



HIGUERAS RODRÍGUEZ, María Dolores (dir.): *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522*, Barcelona / Madrid, Lunwerg Editores, 2018, 247 págs. ISBN: 978-84-00-10431-3 (CSIC). ISBN: 978-84-9091-386-4.

Maria Cristina Pascerini
IULCE-UAM

Es necesario, entre las numerosas publicaciones aparecidas a raíz de la celebración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo, destacar el volumen *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522* dirigido por María Dolores Higuera Rodríguez, con textos de la misma autora, de Salvador Bernabéu, de Luisa Martín-Merás Verdejo y de María Antonia Colomar Albájar. Esta interesante obra colectiva cuenta con la participación del Ministerio de Defensa, la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y el Instituto Cervantes, cuyo director, Luis García Montero, explica en el prólogo a la obra que viajes como el de Magallanes y Elcano cambiaron para siempre el mundo, «mezclando cada vez más los colores de una humanidad que ha sido siempre gozosamente plural y mestiza».

La primera sección del volumen, titulada «Navegando el Océano: Vida y muerte en el mar en el siglo XVI», corre a cargo de María Dolores Higuera Rodríguez, quien a lo largo de cuatro apartados se ocupa de temas relacionados con la ciencia náutica, la organización del tráfico marítimo, la recuperación submarina y la vida a bordo.

En el primer apartado, dedicado a «La navegación oceánica», Higuera Rodríguez trata de la astronomía, haciendo hincapié en las técnicas e instrumentos

con que se llevaron a cabo los primeros viajes oceánicos, y en su evolución constante, que permitió mejorar el cálculo de latitud, rumbo y distancia estimada, es decir los «términos» que permitían calcular la posición en alta mar. La autora pone de relieve la transformación de la cartografía marina, y la creación de centros e instituciones para producir y transferir los conocimientos necesarios a una navegación oceánica segura, destacando la Casa de la Contratación de Sevilla, que fue «el primer organismo creado en España para organizar y potenciar la relación con América». Allí se producían los «regimientos de navegación», manuales para navegantes y marinos con información científica y práctica que en ocasiones incluían cartas náuticas, que también sirvieron de referencia a otros textos de náutica en Europa. También menciona la construcción naval española, resaltando la importancia de los barcos de construcción cantábrica para la Carrera de Indias. En el segundo apartado, en el que se ocupa de «La Carrera de Indias. Organización del tráfico marítimo y su protección», la autora se centra en el desarrollo del tráfico marítimo primero en el Atlántico, y luego en el Pacífico, subrayando los méritos de Carlos V en este sentido. En el tercer apartado, titulado «Entre la vida y la muerte. Buzanos, los héroes olvidados. La recuperación submarina en la Carrera de Indias», la autora destaca las medidas puestas en marcha por la administración cuando se verificaba el hundimiento de un buque, destacando la intervención y los rescates efectuados por los buzos en estas circunstancias.

En el cuarto y último apartado, dedicado a la «Vida a bordo en la navegación oceánica», Higuera Rodríguez describe las condiciones de vida en el mar en los siglos XVI y XVII, subrayando su peligrosidad y dureza. Entre las situaciones más temidas por los navegantes, además de la furia de la naturaleza, estaba sin duda el fuego a bordo, para cuya prevención se emanaron normas específicas, como la obligación de apagar fogones al ponerse el sol y la prohibición de encender velas sin linternas o faroles. A los oficiales les correspondía la vigilancia sobre las luces y fuegos, además de la caja de bombas de achique, aunque la navegación contaba con otras figuras imprescindibles, como la del piloto, que había de llevar el barco por la derrota marcada por el comandante, o el maestro, que mantenía el control de los pertrechos del barco y de los alimentos, y otras muchas detalladas por la autora. Ésta recuerda la jerarquía que regulaba la vida a bordo, aunque en el s. XVI también la marinería podía en ocasiones formular su opinión. También se ocupa de la disciplina a bordo, mencionando los castigos previstos para quienes cometían alguna falta, y de la organización para preservar la higiene y la salud, subrayando que el agua potable era un bien tanpreciado cuanto escaso. La autora menciona, entre los entretenimientos durante la navegación, la música y la conversación, que ayudaban a amenizar los días pasados en el mar, y termina su estudio volviendo una vez más a la peligrosidad de los viajes oceánicos, y a la lucha del navegante para lograr salvar su propia vida en las condiciones más adversas.

