agradecido, ha bautizado oportunamente como estrecho De Todos los Santos.

El cronista de la expedición, refiriéndose al lugar que dejan atrás, resume vívidamente la tierra que han descubierto. El relato cobra valor si se tiene en cuenta que ellos eran los primeros en atravesar esas latitudes; siempre hasta donde se sabe oficialmente, pues se habla también de bárbaros (¿vikingos?) que antes habrían asomado por esas rutas.

Le dimos el nombre de estrecho de los Patagones [dice Pigafetta refiriéndose al estrecho previo al De Todos los Santos, pero con similares características]. Cada media legua se encuentra un puerto seguro, con agua excelente, madera de cedro, sardinas y abundantísimos mariscos. Hay también hierbas, algunas de las cuales eran amargas, pero otras eran comestibles, sobre todo una especie de apio dulce que crece junto a las fuentes, del que comíamos a falta de mejores alimentos. En fin, yo creo que no hay en el mundo mejor estrecho que este. En el momento que desembocamos en el océano fuimos testigo de la caza curiosa que algunos peces daban a otros peces.



Hay quienes sostienen que los vikingos alcanzaron América antes que los españoles. Si efectivamente lo hicieron, lo lograron con embarcaciones del tipo que muestra la imagen.

Con el ánimo renovado por la certeza del descubrimiento, Magallanes y los suyos avanzan hacia las islas Molucas, que suponen cercanas. Lo hacen tan briosos como el viento que los empuja al principio. Consideran haberse despedido, y para siempre, de los males que mejor conocen hasta el momento: paisajes de hielo, caprichosos costillares de roca afilada, laberínticas bahías de infinita ramificación, como los caminos que siempre se bifurcan. Creen haber entrado en una ruta abierta. Pero ignoran...



El dibujo de Gustave Doré ilustra la feroz hambruna que debieron soportar los tripulantes de la expedición magallánica

la mandíbula. Duelen los brazos, las piernas y el resto del cuerpo. Hambre y dolor.

Curiosamente, quien nunca enferma es el propio Pigafetta, relator de las crónicas. Despierta sospechas el hecho de que, desde la partida en San Lúcar de Barrameda hasta el regreso a España, el narrador jamás colapsa. O al menos, no hace mención a su salud, lo cual habría sido importante, pues una fiebre, o un malestar del propio escribiente, podrían incidir en su perspectiva interna, dándonos un dato extra acerca del ánimo de la tripulación.

Capítulo VIII

El testamento de Magallanes y la gloria de Elcano

La muerte de don Hernando deja muchos cabos sueltos. Uno en particular —y sumamente misterioso— es con relación a su esclavo-intérprete Enrique. El almirante había dispuesto en su testamento la manumisión (la libertad) de Enrique y diez mil maravedís para su sustento. Duarte Barbosa no le concedió ninguno de estos dos beneficios (lo cual era previsible). Barbosa y muchos otros sospechaban del esclavo, a quien consideraban mentiroso y culpable de todas las desgracias que ocurrían a la flota. El cronista no determina nuevas apariciones del misterioso personaje. Pero se cree que Enrique era natural de Sumatra (en Indonesia), o Malaca, es decir, donde Magallanes lo había adquirido (en Malasia) o de Cebú (en las Filipinas); Pigafetta no lo indica con exactitud. Algunos autores malayos lo llaman Panglima Awang y lo consideran natural de Malasia en relato o novelas históricas.

Dice Fernández de Navarrete, a propósito del esclavo de Magallanes y su adquisición por parte del portugués:

Quando estuvo en la India al servicio del rey de Portugal, compró en Malaca un esclavo, natural de las islas Molucas, según algunos escritores, y de Sumatra según otros, al cual puso de nombre Enrique, y en España le enseñó la lengua castellana, que aprendió con mucha perfección y hablaba muy ladino. Sirvió a su amo y a los españoles de

Capítulo IX

Mares, naves y puertos: los caminos de la epopeya

La expansión territorial y comercial a la que el joven rey Carlos I aspiraba, no tenía posibilidades plenas desde el mero perfeccionamiento tecnológico de las naves españolas. El flamante monarca sabía que también era preciso integrar saberes multidisciplinarios (astronomía, política, táctica bélica) y aplicar, articuladamente con todo aquello, nuevos instrumentos de navegación, como la brújula, el sextante, la sonda y el astrolabio.

La navegación de altura o gran navegación (es decir, aquella que para llegar más lejos requería poder prescindir de las señales visibles elementales que brindaban las costas), incorporaba nuevas referencias a la básica y principal que ofrecían las estrellas. Desde entonces, no solo el cielo funcionaría como factor de orientación; ya en el siglo xv había resultado especialmente útil la brújula, combinada con el astrolabio: un objeto de volumen globular en el que estaba representada la esfera celeste y se usaba para evaluar y determinar la posición y movimientos de los astros. En función de los cálculos surgidos del astrolabio, el marino determinaba la latitud geográfica.

La brújula (más conocida en nuestros tiempos que el astrolabio) consta esencialmente, como todos sabemos, de una aguja imantada que gira sobre un eje y señala el norte magnético.

Más específicamente, una brújula de navegación suele consistir en una caja redonda —habitualmente— de bronce, donde hay dos círculos



Obra de N. Pocock expuesta en el museo marítimo nacional de Greenwich. Permite apreciar el sistema de ataque naval que usaban los franceses en la época. No solo España debió lidiar con las elaboradas estrategias galas.

Se situaba a bordo para un viaje específico y se retiraba cuando la nave llegaba a puerto.

Inicialmente la artillería naval era igual que la de tierra. Se usaban los mismos modelos de cañón: bombardas, falconetes y pedreros (estos tres eran los básicos). En el siglo XVI, debido a los requerimientos de la Flota de Indias, surge el cañón específicamente naval. Muy distinto de su par en tierra, esta pieza se diferenciaba sustancialmente en el montaje de las cureñas, preparadas para el retroceso del disparo a bordo. Dado que aún no existían mecanismos para hacer debidamente las ánimas (hueco de los cañones), los constructores producían las armas con tubos irregulares y una holgura que no solía ajustarse exactamente a las dimensiones de la munición.

En consecuencia, la artillería era por lo general poco precisa. Dar en el blanco elegido requería que el buque atacante se situara a muy poca distancia de su objetivo.

Los pedreros y falconetes o cañones de borda giratorios, tenían la característica de ser muy livianos y manuales en relación con el proyectil que podían disparar. Esta ligereza se obtenía gracias al reducido espesor de los



Fachada de la Casa de los Reales Consejos. En ese lugar se tomaban las decisiones que regían al Nuevo Continente.

El puerto de Sevilla en el siglo XVI era, en efecto, cosa de admiración. Aunque al iniciarse el año 500 ya se destacaba por el tráfico de productos diversos, es con el descubrimiento de América que ese puerto adquiere dimensión universal y deviene escala obligada en la ruta del Viejo al Nuevo Continente. Esto justificaba el establecimiento en Sevilla de la Casa de la Contratación en 1503, que tendrá la exclusividad de la ruta de Indias.

En ese marco, Castilla, que veía florecer su economía, merced al monopolio con el Nuevo Continente, pasó de estar en un rincón de Europa a convertirse en el centro neurálgico del mundo conocido.

A su vez, con los albores del Renacimiento se inaugura también un nuevo modo de pensar y de vivir, menos austero que el del Medioevo. La necesidad de preservar los alimentos aumentaba la demanda de productos conservantes como la sal del sur de Europa, o la pimienta del Oriente. Los productos de lujo (seda china, algodón indio, piedras preciosas de los países más exóticos) ganaban mercado, y toda aquella sinergia maravillosa de tres continentes hiperactivos, confluía allí, en el puerto sevillano.

Corresponde, claro está, una pregunta histórica que suelen hacerse quienes topan por vez primera con este hecho: ¿por qué Sevilla y no Cádiz o Huelva? A primera vista parecía más accesible un puerto de mar como las



Según un grabado de época así se vería la ciudad de Sevilla en el siglo XVI

de las expediciones configuraban la extremidad de una larga cadena imprescindible para la nueva Europa que quería renacer de su oscuro Medioevo.

Por las mismas razones que se expresan antes, el regreso de los expedicionarios a Sevilla era, recíprocamente, motivo de conmoción popular. En la metrópoli se ignoraba la fecha de regreso de las flotas. Cuando los buques se acercaban de regreso a Sevilla, se disparaban salvas desde el montículo del Baratillo y tocaban las campanas de la catedral y de Santa Ana, anunciando y celebrando la buena nueva, pues la llegada a salvo de cada flota marcaba el pulso de la salud comercial, no solo a nivel sevillano sino peninsular. Como un corazón que late o un ser vivo que respira, cada expedición que partía del continente constituía una gran inspiración. Y, en igual medida, su regreso, completaba el movimiento vital con el ingreso de aquellas fabulosas y lejanas mercancías que estaban oxigenando el circuito comercial de toda Europa.

Capítulo X

Retrato de un mundo nuevo

¿Qué significó para Europa, ya no solo para España, el descubrimiento de América y la primera vuelta al mundo que realizan Magallanes y Elcano? El proceso de conquista trajo como consecuencia un cambio tan espectacular en la mentalidad europea que se lo señala como el hito que separa la Edad Media de la Edad Moderna. Resulta innegable que con la conquista de América (que comienza con Colón y se completa con la epopeya magallánica) se clausura definitivamente el mundo medieval. Política, económica y socialmente, Europa no podía seguir siendo la misma. ¿Cómo se operaron esos cambios? ¿En qué consistieron? ¿Cómo fue este nuevo hombre moderno?

Si bien es cierto que tanto el descubrimiento de América cuanto la circunnavegación del mundo fueron hechos únicos, puntuales y sin precedentes, es igualmente cierto que no por eso deben ser leídos como acontecimientos aislados. Necesariamente deben ser explicados junto con otros factores que ya venían preparando el terreno, royendo las raíces del rígido sistema feudal y propiciando los cambios que luego germinarían con el Renacimiento.

Los descubrimientos geográficos y las nuevas posibilidades habilitadas por las innovaciones técnicas modificaron radicalmente la visión del mundo que los europeos tenían hasta ese entonces. Un cambio de actitud que conjuntamente con las transformaciones socioeconómicas, culturales y políticas



Fray Bartolomé de las Casas fue el nexo entre la vieja Iglesia, minada por la corrupción, y la que asumió el desafío de evangelizar el nuevo continente

Así pasamos al segundo período, conocido como Cisma de Occidente. Desde 1378 a 1409, la cristiandad tuvo dos papas; de 1409 a 1415 tres; de 1415 a 1417, ninguno legítimo. Este cisma fue un conflicto entre facciones opuestas y pretexto para tensiones puramente políticas. Así, en general, la tendencia romana de la Iglesia fue reconocida por la Italia central y septentrional, por Inglaterra (para oponerse a Francia) y por Portugal (frente a Castilla); el antipapa de Aviñón contó con el reconocimiento de Francia, de Escocia, de Castilla y de Aragón y de los angevinos de Nápoles.

Con el paso del tiempo, la situación se fue volviendo insostenible. Frente al principio establecido por el derecho canónico de la superioridad del papa sobre el Concilio, iba afirmándose la teoría opuesta, formulada y presentada insistentemente por la Universidad de París.

No se dio un paso decisivo hasta la muerte de Alejandro V. La unidad de la Iglesia quedó restaurada, aunque fuera temporalmente, en torno al Concilio de Constanza, donde se acordó que «todos debían obedecer

Italia

En este período, el territorio italiano se caracteriza por el gran desorden imperante en la península. Empeñados los grandes Estados en la lucha (Estado pontificio, los reinos de Sicilia y de Nápoles), los pequeños se encontraron con plena libertad de acción. Dicha libertad redundó en el despliegue de viejos antagonismos: alianzas, guerras y paces se sucedieron a un ritmo y frecuencia extraordinaria.

Se produce lo que se conoce como el paso de la época comunal a la de la señoría. El origen mismo de este episodio es muy contradictorio: un régimen absoluto que recibe su sanción de la aprobación popular. Una vez obtenido el consenso, los verdaderos señores buscaron y consiguieron un reconocimiento de su condición de las dos únicas autoridades que podían dárselo: el imperio y el papado. Simultáneamente con estos cambios empieza a perfilarse una cierta tendencia a la concentración. Los polos de este fenómeno fueron Roma, Florencia, Milán y Venecia.



Francesco Sforza, quien gobernó entre 1450 y entre 1466, fue el primer déspota de su dinastía. Previamente había sido *condottiero* de Filippo Maria Visconti. Su mandato está asociado a un período de gran estabilidad y de prosperidad general.

Capítulo XI

La última Victoria de Magallanes y Elcano

Con el correr de los años, la travesía de Magallanes y Elcano despierta cada día más interés, y no solo entre historiadores. Jóvenes navegantes y aventureros de todo el mundo han abierto foros y debates sobre el tema en medios gráficos o electrónicos. Pero la pasión por la travesía superó, en ciertos espíritus, el espacio intelectual o analítico, para encarnarse en la dimensión empírica.

La investigación que realizamos al escribir las presentes páginas, nos generó muchas sorpresas; sin embargo, la mayor de ellas no pertenece a la historia del siglo XVI sino a la actualidad.

De pronto, una información periodística consigna:

El 22 de noviembre de 1991, la réplica de la nao *Victoria*, el barco que dio la primera vuelta al mundo, volcaba a los veinticuatro minutos de ser botada en el puerto de Isla Cristina y dejaba estupefactos a los cientos de asistentes al acto. Casi trece años después, el mismo barco —que ha sido profundamente rehabilitado— afronta un desafío insólito: dar la vuelta al mundo.

La experiencia, desde luego impactante, procuraba disparar en la mente del hombre contemporáneo una serie de preguntas inquietantes: ¿qué



Réplica de la Nao *Victoria* en Nagoya, realizada para la Expo 92 de Sevilla (Wikimedia)

durante todo este tiempo, y todos ellos cumplieron como excelentes marinos, contribuyendo al éxito de esta empresa.

Atardece en el centro de Tokio. El sol se pone, como siempre, a la proa de la *Victoria*, aunque esta vez tras las moles de hormigón y cristal que recortan esta ciudad sin cielo. Seguramente lo eche de menos, él es el que marca el camino a Sevilla.

¿Qué más puede agregarse a esta fantástica aventura contada por sus protagonistas? Quizás, apenas, recordar que la mejor manera de comprender y aprehender la historia es transitándola, en cuerpo y alma. Si estas páginas sirven como estímulo, como inquietud, como incentivo intelectual a profundizar históricamente en la gesta magallánica, eso ya será un logro. Si —como valor agregado— este volumen despertase en algún lector la fantasía de aventurarse a la mar, a revivir al menos un aspecto de lo que hombres como Magallanes

Conclusiones

Resulta inevitable, a la hora de evaluar la odisea expuesta en estas páginas, recordar su contexto. Los albores del siglo xvi presentaban un borne histórico donde se eslabonaba la etapa medieval con la renacentista. Esto significaba una apertura en múltiples sentidos. Todos los cuales estaban tendiendo los nuevos puentes geográficos, culturales y filosóficos que permitirían a la humanidad pensar no solo en un nuevo mundo global —al que hoy concebimos globalizado desde nuestra visión marcada por la comunicación tecnológica— sino también en una cultura universal que ya entonces comenzaba a globalizarse en términos de civilización humana.

