

TENERIFE EN LA RUTA DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN

Luis M. GARCÍA REBOLLO
Capitán de Navío (Retirado)

Resumen

Este año se cumple el V Centenario del inicio de la primera circunnavegación del mundo, una expedición de la Monarquía española capitaneada inicialmente por Fernando de Magallanes, con la misión principal de llegar a las islas Molucas, primeras productoras de especias, cuyo valor económico era altísimo. Estas islas fueron localizadas, tras la muerte de Magallanes, por Gómez de Espinosa y Juan Sebastián de Elcano, quien también encontró las Molucas meridionales, culminó el viaje circunnavegando el mundo y murió en el Pacífico tan solo tres años después de conseguirlo, de regreso a las Molucas, buscando a los supervivientes de la nao de Gómez de Espinosa.

En estas líneas se abordarán los detalles de la expedición, especialmente la escala en Tenerife, desde un punto de vista historiográfico, analizando los hechos en su contexto histórico y las pruebas documentales, pero también desde las ciencias náuticas. No debemos olvidar que quienes dieron la primera vuelta al mundo eran marinos y que lo consiguieron gracias al elevado nivel científico que teníamos entonces.

Palabras clave: Magallanes y Elcano en Tenerife, Canarias en la circunnavegación, ciencias náuticas, *Breve et ristretta narratione*, Giovanni Battista Ramusio.

Abstract

This year marks the 5th Centenary of the beginning of the world's first circumnavigation. An expedition of the Spanish Monarchy initially led by Fernando de Magallanes, with the main mission of reaching the Moluccas, the first producers of spices with a very high economic value. These islands were located, after the death of Magellan, by Gómez de Espinosa and Juan Sebastián de Elcano. Who also found the southern Moluccas, culminated the trip

circumnavigating the world and died in the Pacific only three years after getting it, back to Las Molucas, looking for the survivors of the vessel of Gómez de Espinosa.

In these lines the details of the expedition will be addressed, especially the scale in Tenerife, from a historiographic point of view, analyzing the facts in their historical context and the documentary evidences, but also from the nautical sciences. We must not forget that those who made the first trip around the world were sailors and achieved it thanks to the high scientific level we had then.

Keywords: Magellan and Elcano in Tenerife, Canary Islands in the circumnavigation, nautical sciences, *Breve et ristretta narratione*, Giovanni Battista Ramusio.

A SÍ, en la creencia de que analizar los acontecimientos marítimos desde una visión meramente terrestre es un error, se analizarán, de forma breve y cronológica, desde ese particular prisma, en primer lugar, las circunstancias y los personajes que hicieron posible la primera circunnavegación del globo. Empezando por Alfonso X el Sabio, al que debemos la frase «el sistema solar hubiera sido más sencillo si Dios me hubiera consultado antes de su creación», y quien ya en el siglo XIII aprovecha la confluencia en la península ibérica de las culturas árabe, cristiana y judía y funda en Toledo la Escuela de Traductores, en la que reúne a los mejores sabios de la época, quienes colaboran en un proceso de recopilación científica hasta entonces desconocido en Europa.

A través de Toledo irrumpe en el continente la ciencia que árabes y judíos habían recogido del acervo de la cultura griega, barrida tras la caída del imperio romano. La ciencia de Tales de Mileto, que predice un eclipse de Sol; de Aristóteles, que confirma la esfericidad de la Tierra, con sus polos, trópicos y ecuador; de Eratóstenes de Cirene, en su tarea de medir el globo terráqueo; de Ptolomeo de Alejandría, a quien debemos el *Almagesto* y la *Geografía* y su concepción geocéntrica del universo, y de otras muchas obras que fueron traducidas al árabe y del árabe al latín en Toledo. Se introducen los números arábigos en los cálculos astronómicos, se incluyen trabajos previos –como el primer tratado de trigonometría esférica, base de la astronomía posicional, del jienense Ibn Mu’adh al-Jayyani–, y se desarrollan nuevos astrolabios para latitud universal por Azaquiel e Ibrahim ibn Sahli.

Se escriben las *Tablas toledanas* y las *alfonsíes*, que tendrán vigencia durante varios siglos. Se recopilan todos los conocimientos astronómicos de la época en los *Libros del saber de astronomía*, lo que permite a los navegantes calcular la latitud por medio de la Estrella Polar o de la altura meridiana del Sol, a través de unas tablas de declinación muy exactas, para cuya elaboración ha sido preciso el diseño y construcción de instrumentos complejos, como el astrolabio astronómico.

En el siglo XIV se desarrolla la cartografía en Palma de Mallorca. En el siglo XV se produce un florecimiento de las ciencias cosmográficas en la Universidad de Salamanca, donde Abraham Zacuto, catedrático de astrología, escribe el *Gran Tratado*, traducido como el *Almanach Perpetuum*, que contiene todas las tablas y datos necesarios para resolver los problemas astronómicos de la navegación.

Nuestra construcción naval tampoco se queda atrás. La fábrica de carabelas, urcas, naos, pinazas, cocas, chalupas, galibrasas o bateles florece en todo el litoral peninsular. Sus tripulantes, expertos en la pesca de la sardina o del bocarte, en la guerra en la mar o en las duras condiciones del comercio entre los puertos castellanos del Cantábrico y los de la Liga Hanseática, son tan buenos como los barcos que tripulan.

Un liderazgo científico y náutico que compartíamos con Portugal, la otra gran potencia marítima, con la que firmamos el tratado de Alcazobas en 1479, en el que entre otros asuntos se acuerda el reparto de los archipiélagos atlánticos, quedando Canarias bajo la jurisdicción la corona castellana.

Tras el descubrimiento de América en 1492 y la indeterminación jurídica de la titularidad de los nuevos territorios descubiertos, el papa Alejandro VI dicta en 1493 las «bulas alejandrinas», que reconocen los derechos de la corona castellana sobre esos territorios y la obligación de evangelizarlos. Además, establece un meridiano al oeste de Cabo Verde que serviría de frontera entre las zonas española y portuguesa. Posteriormente, en 1494, las dos potencias peninsulares firman el tratado de Tordesillas, que fija la línea de demarcación entre el hemisferio portugués y el español en un meridiano situado 370 leguas al oeste de Cabo Verde.

En 1503, ante la proliferación de los viajes trasatlánticos sin un control efectivo ni las mínimas garantías de seguridad, los Reyes Católicos crean la «Casa de Contratación de Sevilla, para las Indias, las Islas Canarias, y el África Atlántica», donde se concentra el desarrollo de las ciencias astronómicas para la navegación de altura, al igual que la cartografía, la fabricación de astrolabios y ballestillas, y la formación de pilotos.

Los pilotos de la Corona son ahora gente titulada, con estudios, que se deben a las normas de la Casa de Contratación, a la que informan de forma reservada de sus descubrimientos y de la que a su vez reciben documentación, cartografía y material náutico para sus viajes.

Una maquinaria con muchos engranajes, en la que trabajaban astrónomos, cartógrafos, instrumentistas, contadores, escribanos, tesoreros y otros muchos oficiales reales, cuya misión principal sería conocer las necesidades de los españoles de ultramar, suministrar las mercancías para satisfacerlas, y recibir otras para el consumo del mercado peninsular, además de alistar los barcos, elegir a los capitanes, pilotos y escribanos, dotarles de todo lo necesario, e instruirles sobre las misiones y detalles de cada expedición; y, al regreso, fiscalizar los cargamentos de las naves, para comprobar que llegaban los mismos que salían, mediante los Juzgados de Indias, dependientes de la propia Casa de Contratación. En este contexto, el comercio de la España

peninsular con los territorios de ultramar entraba dentro de un orden establecido en el que se priorizaba la distribución de las mercancías, atendiendo a las necesidades de las nuevas poblaciones, en un régimen de reciprocidad e igualdad que también alcanzaba a los habitantes de los nuevos territorios al ser evangelizados, que adquirirían así la condición jurídica de vasallos de la Corona y los mismos derechos que los cristianos viejos, característica exclusiva de la civilización hispana.