Salvador Bernabéu es el autor de la segunda sección del volumen, que lleva por título «La primera circunnavegación del mundo: Tragedia humana y triunfo de una empresa imposible (1519-1522)». En el primer apartado se centra en las teorías sobre la Tierra que dominaban en la época de la expedición, al que sucede un

apartado sobre la génesis de la misma, desde la llegada de Fernando Magallanes y de Rui Faleiro a Sevilla en octubre de 1517, es decir apenas un mes después de que Carlos I llegara a España, hasta la selección de la tripulación que participaría en la empresa. Bernabéu destaca el encuentro entre los portugueses y el rey en Valladolid, ciudad en la que se encontraba la corte a principios de 1518, y donde se firmaron las capitulaciones procediendo al nombramiento de Magallanes y de Faleiro como capitanes de la expedición. La Casa de la Contratación fue encargada de nombrar otros cargos de la armada, y también un tercer capitán, aunque finalmente fue Carlos I quien eligió a Juan de Cartagena. Según detalla Bernabéu, la Casa de la Contratación trabajó largamente en la preparación de la expedición, ocupándose del abastecimiento de los barcos, que comprendía material de repuesto y reparación, armas, faroles y linternas, instrumentos de ayuda a la navegación, banderas, objetos para la práctica de los oficios religiosos y para la diversión, además de otros utensilios para la vida diaria en el barco. La financiación para la empresa llegó de los banqueros alemanes Welser y Fúcares, y de un grupo de mercaderes burgaleses encabezados por Cristóbal de Haro. Un capítulo de gasto importante lo constituyeron las provisiones, que incluían sobre todo bizcocho, es decir pan de doble cocción, y vino, pues habían de alimentar a un gran número de tripulantes. Bernabéu recuerda la diversidad de las cifras de las distintas fuentes documentales, considerando las reconstruidas por el historiador Juan Gil como las más atendibles. También menciona la dificultad de contratar marinos y oficiales autóctonos para una empresa a las antípodas, de tan larga duración y capitaneada por portugueses, lo que llevó inicialmente a la contratación de bastantes extranjeros, entre los que se contaban europeos, africanos, asiáticos y mestizos, aunque finalmente los españoles fueron un buen número.

El tercer tema abordado por Bernabéu se ocupa del primer viaje que llevó a circunnavegar la Tierra, que tuvo comienzo el 10 de agosto de 1519 en Sevilla, después de que Magallanes recibiera la bandera real y jurara servir al rey Carlos I en la iglesia del convento de Nuestra Señora de la Victoria. Las cinco naves de la expedición hicieron escala en Sanlúcar de Barrameda para ultimar los preparativos, y de allí zarparon el 20 de septiembre. Antes de la salida de la expedición, el rey emitió una Real Cédula en la que ordenaba a los capitanes escribir y dar copia a cada piloto de la derrota del viaje, pero la orden no se cumplió, y eso fue causa de malhumores en el curso de la expedición. Las naos hicieron una escala en Tenerife para aprovisionarse, y luego se dirigieron hacia la costa de Sierra Leona para aprovechar los alisios que las llevarían hasta Brasil. Bernabéu menciona las noticias de Antonio Pigafetta sobre la naturaleza y los nativos, y también la exploración del estuario del Plata por parte de la expedición en busca del paso a la Mar del Sur. En la Patagonia hubo un nuevo encuentro, con los «gigantes», y también encalló una de las naves. A esta pérdida se sumó posteriormente la desertión de otro barco que, una vez alcanzado el estrecho buscado por Magallanes, volvió a España. Las tres naos restantes prosiguieron el viaje en el Pacífico costeadando el litoral americano hasta más al norte del ecuador, para luego poner rumbo al oeste. La expedición tuvo entonces que hacer frente a nuevas vicisitudes: Magallanes encontró la muerte en Filipinas; allí se hubo de quemar uno de los barcos por la falta de hombres, que habían ido

falleciendo por la dureza del viaje; se tuvo que detener la nao capitana en las Molucas para ser reparada. Solo la nao *Victoria* capitaneada por Juan Sebastián Elcano pudo continuar el viaje, logrando pasar el cabo de Buena Esperanza el 18 de mayo de 1522. La penosa situación a bordo obligó a una parada en una isla de Cabo Verde, y los portugueses detuvieron a algunos miembros de la tripulación. Finalmente los supervivientes de la *Victoria* consiguieron llegar el día 4 de septiembre a Sanlúcar, y cuatro días después a Sevilla, donde fueron recibidos con todos los honores. Como subraya Bernabéu, su empresa había puesto las bases de la primera globalización, y demostraba la unidad del género humano.