La primera demostración irrefutable de la esfericidad terrestre, que irrumpe como testimonio concreto, con casi una veintena de testigos vivos en condiciones de narrar los hechos, es el viaje conducido por el capitán general Hernando de Magallanes y completado por Sebastián Elcano. Aquel viaje puede definirse de mil maneras distintas desde múltiples enfoques, pero es fundamentalmente una victoria cartográfica que termina de definir lo que ni Copérnico, ni Galileo, ni Colón habían podido demostrar en forma explícita.

A casi cinco siglos de la hazaña realizada, el periplo que nos ocupa, además de constituir la travesía más impactante que haya registrado la historia de la humanidad, presenta connotaciones revolucionarias respecto del

Cronología

- 1480 Nacimiento de Magallanes (Fernão de Magalhães).
- 1505-1512 Servicio militar en la India.
- 1513 Servicio militar en África. Audiencia real; se retira del ejército portugués.
- 1517 Renuncia a la ciudadanía portuguesa, llega a Sevilla, cambia de nombre por el de Hernando de Magallanes (20 de octubre).
- 1518 Firma contrato con el rey de España (22 de marzo).
- 1519 Los cinco barcos de Magallanes se dirigen de Sevilla a Sanlúcar (10 de agosto). La flota se hace a la mar, partiendo de Sanlúcar de Barrameda (20 de septiembre). Llega a Tenerife (26 de septiembre). Sale de Tenerife (3 de octubre). Arriba a Río de Janeiro (13 de diciembre). Parte de Río de Janeiro (26 de diciembre).
- 1520 Llega al Río de la Plata (10 de enero). Sale del Río de la Plata (2 de febrero). Echa anclas en la bahía San Julián, para invernar (31 de marzo). Juicio contra los rebeldes; ejecución de

Bibliografía

- AUBERT, M. (1991). *La vida cotidiana de los indios y jesuitas en las Misiones del Paraguay*, Madrid: Temas de Hoy.
- BAIGORRI JALÓN, J. (2004). *La vuelta al mundo en ochenta lenguas: El intérprete de Magallanes*. Histal.
- BARCO DE CENTENERA, M. (1912). *La Argentina, Poema Histórico, Junta de Historia y Numismática Americana*, vol. IV. Buenos Aires: Peuser.
- BAREIRO SAGUIER, R y DUVIOLS, J. P. (1991). *Tentación de la utopía, La república de los jesuitas en el Paraguay*. Barcelona: Tusquets.
- BARROS ARANA, D. (1930). *Historia general de Chile*, Tomo I. Chile: Nascimento, Chile.
- , (1945). *Vida y viajes de Magallanes*. Buenos Aires: Futuro.
- BOUGAINVILLE DE, L. A. (1921). *Viaje alrededor del mundo*. Madrid: Editorial Calpe.
- CIEZA DE LEÓN, P. (1984) *La crónica del Perú*, Obras Completas, tomo I. Madrid: Instituto Fernández de Oviedo.

Archivo documental

Los costes de la epopeya

A los efectos de que el lector contemporáneo tenga una idea exacta de los que significó, en dinero, la epopeya de Magallanes y Elcano, hemos decidido reproducir los costes pormenorizados de la expedición, tal cual constan en el *Archivo de Indias en Sevilla*, papeles de Maluco, Leg 1ª de 1519 a 1547.

Digamos, a los efectos comparativos, que, por ejemplo, el salario anual de Juan Rodríguez Mafra, piloto de la *San Antonio*, era de 6000 maravedís anuales.

NAOS Y APAREJOS

Doscientos veinte y ocho mill setecientos y cincuenta maravedís, que son costo la nao nombrada la Concepción, que es de porte de noventa toneles, la cual con sus aparejos y baxtel, costó segun más largamente paresce por el libro de la Armada
(228750 maravedís)

Trescientos mill maravedís que son costo la nao Vitoria, que será de porte de ochenta y cinco toneles, la cual con sus aparejos

Las imágenes se insertan con fines educativos.
Se han hecho todos los esfuerzos posibles para contactar
con los titulares del *copyright*.
En el caso de errores u omisiones inadvertidas,
contactar con el editor.