Así llegamos a 1506, año en que se otorga a Santa Cruz de Tenerife la condición de puerto real, para dar apoyo a las expediciones del rey con la debida discreción. Pero es en marzo de 1508 cuando el rey Fernando el Católico, para normalizar la navegación a ultramar, reúne en la llamada Junta de Burgos a personas de tanto prestigio como Américo Vespucio, Juan de la Cosa, Vicente Yáñez Pinzón, Juan Díaz de Solís, el obispo Rodríguez Fonseca y el secretario real, Lope Conchillos. Allí surge la creación de la figura del Piloto Mayor de la Casa de Contratación, que recae en Américo Vespucio, quien regirá la Escuela de Pilotos para enseñar y preparar a los navegantes que fueran a «arar a la mar». Igual que surge la confección del Padrón Real, donde se fundirían los datos cartográficos recogidos en las distintas expediciones, con la misión de levantar el mapa de todas las tierras conocidas, en beneficio de la Corona y sus navegantes.

Y, aunque todavía tenían que pasar unos años para que Núñez de Balboa descubriera el Pacífico en 1513, uno de los asuntos más importantes y urgentes que se trataron en la Junta de Burgos fue la localización de un canal interoceánico que uniera ambos océanos, ya que todos los presentes coincidían en que las nuevas tierras descubiertas pertenecían a un continente distinto del de Catay y Cipango.

Apenas tres meses más tarde, el 28 de junio de 1508, partían de Sanlúcar de Barrameda Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís en las carabelas *Magdalena* y *San Benito*, con la orden expresa del rey de «descubrir aquel canal o mar abierto que principalmente es a buscar e que yo quiero que se busque, e haciendo lo contrario seré muy deservido e lo mandaré castigar e proveer como a nuestro servicio cumpla». Tras catorce meses de viaje, las carabelas regresan a la Península sin haber encontrado el paso.

El mando de una nueva expedición recae otra vez en Juan Díaz de Solís, ahora piloto mayor de la Casa de Contratación, que salió de Lepe el 8 de octubre de 1515 con tres carabelas. A los pocos días hace escala en Santa Cruz de Tenerife, varias semanas después de que llegara a la isla una carta del secretario real, Lope Conchillos, el mismo que levantaba acta siete años antes en la Junta de Burgos. Conchillos prevenía al adelantado Fernández de Lugo de las necesidades de la escuadra que debían ser satisfechas, en particular agua, víveres y tablones de tea para proteger las carenas de la broma, y sobre todo le prevenía de guardar el secreto de la misión real.

En su viaje, Solís cartografía la costa americana dentro de la demarcación española y, buscando el paso, se interna en el Río de la Plata, donde muere asesinado por los indios en un exceso de confianza. Su segundo y cuñado,

Francisco de Torres, toma el mando de la expedición, que regresa a la Península el 4 de septiembre de 1516.

Los datos recopilados en esta campaña pasan al Padrón Real y son utilizados por Nuño García Torreño, cartógrafo mayor de la Casa de Contratación, para elaborar gran parte de la cartografía que llevará la expedición de Magallanes, relacionada en los papeles del Maluco del Archivo de Indias, junto con los 15.000 maravedíes presupuestados para la escala en Tenerife.

En el momento en que se inicia la circunnavegación de Juan Sebastián de Elcano, las instrucciones redactadas por la Casa de Contratación ya eran verdaderamente extensas y minuciosas. En las capitulaciones firmadas por el Emperador y Magallanes se destaca el principal objetivo de la expedición: encontrar la ruta a las islas de las Especies, las Molucas, navegando por occidente, por la zona asignada a España en el tratado de Tordesillas, de 1494.

En aquellas islas se daban el clavo, la pimienta, la nuez moscada o la canela, muy apreciadas para uso alimentario, medicinal e incluso cosmético. Hasta mediados del siglo xv, estas especias llegaban a Venecia a través de la Ruta de la Seda. Y, tras la caída de Constantinopla y el control del Mediterráneo oriental por los turcos, su tráfico se desvió hacia Lisboa, a través de la ruta abierta por Vasco de Gama bordeando el cabo de Buena Esperanza.

El siguiente objetivo encomendado a Magallanes era confirmar que las islas de las Especies se encontraban en el hemisferio español, tal como indicaban las cartas de su amigo portugués Francisco Serrão, primero en establecerse en ellas, en 1512. Y para eso era preciso situar el antimeridiano de Tordesillas. Ahora sabemos que las Molucas están unos grados dentro de la zona portuguesa, pero en aquella época era sumamente difícil medir el enorme arco de longitudes del Pacífico, sin ninguna referencia terrestre, hasta dos islas diminutas, Tidore y Ternate, las principales productoras de clavo, que fueron localizadas por Juan Sebastián de Elcano, al mando de la *Victoria*, y Gonzalo Gómez de Espinosa, al mando de la *Trinidad*, siete meses después de la muerte de Magallanes en Mactán, Filipinas.

Tanto Elcano como Gómez de Espinosa cumplieron el principal objetivo de la misión. Ambos sobrevivieron; el primero, circunnavegando el mundo, y el segundo, iniciando el camino de regreso por el Pacífico norte, con grandes penalidades, hasta que, desarbolada la *Trinidad* por un huracán y diezmada la tripulación, decidió regresar a Ternate y entregarse a los portugueses, que lo repatriaron años más tarde por orden del Emperador. Había elegido la ruta correcta, pero aquel huracán inusual quiso que fuera Andrés de Urdaneta el que pasara a la historia como descubridor del tornaviaje del Pacífico norte, cuarenta años tarde.

Todo ello sin quitarle méritos a Magallanes como el extraordinario marino que era, si bien es verdad que no fue el primero en partir en busca del paso interoceánico ni del Maluco. Incluso el mando de su expedición había sido solicitado previamente al Emperador por Esteban Gómez, antes de que el propio Magallanes entrara en escena. El mismo Esteban Gómez que viajaba como piloto de la nao *San Antonio* y decidió regresar a Sevilla desde la Pata-

gonia, abandonando al resto de la flota magallánica. El mismo que en 1524 conseguiría finalmente del Emperador el mando de una expedición para encontrar otro paso interoceánico, más cercano y practicable, en Norteamérica, expedición que recorrió y cartografió toda la costa americana desde Florida hasta Nueva Escocia, que durante muchos años se llamó Tierra de Esteban Gómez.

¿Por qué el Emperador cedió a los argumentos de Magallanes antes que a los de Esteban Gómez para capitanear la expedición? Pues quizá sea uno de los grandes enigmas que aún quedan por resolver sobre este extraordinario personaje, cuyos méritos es de justicia reconocer, como también los de los otros muchos extraordinarios navegantes con que contaba la corona española y cuyas hazañas no fueron divulgadas como hizo Pigafetta con las del anterior, por cuanto la Casa de Contratación evitaba precisamente imprimir los documentos valiosos, para guardarlos manuscritos como secreto de Estado, haciendo solo las copias justas. Algo parecido a lo que hoy llamamos «necesidad de conocer» sobre la documentación clasificada.

Debemos también situarnos en el contexto histórico en el que se desarrolla la circunnavegación de Juan Sebastián de Elcano. Mientras eso ocurre, Hernán Cortes funda la Villa Rica de la Vera Cruz y toma Tenochtitlán; Álvarez de Pineda, buscando también un paso interoceánico, descubre que la Florida no es una isla, y Pascual de Andagoya explora la costa del Perú con barcos trasladados por tierra desde el Atlántico, donde tiene las primeras noticias de la existencia del imperio inca. En esos años, Carlos I era emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, el hombre más poderoso del planeta, y también el más envidiado. Los príncipes alemanes amparan a Lutero para independizarse del Sacro Imperio, y con ese fin crean la propaganda anticatólica y antiespañola que serviría de vehículo a la Leyenda Negra con los mejores ilustradores de Wittenberg. Por su parte, Francisco I de Francia echa leña a la hoguera alemana proponiendo la invasión de Austria a los turcos, que lo intentarían dos veces, afortunadamente sin conseguirlo, aunque sí expulsan de Rodas a los Caballeros Hospitalarios en 1522, que vagan entre Mesina y Viterbo hasta que Carlos I los aloja en Malta unos años más tarde.

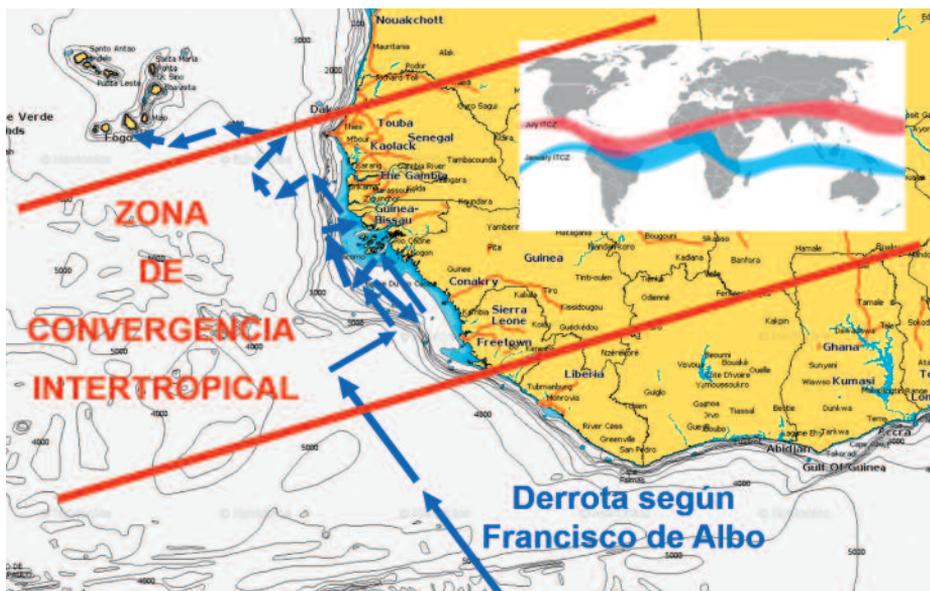
En esa dualidad de debilitar al Imperio y aprovecharse de él también se encontraba Antonio de Pigafetta, un noble vicentino que embarcó como sobresaliente en la nao *Trinidad* y finalizó el viaje de la primera vuelta al mundo en la *Victoria*. Su crónica destaca sobre el resto de los testimonios de los supervivientes por el detalle con que se narran muchos aspectos de la circunnavegación, y por la gran difusión que se hizo de sus relatos. Ya que este cronista vivió de contar lo que observó en aquella expedición española, en la que no tuvo ningún puesto de responsabilidad. Cosa que antes hizo también Américo Vesputio, que llegó a cambiar el nombre de Tierra Firme por el suyo, aunque este al menos aprendió a navegar y murió sirviendo a la corona de España.

El *Diario* de Pigafetta es uno de los importantes testimonios que se conservan de la primera circunnavegación, junto con la carta de Juan Sebastián de Elcano dirigida al Emperador; una relación escrita por Ginés de Mafra; el *Itine-*

rario de un piloto genovés; la carta de Maximiliano Transilvano; el *Derrotero* de Francisco de Albo, y finalmente la *Relación de un portugués...* (*Breve et ristretta narratione*), a la que se dedicará especialmente este trabajo. En la mayoría de estos testimonios se menciona la escala en Tenerife; además, Pigafetta hace referencia a «Montaña Roja», y la *Breve et ristretta...*, a «Santa Cruz», las dos escalas que hizo en la isla. A las que habría que añadir el relato del capítulo VII de la década v de Pedro Mártir de Anglería.

El *Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria*, firmado por Francisco de Albo, quien comenzó el viaje como contra maestre de la nao *Trinidad* y finalizó como piloto de la *Victoria* –derrotero que, creemos, es el testimonio más importante desde el punto de vista náutico–, comienza sus anotaciones justo en una situación próxima a la recalada en las costas de Brasil. Esta circunstancia no debió de obedecer al temor a dejar constancia de haber navegado por aguas portuguesas, ya que el ahora denominado «derecho de paso inocente» ya se reconocía en el tratado de Tordesillas para las naves españolas que atravesaran aguas portuguesas, quizá la primera vez que se normaliza ese concepto en la historia del derecho marítimo internacional.

Lamentablemente, Albo no recoge los detalles de la derrota del primer tránsito del Atlántico, aunque nos da una idea de las dificultades a las que se tuvo que enfrentar la flota para atravesar la Zona de Convergencia Intertropical, a la que podríamos llamar «ecuador meteorológico». En esta franja, que oscila entre los 100 y 300 kilómetros de ancho, el aire caliente asciende a las capas altas de la atmósfera, y las calmas ecuatoriales se alternan con fuertes tormentas generalmente acompañadas de gran aparato eléctrico.



Para atravesar esa zona sin otro sistema propulsor que el viento, Magallanes primero y Elcano después seguramente tuvieron que acercarse a la costa de Sierra Leona, para aprovechar el régimen de brisas, terrales y virazones, hasta tomar los alisios del otro hemisferio. Ya que el derrotero de Albo sí nos relata con todo detalle la situación inversa, la que padeció Juan Sebastián de Elcano en esa misma costa, en el camino de vuelta. También nos revelaría un dato importante, aunque obvio, desde el punto de vista de la meteorología y la oceanografía. Y es que la Zona de Convergencia Intertropical hace 500 años estaría en el mismo lugar que hoy.

Además, la circunstancia de que la Zona de Convergencia se desplace al sur en los meses de otoño e invierno podría explicarnos por qué Magallanes siguió barajando la costa africana tantos días: seguramente para aprovechar el régimen de brisas costeras hasta encontrar los alisios del hemisferio austral.

Albo tampoco recoge el paso de la flota por Canarias. Sabemos por Pigafetta que, el 26 de septiembre de 1519, «arrivammo ad una isloa delle Canarie detta Tenerife (...) Ivi stemmo tre giorni per far acqua e legna, indi andamo ad un porto della stessa isola detto Monte rosso, e vi ci fermammo due giorni».

Tal como se indicó al principio, recurriremos brevemente a las ciencias náuticas para interpretar las escalas de la expedición en Tenerife según los datos que nos aporta Pigafetta.

Arquitectura naval

Los barcos de vela se mueven entre dos fluidos: el agua y el aire. La parte sumergida, la carena, debe tener unas características hidrodinámicas concretas, y la parte aérea, sobre todo el aparejo, el plano vélico, debe tener también unas determinadas características, esta vez aerodinámicas. El diseño de las carenas de las naos del siglo XVI era determinante; de sus formas dependía que pudieran regresar del cabo de Buena Esperanza o sobrevivir a un huracán. Por eso eran secreto de Estado. Tanto las españolas como las portuguesas eran las más avanzadas de su época. Sabemos cómo eran las líneas de agua de la carabela *San Benito*, de la primera expedición de Juan Díaz de Solís en busca del paso a las Molucas (1508), cuya curva de áreas nos revela un magnífico rendimiento hidrodinámico al avance.

La siguiente característica importante de los barcos de vela es la capacidad de esas carenas de navegar contra el viento en conjunción con su plano vélico. Con un aparejo latino, que provoca un efecto de succión similar al ala de un avión, y la redistribución de la carga a proa podía acercarse a los 80 grados, algo muy avanzado para la época. Solo que los aparejos latinos eran inestables con vientos de popa y necesitaban mucha tripulación para manejarlos. Por este motivo, las naos de Magallanes, y antes las de Cristóbal Colón, llevaban velas cuadradas, aunque con estas no pudieran navegar contra el viento.

Meteorología

Sabemos que las naos navegaron más de 700 millas náuticas, entre los días 20 y 26 de septiembre de 1519 (Pigafetta), desde Sanlúcar a Tenerife. Lo hicieron a unos cinco nudos de velocidad ($v=e/t$), aunque para ello habrían necesitado un alisio moderado, un viento del nordeste de entre 15 y 20 nudos de intensidad, el necesario para vencer las resistencias al avance por formación de olas, fricción etc. de la carena de una nao del XVI y procurarle esos cinco nudos de velocidad. Tal dato se puede obtener del análisis de los modelos en un canal de experiencias hidrodinámicas, y de la suficiente documentación de curvas polares de velocidad existentes.

Cualquier imagen satelital o un observador terrestre nos pueden dar una idea de cómo está expuesta la costa de Tenerife al alisio moderado, el cual fue el que encontraron las naos de Magallanes: calmas en la costa de Adeje, sin resguardo en la costa norte, y con algunos claros en la costa sudeste, especialmente al socaire del macizo de Anaga y de Montaña Roja.

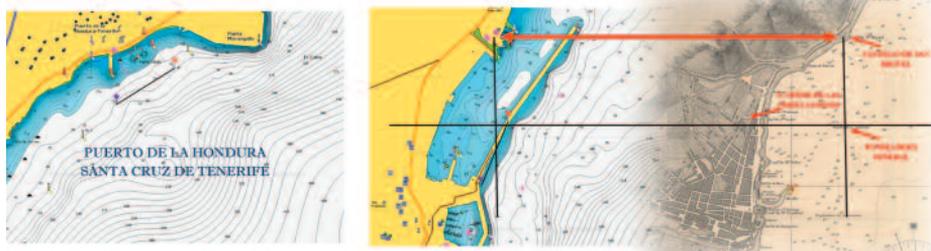
Hidrografía

Sabemos que las naos del siglo XVI fondeaban preferiblemente en fondos próximos a las 18 brazas. Así también nos lo cuenta el tinerfeño Tomé Cano, uno de los más importantes ingenieros navales del siglo XVI, en su obra *Arte para fabricar naos*. Además, para que no se enredaran las anclas, el espacio ocupado por las catenarias de los cables de las cinco naos fondeadas podía extenderse más de 300 metros en fondos suficientemente aplacerados.

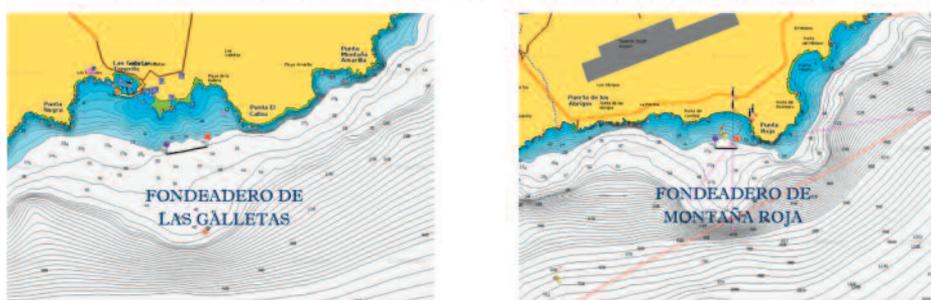
Si estudiamos con detalle toda la batimetría de Tenerife, estas condiciones al resguardo del alisio, dominante en fondos con un gradiente suficientemente constante para albergar a toda la flota, solo se cumplen en cuatro fondeaderos o tenederos, que vendrían a ser los siguientes: 1, el que fue fondeadero general de Santa Cruz de Tenerife hasta ser sepultado por la construcción del puerto actual, que se ubicaba al sur del castillo de San Miguel o de la piscina del Real Club Náutico, que está encima en la actualidad, y al este de la confluencia de la calle Señor de las Tribulaciones con la Marina; 2, Puerto Caballos, hoy muelle de La Hondura, también en Santa Cruz; 3, el tenedero de Las Galletas; 4, el fondeadero de la playa de La Tejita, al resguardo de Montaña Roja (fig. 2).

La imposibilidad física de aquellos buques para navegar contra el viento los obligaba a seguir la costa una vez pasada la punta de Anaga. Bien la costa norte o la sudeste, sin posibilidad de retorno, ni de atravesar las calmas de la costa de Adeje y remontar la costa contraria en las fechas mencionadas por Pigafetta, quien nos dice que entró en Montaña Roja después de estar tres días y medio «en Tenerife», obviamente a barlovento. A barlovento, remontando el alisio, solo había dos fondeaderos posibles: el puerto de La Hondura y el fondeadero general, ambos en Santa Cruz.

FONDEADEROS EN SANTA CRUZ



FONDEADEROS EN EL SUR



A continuación se abordarán las escalas en Tenerife de las naos de Magallanes desde la interpretación náutica de las bases historiográficas, muy especialmente de la *Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa que fue en la nao Victoria el año 1519*, documento que creemos de un valor extraordinario.

Quizá la mejor descripción de lo que pudo ser la recalada de la flota de Magallanes en Santa Cruz de Tenerife nos la ofrezca Juan Escalante de Mendoza en su *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, uno de los tratados náuticos más completos que se hayan escrito en el siglo XVI, cuya impresión, como era costumbre, fue prohibida por la Casa de Contratación de Sevilla por temor a que pudiera caer en manos extranjeras. El manuscrito permaneció inédito más de trescientos años, hasta que el historiador naval y capitán de navío Cesáreo Fernández Duro publicó la primera parte en 1880. El resto no vería la luz hasta 1985.

Decía así Escalante:

«La punta de Naga está en altura de veinte y ocho grados y medio de la banda del nordeste en la isla de Tenerife (...) Es alta y talada y encima della hace como una mesa pequeña con dos mogotillos que parecen dos bohíos o cabañas de pastores y echa de sí dos farallones en la mar, y el que viere la dicha isla del Leste, parecerle há toda ella tierra alta y pareja, y habiendo claro pareciera su muy alto pico y montaña que va aguzando derecho al cielo (...) y su principal puerto se llama Santa Cruz, que está en la banda de sudueste. Y quien quisiere entrar en él

puede yr Aluengo de tierra hasta ver las casas del pueblo, y en llegando a diez y ocho brazas debe surgir, porque estará en fondo limpio».

Dieciocho brazas es la sonda del que durante 400 años fuera el fondeadero general del puerto de Santa Cruz, hasta ser sepultado por el dique actual en la primera mitad del siglo pasado. Y al puerto de Santa Cruz, en Tenerife, es adonde uno de los supervivientes de la nao *Victoria* nos dice que van en la citada como *Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa*, cuyo autor fue en la nao *Victoria* el año 1519 y que es uno de los siete principales testimonios que se conservan y que se deben a los protagonistas de la primera circunnavegación. Este testimonio nunca había sido interpretado según criterios náuticos, circunstancia que ha podido contribuir a que su excepcional contenido se haya pasado por alto hasta la fecha.

Con el título original de *Breve et ristretta narratione*, este relato enigmático, de apenas una página de extensión, que resume en unas pocas líneas el viaje completo de circunnavegación culminado por Juan Sebastián de Elcano, se incluye en el primer volumen del compendio *Delle navigationi et viaggi*, de Giovanni Battista Ramusio, editado por primera vez en 1550. En particular, el que analizamos pertenece a la cuarta edición, impresa en Venecia en 1588, perteneciente a la Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid, adonde llegó, en 1705, procedente de la librería de la Compañía de Jesús de Alcalá.

En el compendio, este historiador y geógrafo veneciano agrupó distintos testimonios de las más importantes expediciones de la época, casi todas españolas. *La Breve et ristretta narratione* aparece a continuación de un breve relato también titulado *Viaggio attorno il mondo*, de Antonio de Pigafetta, traducido a su vez de la versión francesa ordenada por la reina regente doña Luisa de Saboya, madre de Francisco I, al filósofo Antonio le Favre, quien se limitó a realizar un extracto de dudosa calidad.

Veamos brevemente el posible origen de estos documentos. Cuando finaliza la vuelta al mundo en Sevilla, el 8 de septiembre de 1522, todos los supervivientes pasan a rendir testimonio de lo acontecido en el viaje. Ningún escribano pudo hacerlo, ya que el de la *Victoria*, Martín Méndez, había sido apresado por los portugueses en Cabo Verde. León de Espeleta y Sancho Heredia, escribanos respectivos de la *Trinidad* y la *Concepción*, fallecieron en la emboscada de Cebú, mientras que António da Costa, escribano de la *Santiago*, fue apresado por los portugueses en las Molucas y nunca se volvió a saber de él. Así que el cronista de Indias Pedro Mártir de Anglería encarga a Antonio de Pigafetta, por orden de Carlos I, la confección de un diario, cosa que el vicentino realiza consultando las anotaciones y documentos reunidos a bordo durante el viaje. De este diario para el Emperador se envía también una copia al papa Adriano VI. De él queda una versión en latín, ciertamente escasa, que se incluye en la citada v décima, capítulo VII, de Mártir de Anglería.

A continuación, Pigafetta, por propia iniciativa, se traslada a dar cuenta de la expedición al rey Juan III de Portugal, a quien supuestamente entrega otra versión del viaje. Posteriormente hace lo mismo con la copia citada anteriormente de la reina regente de Francia, doña Luisa de Saboya. Después pasa a

servir al gran maestre de Rodas, que acababa de ser expulsado de la isla por los turcos y se había establecido temporalmente en Viterbo, al que presenta otra relación de la circunnavegación. En Viterbo también se establece el Papa, ahora Clemente VII, después de haber firmado a favor de la Liga de Cognac con Francisco I de Francia, contra el emperador español, Carlos I, y a favor de los turcos, guiado por los exclusivos intereses de la familia Médicis, a la que pertenecía.

Aunque el Emperador los apresa a los dos y sus tropas saquean Roma, Pigafetta escribe nuevas relaciones ampliadas de la circunnavegación para Francisco I de Francia –que recibe su madre, Luisa de Saboya, regente en París al estar el rey encarcelado en Madrid– y para el papa Clemente.

Con independencia del extraordinario valor de los relatos de Pigafetta, conviene hacer un paréntesis para entender la naturaleza del vicentino. De familia noble, llegó a España con el embajador de la Santa Sede apenas unos meses antes de que saliera la expedición, en la que embarcó por recomendación papal como sobresaliente a cargo de la corona española. Pigafetta, al regreso, corre a desvelar los secretos del viaje a las principales potencias extranjeras, especialmente a las que se habían aliado con los turcos contra el Emperador y contra la cristiandad. Como ya hemos manifestado, eran unos años en los que simultáneamente se atacaba y criticaba a la Monarquía hispánica, pero no se tenían escrúpulos para sacar partido de ella. Es este el contexto en que quizá debería entenderse el diferente trato que dio Pigafetta a Juan Sebastián Elcano, al que no menciona, mientras que ensalza exageradamente la figura de Magallanes. En cualquier caso, el emperador Carlos I supo poner orden en Europa, paró a los turcos en Viena y ubicó a los Caballeros Hospitalarios, expulsados de Rodas, en Malta, isla que les cedió por la renta anual de un halcón, el mítico «Halcón Maltés».

De todas las versiones del viaje escritas por Pigafetta, en la actualidad se conoce la existencia de una edición en italiano del código original de la Biblioteca Ambrosiana de Milán, dirigida al gran maestre de Rodas y editada por Carlo Amoretti en 1800, sin lugar a dudas la más completa y fiable de todas y que fue traducida al español en 1899 por Manuel Walls y Merino. Existen además dos relaciones en francés que se conservan en la Biblioteca Nacional de París, y otra en el mismo idioma en la Universidad de Yale, también dirigida al gran maestre de Rodas, de la que los españoles tuvimos noticia a través de la traducción, en 1888, del historiador chileno José Toribio Medina.

En la Biblioteca Ambrosiana de Milán, fundada en 1607, dentro de la mal llamada Contrarreforma, con el vano objetivo de armarse de argumentos y razones para luchar contra la propaganda anticatólica, también encontraría refugio la *Breve et ristretta narrazione*, donde se menciona por primera vez el puerto de Santa Cruz de Tenerife en la circunnavegación, a la que el propio Carlo Amoretti hace referencia en la introducción a su importante obra. La autoría de este relato se atribuye a un compañero portugués de Duarte Barbosa, cuñado de Magallanes, que daría la vuelta al mundo en la nao *Victoria*.

Todo indica que fue escrito por un marino, no solo por la valiosa información náutica que contiene, sino también por el estilo parco y sintético en que está redactado, al modo de los cuadernos de bitácora. Un marino que debía de viajar en una nao distinta de la *Trinidad*, ya que la citada información náutica difiere ligeramente de la aportada por Francisco de Albo, suponiendo que este fuera realmente el autor del diario que firma.

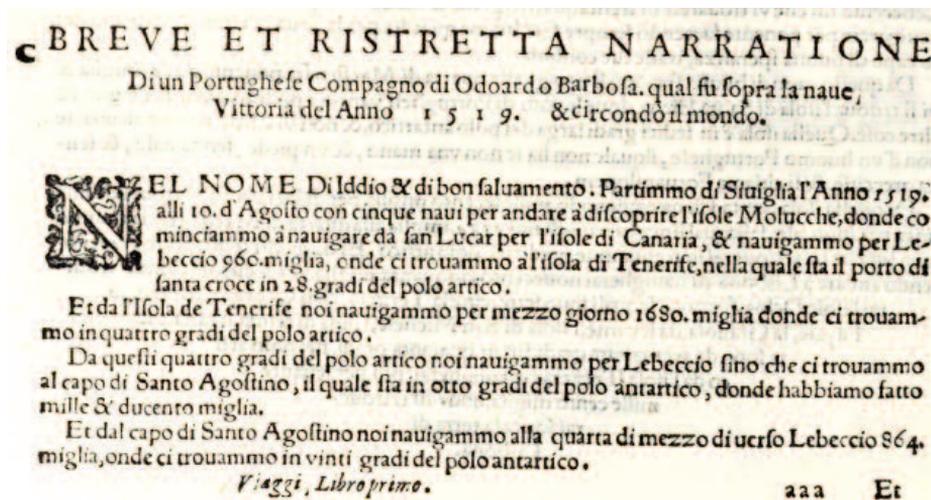
En conjunto, son unas pocas líneas que describen el viaje de circunnavegación como una crónica hasta las islas Banda, las Molucas del sur, que encontró Juan Sebastián de Elcano después de separarse de la nao *Trinidad*, líneas donde se da testimonio del embarque de nuez moscada y otras especias en la nao *Victoria*, que ya navegaba en solitario. Y a partir de este punto el relato adquiere el tono de una recomendación o de un plan de navegación hasta el regreso a la Península (*).

Un documento del que, por su elevado interés, acompañamos la siguiente traducción e interpretación náutica, con las correspondientes observaciones:

«NARRACIÓN CORTA Y RESTRINGIDA

De un compañero portugués de Odoardo Barbosa que fue en la nao *Victoria* en el año 1519 y circunnavegó el mundo»¹.

«En el nombre de Dios y a buen salvamento. Partimos de Sevilla en el año 1519 el 10 de agosto con cinco naves para ir a descubrir las Islas Molucas, desde



(*) El lector encontrará una reproducción de la edición de la Breve et ristretta que se conserva en la Biblioteca Ambrosiana.

(1) Ningún tripulante de origen portugués sobrevivió al viaje en la nao *Victoria*. Sí lo hizo Vasco Gómez Gallego, *el Portugués*, que coincidió con Duarte Barbosa en la nao *Trinidad*.

NARRATIONE DVN PORTVGHESI

Et da i vinti gradi del polo Antartico essendo in mare noi nauigammo 1500. miglia per le- **D**
 beccio donde ci trouammo appresso la fiumara che ha 108. miglia di bocca, laquale è in 35. gradi
 nel ditto polo Antartico, & noi le mettemmo nome Rio di Scto Christofano. Da questo rio noi
 nauigammo 1638. miglia alla quarta di lebeccio fra ponete, onde ci trouammo alla punta de i Lu-
 pi marini, laqual sta in 48. gradi del polo antartico. Et dalla punta de i Lupi marini noi nauigam-
 mo per lebeccio 350. miglia, onde ci trouammo nel porto di san Giuliano, doue stemmo 5. mesi
 aspettando che l'Isle tornasse verso di noi, perche non vi era di Giugno & Luglio se non di 4. ho-
 re il giorno. Da qsto porto di san Giuliano, ilquale è in 50. gradi, noi ci partimmo alli 24. d' Ago-
 sto 1520. & nauigammo per ponente 100. miglia, onde trouammo vna fiumara, alla quale met-
 temmo nome Rio di santa Croce, & iui stemmo sino alli 18. d' Ottobre. Questa fiumara si è in 50.
 gradi. Noi ci partimmo alli 18. d' Ottobre da questa fiumara & nauigammo à lungo la costa 378.
 miglia alla quarta di lebeccio fra ponente, onde ci trouammo in vno stretto, alquale mettemmo no-
 me stretto della Vittoria, peche la naue Vittoria fu la prima che lo vidde, alcuni gli dissero il stret-
 to di Magaglanes, peche l'nostro capitano si chiamaua Fernado di Magaglanes: la bocca di que-
 sto stretto è in 53. gradi & mezzo, & noi nauigammo per questo stretto 400. miglia sin à l'altra
 bocca, laqual è ne i detti 53. gradi & mezzo. Noi sboccammo di questo stretto alli 27. di Nouem-
 bre 1520. nauigamo fra ponente & Maestro 9858. miglia fin che ci trouammo sulla linea equi-
 noctiale, in questo cammino noi trouamo due isole dispopolate, & l'vna era lungi da l'altra 800.
 miglia, alla prima mettemmo nome san Pietro, all'altra isola delli Tiburoni san Pietro si è i 18. gra-
 di, l'isola delli Tiburoni in 14. gradi dell' Antartico. Et dalla linea equinoctiale noi nauigammo **B**
 fra Ponente & Maestro 2046. miglia. Donde vi trouammo parecchie isole in dieci & dodici gra-
 di del polo artico. In queste isole v'erano molte genti ignude colli gli huomini come le donne,
 & à queste isole noi mettemmo nome l'Isle de i Ladroni, perche ci haueuano rubbato il nostro
 schioma ben gli colto caro. Non vi diro piu il camino che noi facemmo, perche noi lo allungam-
 mo assai e non poco. Ma vi diro che di queste isole de i ladroni per andare alle Molucche à cam-
 min dritto bisogna nauigare per lebeccio mille miglia, & iui si trouano molte isole allequali met-
 temmo nome l'arcipelago di san Lazzaro, & vn poco piu auanti vi sono l'isole delle Molucche, le-
 quali sono 5. cioè Terenate, Tidori, Motir, Machiam, Bachian. In Terenate auati ch'io mi partissi
 li li Portughesi vi haueano fatto vn castello molto forte. Da l'isole Molucche all'isole di Banda vi
 sono trecento miglia, & vi si va per diuersi venti, perche vi sono molte isole nel mezzo, & biso-
 gna nauigare à vista d'occhio, in queste isole fin che sete all'isole di Bandan, lequali sono in quat-
 tro gradi & mezzo dell'antartico, vi si ricolgono da trenta sin in quaranta mila cantara di noci
 molchate, & anchora vi si ricoglie assai mastice, & se volete andare à Calicut bisogna nauigare
 sempre infra isole sin à Malacca, laquale è lontana dalle Molucche 200. miglia, & da Malacca à
 Calicut vi sono altre 200. miglia, da Calicut in Portugallo vi sono 14000. miglia. Se dall'iso-
 le di Bandan voi volete trauesare il capo di buona speranza, bisogna nauigare tra ponente &
 Lebeccio fin che vi trouarete in trentaquattro gradi & mezzo nel polo antartico, & di li voi
 nauigarete per ponente facendo sempre fare buona guardia per la prua per non inuolure in det-
 to capo di buona speranza, o alle sue confini.

Isole di
Bandan.

Da questo capo di buona speranza si nauiga alla quarta di Maestro fra ponente 2400. miglia & **R**
 vi si troua l'isola di Santa Elena, doue le nauì di Portughesi vanno à prendere acqua e legne, &
 altre cose. Questa isola è in sedici gradi larga del polo antartico, & non vi è habitatione alcuna, se
 non d'vn huomo Portughesi, ilquale non ha se non vna mano, & vn piede, senza naso, & sen-
 za orecchie, & li chiama Fornamlopem.

Da questa isola Santa Elena nauigando mille secento miglia per Maestro tu ti trouerai sulla
 linea equinoctiale: dallaqual linea tu nauigherai 3534. miglia alla quarta di Maestro tra la tramon-
 tana sin che tu ti trouerai in trentanoue gradi nel polo artico. Et da questi trentanoue gradi vo-
 lendo andare à Lisbona tu nauigherai nouecento cinquanta miglia per Leuante, onde troue-
 rai l'isole Delos Azores, lequali sono sette, cio è la Terzera, San Georgio, lo Pico, lo
 Fayale, la Gratiofa, da leuante, l'isola di San Michele, l'isola di Santa Maria, tut-
 te sono da trentasette gradi sin in quaranta gradi. nel polo arti-
 co da l'isola Terzera tu nauigherai poi per leuante
 mille cento miglia, onde tu ti troue-
 rai sopra la terra di
 Lisbona.

Isole di
Azores.

donde comenzamos a navegar, y desde Sanlúcar a las Islas Canarias, y navegamos al Sudoeste² 960 millas, donde encontramos la isla de Tenerife, en la cual está el puerto de Santa Cruz³, en 28 grados de latitud norte⁴.

Desde esta isla de Tenerife navegamos durante días unas 1680 millas hasta llegar a cuatro grados de latitud norte.

Desde estos cuatro grados norte⁵ navegamos al Sudoeste hasta recalar en el Cabo de San Agustín, que está en ocho grados de latitud sur, después de recorrer mil doscientas millas.

Y del Cabo de San Agustín navegamos al Sudsudoeste 864 millas, hasta encontramos a veinte grados de latitud sur (véase fig. pág. 26).

Y desde los veinte grados de latitud sur, navegamos 1500 millas al Sudoeste donde encontramos el río que tiene 108 millas de la boca, que está en 35 grados latitud sur, y que bautizamos con el nombre de Río de San Christofano⁶. Desde este río navegamos 1638 millas al Sudoeste una cuarta Oeste hasta la punta de Lobos Marinos, en 48 grados de latitud sur⁷. De esta punta de Lobos Marinos navegamos al Sudoeste 350 millas, donde llegamos al puerto de San Julián. Pasamos 5 meses esperando que el sol regresara a nosotros, porque no lo hubo junio ni julio, si no 4 horas al día. Desde el puerto de San Julián, el cual está en 50 grados de latitud sur⁸, partimos de allí el 24 de agosto de 1520 y navegamos hacia el Oeste 100 millas⁹, donde encontramos un río, al que llamamos Río Santa Cruz, y nos quedamos hasta el 18 de octubre. Este río está en 50 grados de latitud sur¹⁰.

(2) Lebeccio.

(3) Dato no aportado por Pigafetta, igual que en este relato no se menciona la escala en Monte Rosso.

(4) Las distancias en la mar se medían entonces en «leguas», de manera que un grado de arco de círculo máximo sobre el globo terráqueo equivalía a 20 leguas, y cada legua, a 3 millas náuticas, que a su vez equivalían a un minuto de arco. Sin embargo, la legua terrestre llamada «vulgar», sin ningún patrón de referencia, tenía 4 millas. Sea por este factor de conversión, por los errores en la longitud, o porque se contabilice todo el recorrido, incluyendo todas las bordadas, las distancias anotadas tienen aparentemente grandes errores; no así las latitudes, que son suficientemente exactas y coherentes con Albo y Pigafetta, al igual que las fechas.

(5) Un dato extremadamente importante, ya que 4° N es la latitud del Cabo Palmas, en el extremo sur de Liberia, que coincide a su vez con el límite sur de la Zona de Convergencia Intertropical en la época del año en que Magallanes barajó la costa hasta el citado cabo, donde pondría rumbo directamente al sudoeste, para cruzar el Atlántico y recalar en el cabo de San Agustín, en las costas del Brasil. Dato, por otra parte, inédito hasta la fecha, ya que no lo aportan ni Albo ni Pigafetta, y que revela el misterio de la derrota seguida en el primer cruce del Atlántico.

(6) Se refiere al actual Río de la Plata, hasta donde llegó, y donde murió, Juan Díaz de Solís en la anterior expedición en busca del Maluco. Díaz de Solís también hizo escala en Santa Cruz de Tenerife, para aprovisionarse de carne, agua, leña, e incluso de tablones y tea a fin de proteger las carenas de la broma, que fueron suministrados desde La Laguna, por su mejor transporte y menor coste, en lugar de desde Agache, en el centro de la isla.

(7) En la actual Punta Buque, dato no aportado por Albo.

(8) Albo, supuestamente a bordo de la *Trinidad*, lo sitúa con mayor exactitud, en 49 grados 2/3, lo que reforzaría la teoría de que su diario estuviera escrito por Elcano, que iba en la *Concepción*.

(9) Esta apreciación es consecuencia del error en latitud. En realidad navegaron al sudsudoeste

(10) Dato que no aporta Albo, y es exacto.

Partimos del 18 de octubre y navegamos a lo largo de la costa 378 millas al Sudoeste cuarta Oeste, donde encontramos un estrecho al que damos el nombre de *Victoria*, por ser esta nao la primera que lo vio, algunos le llamaron el estrecho de Magallanes, porque nuestro capitán se llamaba Fernando de Magallanes. La boca de este estrecho está en 53 grados y medio de latitud sur¹¹. Y navegamos por este estrecho 400 millas hasta la otra boca, la cual está también en 53 grados y medio de latitud sur¹². Desembocamos este estrecho el 27 de noviembre de 1520¹³.

Navegamos al Oeste Noroeste 9858 millas hasta encontrar la línea equinoccial¹⁴, en la derrota encontramos dos islas deshabitadas, separadas la una de la otra 800 millas, a la primera le damos el nombre de San Pedro y a la otra de los Tiburones. San Pedro¹⁵ está en 18 grados de latitud sur, y los Tiburones en 14 grados sur¹⁶. Y a partir de la línea equinoccial navegamos 2046 millas al Oeste Noroeste. Donde encontramos varias islas entre diez y doce grados de latitud norte. En estas islas había mucha gente desnuda tanto hombres como mujeres, a las que les damos el nombre de islas de los Ladrones, porque nos robaron el bote¹⁷. No diré el camino que hicimos, porque lo extendimos mucho. Pero diré que de estas islas de los Ladrones para ir a las Molucas hay que navegar al Sudoeste mil millas, donde encontramos muchas islas a las que llamamos archipiélago de San Lázaro. Y un poco más adelante llegamos a las islas Molucas, que son cinco: Ternate, Tidore, Motil, Maqui y Bachiam. En Ternate los portugueses habían construido un castillo muy fuerte^{18 19}.

Desde las islas Molucas hasta las islas Banda hay trescientas millas, y se va con rumbos diversos porque hay muchas islas en medio, y tienes que navegar visualmente hasta el archipiélago Banda que está en cuatro grados y medio de latitud sur. Allí recogimos de treinta a cuarenta mil cántaros de nuez moscada, y ahora recogimos mucha masia^{20 21}.

Si se quiere ir a Calcuta es necesario navegar siempre entre las islas hasta Malaca, la cual dista de las Molucas dos mil millas, y de Malaca a Calcuta otras dos mil millas. De Calcuta a Portugal hay catorce mil millas.

(11) También difiere ligeramente de la calculada por Albo, lo que, con independencia de la dificultad de las observaciones astronómicas en altas latitudes, juega a favor de la teoría citada anteriormente.

(12) Dato que no aporta Albo y suficientemente exacto para los medios de la época en altas latitudes.

(13) Tanto Albo como Pigafetta anotan este hecho el día 28.

(14) Ecuador.

(15) Albo la llama «San Pablo» y la sitúa en 16 grados $\frac{1}{4}$, y Gines de Mafra, en 15 grados, ubicación que coincide con la isla de Pukapuka.

(16) Albo la sitúa, correctamente, en $11^{\circ} \frac{3}{4}$ S.

(17) Pigafetta se refiere al bote de la *Trinidad*.

(18) Construido en 1512 por Francisco Serrão, amigo de Magallanes, con el que planeaba comercializar las especias desde allí. Gonzalo Gómez de Espinosa, al mando de la *Trinidad*, y Juan Sebastián de Elcano, al de la *Victoria*, llegarían a las Molucas del norte (Tidore y Ternate) después de un largo periplo de siete meses, que también recoge este documento, por las costas de Borneo, Filipinas y Célebes.

(19) En este punto, las naos *Trinidad* y *Victoria* se separan en la isla de Tidore.

(20) Corteza olorosa de la nuez moscada.

(21) A partir de aquí, el relato deja de ser una crónica para convertirse en una recomendación o un plan de navegación.

Si desde las islas Banda se quiere encontrar el cabo de Buena Esperanza, es necesario navegar al Oeste Sudoeste hasta alcanzar la latitud de treinta y cuatro grados y medio sur, y después navegar hacia el Oeste, siempre haciendo buena guardia para no encallar en el cabo de Buena Esperanza, o en sus proximidades.

Desde el cabo de Buena Esperanza se navega al Oeste cuarta al Noroeste²² 2400 millas, hasta llegar a la isla de Santa Elena²³, donde los portugueses van a tomar agua y leña, y otras cosas. Está en dieciséis grados de latitud sur, y está deshabitada, si no es por un hombre portugués, que no tiene más que una mano y un pie, sin nariz, ni orejas, que se llama Fernando López²⁴.

De esta isla de Santa Elena navegando mil seiscientas millas al Noroeste se llega a la línea equinoccial. Desde la que se navega 3534 millas al Noroeste una cuarta al Norte²⁵ hasta alcanzar la latitud de treinta y nueve grados de latitud norte²⁶. Y en estos treinta y nueve grados para ir a Lisboa navegará novecientas cincuenta millas al Este, donde encontrará las islas Azores, que son siete, a saber: la Tercera, San Georgio, el Pico, el Fayale, La Graciosa, de Levante, la Isla de San Miguel, y la isla de Santa María, todas entre los treinta y siete y los cuarenta grados de latitud norte. Desde la isla Tercera navegando hacia Levante mil cien millas hasta llegar a las tierras de Lisboa».

Conclusiones

Tratando de dar coherencia náutica a los datos que nos aporta Pigafetta, Magallanes, tras fondear el día 26 de septiembre, debió de empezar la manobra para zarpar del primer fondeadero tinerfeño, bien La Hondura, bien el fondeadero general de la Dársena de Anaga, al alba del día 30 de septiembre de 1519, aprovechando aún el terral para llegar con luz diurna a Montaña Roja, a 32 millas náuticas, cosa prudente y necesaria. Aquí, según Pigafetta, pasó los días 1 y 2 de octubre, largando velas el día 3 a media noche, para librar a las naos de las corrientes que rodean Montaña Roja y alejarlas seguras de la costa empujadas por el terral, la brisa marina que va de la tierra al mar cuando la primera se enfría, que alcanza su mayor intensidad pasada la media noche (fig. 3).

A la argumentación científico-náutica anterior debemos añadir la importante información de este relato para concluir, creemos que con sobrado fundamento, que la expedición fondeó en el puerto real de Santa Cruz de Tenerife el 26 de septiembre de 1519, para zarpar al alba del día 30 del mismo mes en

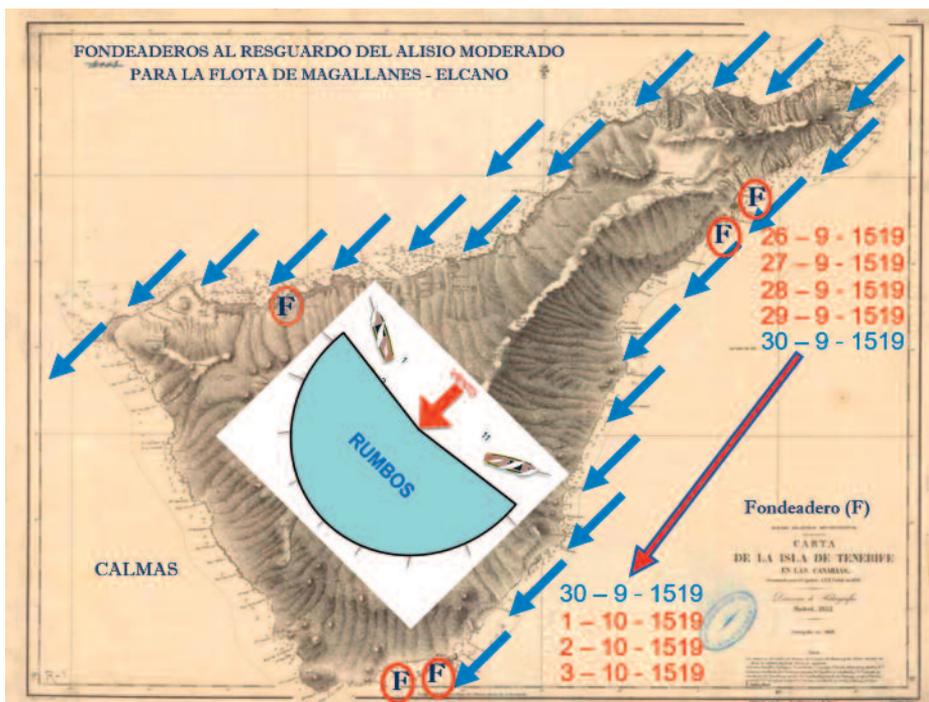
(22) Maestro.

(23) En la que Elcano no hizo escala, dejándola muy hacia poniente.

(24) La situación de Santa Elena era un secreto celosamente guardado por los portugueses, mientras que Fernando López existió en realidad. Mutilado por orden del gobernador de Goa, Alfonso de Albuquerque, acusado de traición, vivió en la isla entre 1513 y 1530, lo que prueba nuevamente la fidelidad y veracidad de este relato.

(25) Tramontana.

(26) Sin embargo, Juan Sebastián de Elcano recorta su derrota arrumbando al nornoreste, una vez pasada la latitud de Canarias.



demanda del tenero de Montaña Roja, en el término municipal de Granadilla de Abona. Aquí fondeó de nuevo en la tarde del mismo día, para a su vez zarpar definitivamente de la isla en las primeras horas de la madrugada del día 3 de octubre de 1519, después de embarcar a

- Blas Alfonso, que embarcó como sobresaliente en la nao *Concepción*, pasó a la *Trinidad* cuando hubo que quemar aquella en la isla de Bohol por falta de tripulación. Murió en el intento de tornaviage de la *Trinidad* por el Pacífico el 14 de octubre de 1522 («Relación de gente que murió en la *Trinidad*»).
- Andrés Blanco, que embarcó como grumete en la nao *Santiago*, pasó a la *Victoria* tras sobrevivir al naufragio de la *Santiago* en la Patagonia. Fue uno de los que desembarcó en Cabo Verde, poco antes de completarse la circunnavegación. Apresado por los portugueses, murió por enfermedad en estas islas el 14 de julio de 1522 («Relación de fallecidos en el viaje»).
- Maestre Pedro, que embarcó también en la nao *Santiago*, como sobresaliente. Igual que el anterior, sobrevivió al naufragio y pasó a la *Victoria*. También fue uno de los 13 hombres apresados en Cabo Verde por los portugueses, los cuales hombres volvieron a España unas semanas después, salvo Andrés Blanco, que como hemos dicho murió allí («Relación de sueldos que se deben»).

En este punto comienza la aventura de Magallanes-Elcano: en Tenerife, el último territorio de la Corona donde aprovisionarse antes de lanzarse a lo desconocido «para descubrir lo que hasta ahora no se ha hallado, y lo poner so nuestro señorío y jurisdicción».

Una aventura que fructificaría en la globalización hispana, la más integradora e igualitaria. Una aventura extraordinaria de la que podemos ser testigos si dejamos volar nuestra imaginación hasta aquellos barcos. Aproximándose por el nordeste, la *Trinidad* en el centro, y las otras en torno siguiendo el estandarte real, navegando seguramente con marejada y viento moderado del primer cuadrante, cerrado diez cuartas en popa, barajando la costa desde Anaga en demanda del fondeadero de Santa Cruz, cantando la sonda en la proa. Mientras los tripulantes alistan cables de fondeo, liberan los cepos y las uñas de las anclas, y coronan de pales los cabrestantes, atentos a sus maeses y a sus pilotos, para soltar el ferro, aún ignorantes del privilegiado puesto que les estaba destinado en la historia de la humanidad para los siglos venideros.

Bibliografía

- CASADO SOTO, José Luis: «La ciencia náutica en el siglo xv y sus antecedentes históricos», *Revista General de Marina*, vol. 217, ag.-sept. 1989, pp. 239-255.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: «Los barcos atlánticos de la península ibérica en la era de los descubrimientos geográficos», *ibídem*, pp. 239-255.
- ELCANO, J.S. de; PIGAFETTA, A.; TRANSILVANO, M.; ALBO, F.; MAFRO, G. de, y otros: *La primera vuelta al mundo*, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, Madrid, 2012.
- ESTÁCIO DOS REIS, António: «Aspectos operativos de la primera expedición descubridora», *Revista General de Marina*, vol. 217, ag.-sept. 1989, pp. 173-203.
- MANERA BASSA, Enrique: «El arte de navegar», *ibídem*, pp. 217-239.
- MARTÍNEZ-SHAW, Carlos: «La primera globalización», *Revista Española de Defensa*, núm. 361, mayo 2019, pp. 8-10.
- MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro: *De orbe novo*, Miguel de Eguía, Alcalá de Henares, 1530.
- P. MARTÍNEZ, Esther: «De Sevilla a la Especiería, y a la Historia», *Revista Española de Defensa*, núm. 361, mayo 2019, pp. 10-14.
- y–: *Primer viaje alrededor del mundo* (trad., Manuel WALLS y MERINO [directamente de la edición italiana]), Imprenta Fortanet, Madrid, 1899.
- PIGAFETTA, Antonio y AMORETTI, Carlo: *Primo viaggio intorno al globo terracqueo*, Nella Stamperia di Giuseppe Galeazzi, Milán, 1800.
- RAMUSIO, Giovanni Battista: *Delle navigatione et viaggi*. Nella Stamperia de Giun., Venecia, 1550.
- VALLADARES EXPÓSITO, Juan Manuel: «Magallanes y Díaz de Solís en Tenerife, “Veritas liberabit vos”», *La Prensa*, revista semanal de *El Día*, 4 de agosto de 2018.