En la tercera sección del volumen, titulada «El viaje que cambió la imagen del mundo: Cartografía, comercio y diplomacia», Luisa Martín-Merás Verdejo se ocupa de cuestiones relacionadas con la cartografía, recordando que no se poseen ni las cartas ni los registros náuticos de la expedición, y solo se conserva el diario de Pigafetta, que dejó el dibujo del estrecho de Magallanes, por él llamado «estrecho patagónico». La autora también describe dos cartas de procedencia española que están relacionadas con la expedición de Magallanes: en la primera, conocida como *Planisferio de proyección polar sur*, hay un rótulo en el que se lee «Tierras que descubrió Fernão de Magalhães», y unas islas identificadas como las Malvinas; en la segunda, la llamada *Carta de las Molucas*, realizada en Valladolid en 1522 por Nuño García de Toreno, se representa la costa sur de Asia, la península de Malaca, el archipiélago de las Molucas y parte de Filipinas, siendo estos dos archipiélagos colocados en la parte española establecida por el Tratado de Tordesillas. Martín-Merás señala otra carta, la anónima *Carta Universal de Turín*, que representa el mundo con las tierras descubiertas por Magallanes. Aquí no figura la línea de Tordesillas, pero parte de Asia aparece en la parte izquierda del mapa, para indicar que se encontraba al oeste de la línea de demarcación. La autora menciona luego otros mapas que se hicieron a partir de las relaciones o de otras cartas de la expedición para incluirlos en libros de geografía.

Después de recordar las reuniones entre españoles y portugueses para trazar la línea del antimeridiano, Martín-Merás describe con detalle las cartas españolas que hicieron los pilotos de la Casa de Contratación después de las Juntas de Elvas y Badajoz en 1524: la *Carta del navegare universalissima et diligentissima*, conocida con el nombre de «planisferio de Castiglioni», puesto que fue regalada por Carlos V a este embajador papal en 1526, que pudo ser obra del cosmógrafo Diego Ribero; la *Carta Universal de Salviatti*, que fue un regalo de Carlos V al Cardenal Giovanni Salviatti, que fue nuncio apostólico en España desde 1525 a 1530; la *Carta Universal de Juan Vesputio*, fechada en Sevilla en 1526; la anónima *Carta universal en que se contiene todo lo que en el mundo se a descub(ierto) fasta ahora. Hizola un cosmógrafo de S.M. Anno MDXXVII*, en la que aparecen elementos que permitirían reconocer a Ribero como autor. La autora menciona también dos cartas universales de Diego Ribero de 1529, que considera anteriores al Tratado de Zaragoza del mismo año, y que a su juicio sirvieron para ser utilizadas por España en el tablero diplomático europeo.

La cuarta y última sección del volumen, que lleva por título «Circunvalando la redondez del mundo: las fuentes documentales», es obra de María Antonia Colomar Albájar. En primer lugar, la autora hace referencia al Tratado de Tordesillas de 1494,

considerándolo decisivo en la política de expansión castellana. En segundo lugar, detalla el destino de los fondos del Consejo de Indias, y a continuación menciona la documentación más relevante de los viajes anteriores a la expedición de Magallanes y Elcano, para luego examinar los documentos producidos a raíz de este viaje, entre los que se encuentran la capitulación de Valladolid, y los documentos relacionados con la tripulación y con el apresto de la armada. Colomar destaca los documentos de la expedición que se han conservado: el diario de Francisco Albo, que recoge los datos astronómicos y geográficos del viaje desde la llegada a Brasil hasta el regreso a España; el diario de Antonio Pigafetta, en el que se dan noticias sobre la geografía, el clima, la fauna y los habitantes indígenas desde el día de la partida hasta la vuelta en 1522; el relato de Ginés de Mafra, quien volvió a España en 1527; el diario de Maximiliano Transilvano, secretario del emperador, que publicó en 1523 su crónica reconstruyéndola a partir del relato de los supervivientes de la expedición; un documento que refleja las relaciones amistosas entre los miembros de la expedición y los señores del Maluco; las copias de la carta que Juan Sebastián Elcano dirigió al emperador a su llegada a Sanlúcar de Barrameda. Finalmente la autora menciona las disputas surgidas entre Portugal y España sobre las islas de la Especiería, que dieron lugar a las negociaciones llevadas a cabo en las Juntas de Elvas-Badajoz de 1524, y a la firma del Tratado de Zaragoza de 1529 con el que España abandonó el Maluco.

Después de resaltar las principales secciones de esta obra colectiva, queda todavía mencionar que el volumen incluye la bibliografía de los temas tratados y la versión en inglés de todos los textos, además de notas en cada sección, y de material iconográfico de variada tipología, del que se da descripción y localización. Como se decía al principio, una obra destacable y muy apropiada para la conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo.