



La primera vuelta al mundo contada por sus contemporáneos

PABLO EMILIO PÉREZ-MALLAÍNA
(Discurso de ingreso como Académico Correspondiente)

Es de bien nacido ser agradecido y, haciendo caso al viejo refrán, comienzo dando las gracias a mi mentor, el doctor don Manuel Bustos, por su apoyo y su cariñosa presentación, y a la Real Academia Hispano Americana de Cádiz, en la persona de su directora, por acogerme entre sus académicos correspondientes, en este caso por la ciudad de Sevilla. Para mí es un verdadero placer y un gran honor.

Sevilla y Cádiz, Cádiz y Sevilla. Por una casualidad del destino, en Sevilla vivo en la calle Fernando Villalón, el poeta de la Baja Andalucía, ese que quería criar toros bravos con ojos verdes y que además de por sus versos es conocido por una aseveración lapidaria: *el mundo se divide en dos grandes partes: Sevilla y Cádiz*. Por supuesto que esa frase, que cuando la repito suele enfadar a mis parientes norteños, no es cierta... No es cierta en general... pero en mí sí se cumple: mi mundo, mi pequeño mundo, se reparte entre esos dos lugares y, para no dejar de decir toda la verdad, también hay una parte de mí íntimamente ligada a las tierras verdes y a las bravas costas del Cantábrico, al norte de nuestra querida España.

Tengo a la mayor parte de mi familia en Sevilla pero mi mujer es gaditana, algunos de mis mejores amigos y de mis mejores amigas son de esta ciudad, o de su provincia, y algunos de mis más gratos momentos los paso en el balcón de mi casa, en la Alameda, viendo a los barcos atravesar la bahía. Me refiero, por supuesto, a la Alameda Apodaca, que recuerda al último virrey de la Nueva España, lo que para un americanista como yo no deja de ser otra grata casualidad, aunque el tramo donde resido se llama hoy Alameda del marqués de Comillas, y aquí tenemos un tercer guiño del destino. De Comillas, ese rincón de la Montaña, era mi madre. Vivió aquí en Cádiz encima del arco del Pópulo y desde allí ella y mi abuela Inés esperaban que mi abuelo regresase de la mar. Mi abuelo Pablo fue patrón de un pesquero de altura con base en Cádiz y me contaba historias de cuando navegaba en buques de carga y naufragó en el mar de la China, salvándose sin saber nadar, o me enseñaba brillantes y enormes –al menos así me parecían a mí– monedas de oro que sacó de México en plena Revolución. Tal vez

las historias no fuesen del todo ciertas, pero al fin y al cabo los sueños y los mitos no tienen que ser verdaderos para dirigir nuestra existencia. En cualquier caso y después de todo lo que les he contado, comprenderán que yo me haya dedicado a escribir historias sobre la mar y sus gentes.

El mes que viene, dentro de un par de semanas, se cumplirán 500 años de la salida Guadalquivir abajo de una de las expediciones marítimas más impresionantes de la historia: la que, dirigida por Hernando de Magallanes y culminada por Juan Sebastián Elcano, dio por primera vez la vuelta al mundo, atravesando por completo los tres mayores océanos de un planeta al que llamamos Tierra, pero que en realidad deberíamos denominar mar.

Utilizando una frase del gran novelista austriaco Stefan Zweig, ese viaje constituye uno de los momentos estelares de la humanidad y este discurso es mi pequeño homenaje a esos marinos y a todos los hombres de la mar (y perdónenme las mujeres: en aquella expedición no hubo féminas a bordo, que de haber sido así, no dejaría de hacerlo constar para no caer en un terrible delito de género).

Podría contarles el viaje de la forma tradicional. Seguro que conocen los principales hitos del relato:

Sintiéndose maltratado por su rey, un hidalgo portugués llegó a Castilla con un globo terráqueo bajo el brazo en donde había pintado un estrecho y le ofreció a un jovencísimo Carlos I (que todavía no era emperador) realizar, por fin, el viejo proyecto que otro navegante extranjero, genovés en aquel caso, le había presentado a sus abuelos: llegar a Oriente navegando hacia Poniente, sin pasar por la zona de exclusión portuguesa. Lo que Colón no logró, quería hacerlo realidad Magallanes. Don Carlos aceptó el plan y decidió arriesgar unos pocos barcos, cinco en total, comprados aquí en Cádiz, así como poner en juego la vida de unos 250 hombres e invertir unos 9 o 10 millones de maravedíes (el viaje de Colón costó solo dos millones).

No salieron a dar la vuelta al mundo, sino a alcanzar el Maluco, el riquísimo archipiélago de las Especies. Por fin lo encontraron, aunque para entonces Magallanes había muerto en una insensata lucha contra los indígenas de Mactán, en Filipinas. En ir y volver tardaron tres años, lo mismo que se estima que costará llegar a Marte y regresar. De las cinco embarcaciones de la flotilla, la *San Antonio* desertó, tres se perdieron y solo una, la *Victoria*, completó la circunnavegación con 18 hombres a bordo. El valiosísimo clavo de olor que trajeron en la bodega de la nao Victoria sirvió para pagar toda la expedición y dar un pequeño beneficio, pero aunque había ido por especias, al regresar los supervivientes ya sabían que no serían recordados por eso sino por haber realizado el viaje más largo: el que dibujó la imagen de nuestro mundo.

Ahora bien, lo que en realidad pretendo en este discurso no es trazar un relato detallado y por orden cronológico de los rumbos, las escalas y las circunstancias. Pretendo dar voz a algunos de los protagonistas de la empresa, o a aquellos que escucharon directamente sus testimonios, para que desde este lejano siglo XXI podamos llegar a entrar en sintonía con aquellos hombres del siglo XVI, percibiendo a través de viejas crónicas los anhelos y frustraciones, las angustias y regocijos y, en fin, las sensaciones de un viaje y una aventura como no ha habido otra. Un relato, el que les voy a hacer, que no estará ordenado por fechas, sino por sentimientos.

Y puesto que no vamos a seguir la cronología exacta de los hechos, comencemos por el final, y oigamos los primeros ecos de la gran aventura producidos nada más volver a tocar tierra española en 1522:

Sabrá vuestra alta majestad como hemos llegado dieciocho hombres solamente con una de las cinco naves que V.M. mandó a descubrir la Especiería con el capitán Fernando de Magallanes, que gloria haya... Sabrá Vuestra Majestad [que] aquello que más debemos estimar y tener es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo para el occidente hayamos regresado por el oriente.

Estas palabras las escribía Juan Sebastián Elcano el 6 de septiembre en Sanlúcar de Barrameda y un par de días después Antonio Pigafetta, el italiano de Vicenza, otro de los 18 supervivientes y el cronista más conocido de la expedición, explicaba cómo desembarcaron en Sevilla:

El lunes 8 de septiembre echamos anclas junto al muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería. El martes saltamos todos a tierra, en camisa y descalzos, con un cirio en la mano y fuimos a la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria y a la de Santa María de la Antigua, como lo habíamos prometido en los momentos de angustia.

¡Que curiosas paradojas tiene a veces la existencia! Aquellos hombres habían salido tres años antes en busca de las apreciadas especias, pero al regresar ya eran conscientes de que serían recordados no por el valioso cargamento que llevaban en la bodega sino por haber circunnavegado nuestro planeta. Habían conseguido regresar solo una mínima parte de los que partieron. Desembarcaban enfermos y con las encías hinchadas por el escorbuto, la enfermedad de los marinos que había acabado con muchos de sus compañeros, sin saber que con haber mascado algunas flores de clavo de los centenares de kilos que transportaban, su altísimo contenido en vitamina C, uno de los más altos del mundo vegetal, les habrían salvado la vida.

Pero remontémonos a unos cuantos años antes para conocer cómo se había originado el viaje que ahora concluía. Una extraña mezcla de descontentos e ingratitudes, ambiciones y errores geográficos había lanzado al mar a aquellas cinco naves.

Todo había comenzado cuando, en 1517, varios personajes desencantados con el monarca de Portugal, don Manuel I, llegaron a Castilla con la intención de ofrecer al rey de España, el joven Carlos de Habsburgo, el viejo proyecto de llegar a Oriente navegando hacia Poniente. Dos de entre ellos fueron decisivos. Uno era lusitano: Fernando de Magallanes, un hidalgo veterano de las navegaciones a la India. El segundo era castellano y mucho más desconocido por el gran público: Cristóbal de Haro, un rico comerciante burgalés avecindado hasta entonces en Lisboa y que ejercía como representante de poderosos banqueros alemanes.

Don Manuel I de Portugal, conocido como *el Afortunado*, lo había sido por haber esquivado el hacha del verdugo al que su primo y antecesor, el rey Juan II, era tan aficionado, pero también por escapar de la guadaña de la muerte que segó la vida de sus hermanos mayores. Don Manuel tuvo un notorio éxito en sus viajes oceánicos, pero las riquezas solo favorecieron a los poderosos y fomentaron el lujo de la corte y la construcción de suntuosos edificios, como la Torre de Belem o el famosísimo Convento

de los Jerónimos, levantado para ser su panteón. Además el rey fue muy poco generoso a la hora de pagar a sus vasallos más humildes y muchos de ellos, excelentes pilotos y cartógrafos, emigraron al reino vecino “para ganhar de comeer por seu engenho”.

Maximiliano Transilvano, un influyente secretario de Carlos de Habsburgo, y emparentado por matrimonio con Cristóbal de Haro, que conoció a todos estos personajes y vio regresar y escuchó a los supervivientes de la *Victoria*, lo contaba así:

El año de 1518, vino y se pasó de Portugal a Castilla un noble varón portugués llamado Hernando de Magallanes que había... navegado, sabido y calado todas las partes orientales por los portugueses descubiertas, el cual se pasó acá a Castilla descontento del dicho rey don Manuel de Portugal por cierta ingratitud que con él había su señor el rey usado.

Y asimismo se pasó y vino a Castilla el dicho año, descontento del dicho rey de Portugal por cierta injusticia que de él recibió, un mercader llamado Cristóbal de Haro, que había estado mucho tiempo tratando con sus mercaderías en Portugal. Estos Hernando de Magallanes, capitán y Cristóbal de Haro, mercader, se vinieron a la corte de nuestro emperador y rey de España, determinados para demostrar a SM... que Malaca se creía estar en los términos de la partición de Castilla...

Ingratitud del rey, ambición de aquellos dos socios y la geografía fantástica y su errónea visión del mundo, que también ayudó y no poco, estaban en los fundamentos del proyecto. La partición del planeta entre Castilla y Portugal en el tratado de Tordesillas de 1494 y la dificultad para situar con exactitud el límite oriental entre ambas potencias abrían camino a la especulación y daban soporte científico a las pretensiones de Magallanes y Cristóbal de Haro. Si ya era complicado trazar la línea de demarcación en el Atlántico, aún más complejo resultaba fijar el postmeridiano al otro lado del mundo. Hasta que bien entrado el siglo XVIII la aparición de precisos cronómetros resolviese el cálculo de la longitud a bordo, determinar la distancia este-oeste entre dos puntos era más una cuestión de intereses que de verdadera ciencia y, más que con cuadrantes y astrolabios, se solía resolver a estocadas y cañonazos. ¿Dónde se situaban las Molucas, las islas de las especias: al este o al oeste del postmeridiano de Tordesillas? Magallanes, que había estado en la costa Malabar y otras partes de la India, sabía que desde allí a las islas de la Especiería había una gran distancia, tanta que era posible que las Molucas estuvieran ya al otro lado de la línea de partición, es decir, en la mitad castellana del mundo. Así lo refería el secretario Transilvano:

Después de tan largas e inauditas navegaciones hechas por los portugueses, corría un rumor y fama, aunque incierta, en que se decía que era ya tan larga aquella su navegación por las partes orientales y que se extendía en tanta manera que... la ciudad de Malaca y el gran golfo del mar de los sinas [China] caía y estaba dentro de los términos del rey de Castilla.

Tenía razón Transilvano: era incierto que las Molucas cayesen en el lado castellano, pero estaban realmente tan cerca del límite entre las dos potencias (exactamente a solo a 650 kms.: una minucia para los 40.000 kms. de la circunferencia terrestre) que la duda, de por sí, ya sirvió para impulsar la expedición.

A pesar de las importantes dudas geográficas que, como hemos visto, planteaba el proyecto, lo cierto es que Magallanes llegó a un acuerdo bastante rápido con la Corona castellana, la cual, considerando la expedición un asunto de Estado, no dejó a ningún particular poner dinero en el negocio. Sin embargo, mientras se hacían los aprestos en

Sevilla, Carlos I se convirtió en Carlos V, y entonces los siempre escasos fondos se dirigieron hacia la aventura imperial, permitiendo a Cristóbal de Haro y a sus socios alemanes invertir el 20% del capital.

Cuando en Portugal se supo que la expedición era inminente y que si se abría una nueva ruta hacia las especias, las riquezas de Oriente podrían drenarse hacia Castilla como el agua cuando se destapa un pilón, la diplomacia portuguesa hizo todo lo que pudo por impedir el viaje. En 1519 los mejores cartógrafos lusitanos se reunieron para confeccionar un mapamundi (incluido en el hoy llamado Atlas Miller) donde gráficamente se expresaba la teoría de que el Atlántico y el Índico formaban un enorme mediterráneo, rodeado de tierras por todas partes. Si eso era así, la única ruta marítima directa desde Europa a las Molucas sería la del cabo de Buena Esperanza. El mapa se envió al Papa, para desde Roma contribuir a la más amplia difusión de estas ideas. Pero también se barajaron procedimientos más expeditivos para obstaculizar la expedición, incluyendo la posibilidad de eliminar a Magallanes y a otro de sus socios, el cosmógrafo Ruy Faleiro. Eso, al menos, afirmaba fray Bartolomé de las Casas, que por entonces andaba en Valladolid y conoció a Magallanes y al obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, poderoso ministro sin cartera de marina e Indias y que también había respaldado el proyecto del portugués:

Dijose que andaban por matar a él [Magallanes] y al bachiller Ruy Faleiro... y así andaban ambos a sombra de tejados, y por eso el obispo de Burgos [Juan Rodríguez de Fonseca], cuando se tardaban en negociar con él, después del sol puesto, enviaba gente de su casa, que hasta la posada le acompañasen...

Pero bien sea por las precauciones del obispo Fonseca o porque un crimen semejante hubiera envenenado las relaciones hispano-portuguesas, la expedición siguió adelante y en las Atarazanas, junto al muelle fluvial de Sevilla, se inició el acopio de víveres, armas y de tripulantes... aunque esto último con grandes dificultades, como contaba el propio Magallanes dando explicaciones al rey a través de los funcionarios de la Casa de la Contratación:

Y en cuanto a los que Su Alteza manda que en la dicha armada no vayan ningunos hombres de mar portugueses... los recibió como hizo a otros muchos extranjeros destos reinos, conviene a saber; venecianos y griegos e bretones e franceses e alemanes e ginoveses, porque al tiempo que los tomo no se hallaba gente para la dicha armada de naturales de estos reinos, habiendo hecho pregonar en Málaga y en Cádiz y en todo el Condado y en esta ciudad [de Sevilla], el sueldo que Su Alteza les manda dar.

¿Acaso los forasteros tenían más valor que los locales? Seguramente no, pero posiblemente sí tenían mayor necesidad, pues la España de la primera mitad del siglo XVI era un conjunto de reinos relativamente prósperos donde, sobre todo, se podía escoger participar en otras aventuras oceánicas igual de prometedoras pero no tan peligrosas. Con todo, al final dos tercios de los 250 hombres fueron españoles (sobre todo andaluces) y en las cubiertas de aquellos barcos, convertidos en auténticas torres de Babel, se oírían una multitud de lenguas diferentes. Algo, por cierto, que no fue excepcional, pues en las flotas de la Carrera de Indias los documentos nos hablan que por lo menos el 20% de los marineros eran extranjeros. En la realidad serían muchos más.

En cualquier caso, muy poderosos debían ser los motivos que impulsaron a los tripulantes a enrolarse en una expedición que se suponía llena de peligros. Cada cual tendría sus razones particulares y las de algunos de los personajes principales podemos llegar a entreverlas.

Magallanes tenía un anhelo secreto: dejar de ser un pobre hidalgo y convertirse en eso que durante la Edad Media se llamó un *rico home*, es decir, un noble poseedor de tierras y vasallos. Después tantos años de servicios solo había recibido un ruin salario, que su rey no quiso aumentar; y también muchas heridas, algunas en el cuerpo y otras en el alma. Por esa razón en las Capitulaciones con Carlos I se acordó que podría quedarse con dos de las islas que descubriese. El piloto Ginés de Mafra, uno de los pocos supervivientes de la nao *Trinidad* y cuyos análisis suelen ser muy certeros, comentaba que el capitán General desde que llegó a Filipinas, con sus hermosos paisajes, su numerosa población, y sus gobernantes adornados con gruesos collares de oro y aunque todavía no habían llegado a Las Molucas, “dijo a los suyos que ya estaban en la tierra que había deseado”. Esta ambición de hacerse señor de aquellas islas es lo que explicaría su imprudente conducta de querer imponerse rápidamente a todos los reyezuelos locales, algo que lo llevaría a la muerte, pues, sigue diciendo Mafra: “según decían traía ciertas islas de merced perpetua; barrúntase que quería tomar entre ellas a Cebu porque él lo había dicho muchas veces”.

Juan Sebastián Elcano era un capitán sin barco. El marino de Guetaria había sido propietario de una embarcación de 200 toneles, un buen tamaño para la época y el doble de grande que la nao *Victoria*. Con su navío había navegado al servicio de la Corona en las campañas del norte de África y en Italia, pero al parecer los negocios no le fueron bien y hubo de venderla. ¿Qué podía hacer un armador despojado de su principal modo de vida? Seguramente, lo que hizo: alistarse como maestre, es decir, administrador de uno de los navíos de la armada de Magallanes. Era un viaje arriesgado pero en el que podría hacer el suficiente dinero para volver a ser señor de su propio buque.

¿Y qué decir del caballero de Vicenza Antonio Pigafetta? Al más conocido cronista de la expedición le espoleaba la curiosidad, su obsesión por conocer todo lo exótico y nuevo que venía de allén de la mar. Era un hombre culto que, con la recomendación de sus parientes en la corte papal, consiguió una plaza de sobresaliente en la expedición. A lo largo del viaje no había puerto en el que no desembarcase ni embajada de la que no formase parte, siempre tomando notas para su diario. Al final, tras lograr sobrevivir, parece que su curiosidad estaba cumplida, ya no quiso navegar más y se paseó por varias cortes europeas: la española, la portuguesa, la francesa y la del papado, ofreciendo sus experiencias para obtener algún puesto, lo que al parecer logró al servicio del gran maestre de Rodas.

Pero estos tres hombres destacados, junto con todos los demás tripulantes, además y por encima de todas sus motivaciones particulares tenían un afán común: hacerse ricos. No era el salario o la comida lo que de verdad podía compensarles por poner su vida a un palmo de la muerte, que era el grosor de los cascos de aquellas naves. Lo que de verdad les motivaba era la esperanza del botín, en forma de riquezas rapiñadas o de cautivos por los que pudiese pedirse rescate. Y todavía más encendía sus ánimos el participar en los beneficios empresariales, consiguiendo una parte de los quintales de especias que se esperaba traer de vuelta. Eran las llamadas “quintaladas”. El 20% por ciento de las presas y el mismo porcentaje de la carga serían repartidos a la vuelta entre todos los tripulantes en proporción a su rango. El anhelo de hacerse con una porción de aquel rico

pastel sí que formaba un velo de codicia suficientemente tupido para ocultar, o al menos atenuar, el miedo a lo desconocido y a una muerte más que probable.

Elcano en su carta escrita nada más llegar se jactaba de haber tocado con las manos las mayores riquezas del mundo: “Ha de saber VM como navegando a las dichas islas de Maluco, descubrimos el alcanfor, canela y perlas... el jengibre y la nuez moscada... la pimienta... el sándalo”, palabras que solo con pronunciarlas embriagan los sentidos y avivaban la ambición.

El piloto Ginés de Mafra nos da una información fundamental para entender cómo podían hacerse ricos aquellos hombres: las bodegas de las dos naos que alcanzaron las Molucas se abarrotaron con las valiosas especias, y en ellas, no lo olvidemos, se cargaba, tanto para el rey como para *la compañía*, es decir, los compañeros, el común de la marinería:

La capitana cargó para su majestad 1.200 quintales [de clavo de olor] y para la gente 200; la otra nao que se llamaba Victoria, cargó 800 quintales para Su Majestad y 200 para la gente [y]... como cada marinero quería llevar [especias] a España, muchos cambiaron la capa, los zapatos, la camisa y otras ropas por clavos.

El mismo Mafra nos revela también el dato crucial del precio de un quintal de especias (un saco de algo menos de 50 kilos) en aquellas remotas islas:

Luego comenzaron a entender en cargar las naos y signaron precio en la tierra con el rey de ella que se llamaba Almanzor, éste se obligó a cargar ambas naos de clavo y dar cada bahar, que es peso de la tierra que será cinco quintales o más de Castilla, por cosas que compradas en Castilla no costaban tres ducados.

En las Molucas 5 quintales de clavo costaban 3 ducados, en Sevilla, por esos mismos 5 quintales les dieron 210 ducados: 70 veces más, un 7.000% de incremento. Un huracán de ganancias, ese era el verdadero viento impulsor de aquellas arriesgadas aventuras transoceánicas, la realidad más material que se escondía en la nebulosa mítica que envolvía las maravillas de Oriente.

Claro que no era fácil alcanzar la tierra prometida de la Especiería. Fueron muchos los sufrimientos que todos hubieron de pasar. Juan Sebastián Elcano los resumía muy bien en una versión muy anterior a la frase de Lord Byron, que se atribuyó Winston Churchill, de *sangre sudor y lágrimas...*; lamentos, por cierto, dirigidos al emperador Carlos, para que le rebajase los impuestos:

[Pido a V.M que] por los muchos trabajos, sudores, hambre, y sed y frío y calor que esta gente ha padecido en servicio de VM, les haga merced de la cuarta y la veintena de sus efectos y de lo que consigo traen.

Los momentos más duros los vivieron al atravesar las enormes masas oceánicas, en unas singladuras que eran las más largas sin escalas realizadas hasta la fecha. En primer lugar el descomunal Pacífico, una masa de agua en la que podrían caber juntas todas las tierras emergidas. Oigamos a Pigafetta:

Durante estos tres meses y veinte días recorrimos cuatro mil leguas poco más o menos [22.400 kms.] en el mar que llamamos Pacífico, porque mientras hicimos nuestra travesía no hubo la menor tempestad... el bizcocho que comíamos no era ya pan, sino un polvo mezclado con gusanos que habían devorado toda la sustancia y tenía un hedor insoportable por estar empapado en orines de rata. El agua que nos veíamos obligados a beber era igualmente pútrida y hedionda. Para no morir de hambre llegamos al terrible trance de comer pedazos de cuero con que se había recubierto el palo mayor para impedir que la madera rozase las cuerdas. Este cuero siempre expuesto al aire, al sol y a los vientos, estaba tan duro que había que remojarlo en el mar durante cuatro o cinco días para ablandarlo un poco y en seguida lo cocíamos y lo comíamos. Frecuentemente quedó reducida nuestra alimentación a serrín de madera como única comida, pues hasta las ratas, tan repugnantes al hombre, llegaron a ser un manjar tan caro que se pagaba cada una a medio ducado.

Pero más larga aún fue la travesía de vuelta, en la que estuvieron cinco meses atravesando el Océano Índico y contorneando África por su litoral atlántico, sin tocar tierra hasta llegar a Cabo Verde, según sigue contando Antonio Pigafetta:

Algunos de nosotros, y sobre todo los enfermos, hubieran querido tomar tierra en Mozambique, donde hay un establecimiento portugués, porque el barco tenía vías de agua, el frío nos molestaba mucho y, sobre todo, porque no teníamos más alimento que arroz, ni más bebida que agua, pues toda la carne, por no tener sal con la que salarla, se pudrió. Sin embargo, la mayor parte de la tripulación, esclava más del honor que de la propia vida, decidimos esforzarnos en regresar a España cualesquiera que fuesen los peligros que tuviésemos que correr.

A pesar de estos deseos, el hambre les forzó a hacer una escala en las islas de Cabo Verde y allí, al descubrirse su procedencia, les secuestraron 13 hombres y solo con mucha suerte no fue capturada la nave, que se hizo de nuevo a la mar. Ni siquiera los últimos meses por los conocidos caminos del Atlántico central resultaron más livianos, como relataba Elcano:

Resolvimos, de común acuerdo, morir antes que caer en manos de los portugueses, y así con grandísimo trabajo de la bomba, bajo la sentina, que de día y de noche no hacíamos otra cosa que echar fuera el agua, estando tan extenuados como hombre alguno lo ha estado, con ayuda de Dios y de Nuestra Señora, después de pasados tres años, regresamos.

El hambre, la sed, la enfermedad eran sufrimientos corpóreos y directos, pero los hubo también más sutiles pero no menos insidiosos: la ansiedad, las dudas y la simple tristeza. Ginés de Mafra da cuenta de las vacilaciones de Magallanes cuando había llegado por fin al ansiado estrecho, un verdadero laberinto que se abría y cerraba a lo largo de 100 leguas (unos 550 kilómetros). ¿Pero sería de verdad y por fin el ansiado paso?:

Aquí estaba Magallanes muy pensativo, a ratos alegre a ratos triste, porque cuando le parecía que aquel era el estrecho que él había prometido, alegrábase tanto que decía cosas de placer, luego tornaba triste si por alguna imaginación le parecía no era aquel. Al fin determinose seguir aquella obra hasta el final.

Las vacilaciones también pueden rompernos por dentro, cuando salvarse o perecer no depende de fortuna sino de la decisión tomada. Pigafetta comentaba cómo, a la vuelta,

muchos dudaban sobre si sería mejor quedarse en alguna isla, aparentemente paradisiaca, o enfrentarse de nuevo al mar para intentar volver a casa:

Hubo algunos [tripulantes de la *Victoria*], sin embargo, que prefirieron quedarse en las islas Maluco mejor que volver a España, ya por temor de que el navío no resistiese tan largo viaje, ya porque el recuerdo de lo que sufrieron antes de llegar a las Maluco les amedrentase, pensando que morirían de hambre en medio del océano...

Y sin llegar a tanto, la simple tristeza también les envolvió muchas veces, como cuando el sobresaliente de Vicenza comentaba la despedida en la isla de Tidore de los tripulantes de las dos naves supervivientes, cuando la *Victoria* partió sin aguardar a la averiada nao *Trinidad*. Sospechaban que no se volverían a ver:

El tiempo era excelente para el viaje y debíamos partir cuanto antes; pero tuvimos que esperar a que nos trajesen las cartas que nuestros compañeros que se quedaban en las Maluco mandaban a España y no pudimos levar anclas hasta el mediodía. Entonces, los barcos se despidieron con una descarga recíproca de la artillería; los nuestros nos siguieron en su chalupa tan lejos como pudieron, y nos separamos, en fin, llorando.

Muchos tripulantes, como vemos, se dejaban embargar por diferentes emociones, pero también los hubo que se mostraban tan impasibles que no parecían humanos. Es el caso de Francisco Albo, el piloto que nos ha dejado el mejor derrotero de la expedición (un derrotero es, en realidad, un diario técnico que resume información sobre rumbos, avistamientos y posiciones en la mar) pero quien no dejaría traslucir en el cuaderno de bitácora alguna agitación en los momentos cumbre. Albo, parece que no sucumbía a la emoción. Cuando, después de más de dos años, llegan a las Molucas no pide albricias y anota secamente:

Y vimos las islas de los Malucos, y después fuimos al Este, y embocamos entre Mare y Tidori, en la cual surgimos y allí fuimos muy bien recibidos; e hicimos buenas paces, e hicimos casa en tierra para contratar con ellos y así estuvimos muchos días hasta que cargamos. (p. 85)

Todavía resulta más extraordinaria la concisión que demuestra cuando por fin divisan la costa de la Península Ibérica después de tres años navegando. Francisco de Albo, aun que parezca increíble, termina su diario con estas escuetas palabras:

A los 4 del dicho [mes de septiembre de 1522] en la mañana, vimos tierra, y era el cabo de San Vicente y nos estaba al Nordeste, y así cambiamos la derrota al Este-Sureste por apartamos del mismo cabo.

Fin del derrotero.

Claro que todo en aquel viaje no fueron momentos tristes y sensaciones negativas, también hubo espacio para una agradable camaradería y verdaderas explosiones de alegría, sobre todo cuando alcanzaban alguno de los objetivos por tanto tiempo anhelados. Antonio Pigafetta recordaba que, para evitar que las naves encallasen, eran las chalupas las que abrían camino en la peligrosa travesía del estrecho, señalando los posibles escollos. Después de un mes de atravesar aquel mortal dédalo de canales, que incluso los barcos modernos temen y sufren hoy en día, por fin una de ellas divisó el Océano Pacífico al final de las 100 leguas de interminable recorrido:

Los marineros de la chalupa volvieron al tercer día y nos comunicaron que habían visto el cabo en que terminaba el estrecho y un gran mar, esto es el océano. TODOS LLORAMOS DE ALEGRÍA.

Cuando entraron en el océano lloraron de alegría, pero cuando consiguieron ver tierra tras atravesarlo durante casi cuatro meses, no lloraron, se volvieron locos, como contaba Ginés de Mafra:

Yendo navegando esta armada, un día que fueron 17 de marzo del año 1521, uno que estaba en la gavia que se llamaba Navarro, dijo a grandes voces: ¡tierra, tierra! Con esta subida palabra todos se alegraron tanto que el que menos señales de alegría mostraba se tenía por más loco, como lo sentirá bien quién en tal estado se ha visto... por estas nuevas que dio, se le dieron ciertas joyas de oro que valdrían hasta 100 ducados.

En aquel viaje, no lo dudemos, no todo fueron negras tormentas en medio del océano y dormir sobre las húmedas tablas de la cubierta. En Borneo Pigafetta, que se apuntaba a todas las embajadas, fue llevado junto con Juan Sebastián Elcano y Gonzalo Gómez de Espinosa en “dos elefantes cubiertos con gualdrapas de seda... [acompañados por] doce hombres con bandejas de porcelana cubiertas con tela de seda para colocar en ellas los regalos” y aquella noche pudo descansar “en colchones de seda rellenos de algodón, con sábanas de tela de Cambaya [sic]”, después de que le hubiesen dado a beber un refresco aromatizado con “clavos de especia y canela” y de obsequiarle “paños de brocatel, de oro y de seda”.

Este mismo cronista recuerda también otras delicias del Oriente, con sus hermosas jóvenes y sus costumbres, algunas tan liberales que podían considerarse licenciosas y, desde luego, asombraban a los europeos:

Nuestro viejo piloto nos contó...cuando los jóvenes se enamoran de alguna mujer y pretenden sus favores, se atan cascabelitos ente el glande y el prepucio y van así bajo las ventanas de su enamorada, a la que intentan seducir con el tintín de los cascabeles sacudiendo el miembro como si orinaran. Cuando ellas consienten a sus deseos exigen que no se los quite, porque les excita oír dentro de ellas ese sonido.

Hay párrafos aún mucho más explícitos, pero para no molestar ninguna susceptibilidad cerremos este apartado de delicias orientales con una danza que el caballero de Vicenza bailó en Cebú y que, al parecer, que no se le borraba de la memoria:

Estas muchachas eran muy bonitas y casi tan blancas como los europeos, y no por ser ya adultas dejaban de estar desnudas; algunas, sin embargo, llevaban un trozo de tela de corteza de árbol desde la cintura a las rodillas, pero las otras estaban completamente desnudas... El príncipe me hizo bailar con tres de ellas desnudas.

No obstante, en las crónicas del viaje los momentos dramáticos relacionados con la muerte suelen ocupar más espacio que los referidos a gratos desahogos. Lo cual puede deberse a querer ocultar unas diversiones potencialmente pecaminosas o, simplemente, a que los escasos supervivientes, impactados por la desaparición de tantos compañeros, quisieron realizar un homenaje a su memoria. El fallecimiento de Magallanes es uno de los episodios mejor conocidos.

El rajá de Cebú se había convertido –aparentemente– al cristianismo y aceptado hacerse vasallo del emperador, pero contaba Ginés de Mafra que en una pequeña isla situada al norte, llamada Mactán, “había un señor soberbio” que se negó a cualquier acuerdo. Magallanes decidió darle una lección inmediatamente, y aunque el rey cristiano intentó disuadirle, no cejó en su empeño para “que viese como peleaban los leones de España”. Así que sin oír a nadie, pues el capitán general “debía ser más animoso que de consejo”, se lanzó a la batalla. El padre Las Casas, que conoció personalmente al portugués, dejó una descripción muy interesante en la que dibujaba que en un cuerpo pequeño y lisiado se repartían a partes iguales la valentía y la tozudez:

Este Hernando de Magallanes debía ser hombre de ánimo y valeroso en sus pensamientos y para emprender cosas grandes, aunque la persona no la tenía de mucha autoridad, porque era pequeño de cuerpo y en sí no mostraba ser para mucho... tampoco daba a entender... que quien quisiera pudiese fácilmente supeditar[le], porque parecía ser recatado y de coraje.¹

Las armas europeas eran superiores, pero el rajá de Mactán disponía de más de 2.000 guerreros armados con grandes escudos y lanzas y Magallanes, por su parte, solo reunió medio centenar de sus hombres, pues muchos de ellos estaban enfermos. Los equipó con petos y armaduras, pero cometió la torpeza de no dotarlos de protección en las piernas. Tal vez consideró que era demasiado peso para realizar un desembarco. Para colmo de males, la marea no permitió acercar los botes a la playa y la llegada a la costa se hizo con agua por la cintura. Pigafetta nos cuenta la muerte de su jefe, al que admiraba profundamente:

Duró el desigual combate casi una hora. En fin un isleño logró poner la punta de la lanza en la frente del capitán, quién furioso, le atravesó con la suya, dejándola clavada. Quiso sacar la espada, pero no pudo por estar gravemente herido en el brazo derecho; se dieron cuenta los indios, y uno de ellos, asestándole un sablazo en la pierna izquierda le hizo caer de cara, arrojándose entonces contra él. ASÍ MURIÓ NUESTRO GUÍA, NUESTRA LUZ, Y NUESTRO SOSTÉN.

La batalla fue el 27 de abril de 1521.

El piloto Ginés de Mafra no es tan considerado con su capitán general y pone de manifiesto su imprudencia:

Por lo leído se puede colegir la casquetada [majadería] que el desdichado Magallanes quiso hacer en cosa de tan poca importancia, que andando el tiempo pudiera muy mejor hacer”.²

Pocos días después de la muerte de Magallanes, el rajá de Cebú, en realidad falsamente convertido al cristianismo, viendo la debilidad de los europeos y presionado por otros jefes locales, invitó a los principales capitanes a un comida y allí degolló a cerca de 30 hombres. Por suerte para la continuidad de expedición y los testimonios que nos quedan de ella, ni Elcano, enfermo, ni Pigafetta, herido en Mactán, acudieron al lúgubre convite y pudieron regresar y contarnos lo sucedido.

¹ Fray Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1976, tomo IV, pp. 377-378.

² Cf. *Diario* de Ginés de Mafra, en Juan Sebastián de Elcano, Antonio Pigafetta, Maximiliano Transilvano, Francisco Albo, Ginés de Mafra et al., *La primera vuelta al mundo (Viajes y costumbres)*, Madrid, Miraguano Ediciones & Ediciones Polifemo, 2012, p. 170.

Pero morir en aquel viaje era rematadamente fácil y muchos de los fallecimientos nada tuvieron que ver con la épica, las traiciones y las batallas. La vida de aquellos hombres contaba materialmente de un hilo, o de un cabo de la jarcia, como nos contaba Pigafetta:

Estábamos a punto de hacernos a la vela y yo quería pescar; habiendo puesto el pie sobre una verga mojada por la lluvia, para hacerlo más cómodamente, me escurrí y caí al mar sin que nadie me viese. Afortunadamente la cuerda de una vela que pendía sobre el agua apareció ante mis ojos; me agarré a ella y grité con tanta fuerza que me oyeron y me salvaron con el esquife.

El escorbuto hizo tremendos estragos porque, además de en las encías, producía tremendas hemorragias internas. De las dos naves que quedaron tras quemarse la *Concepción* por falta de gente, la *Trinidad* intentó volver por el Pacífico y Mafra, uno de los tres únicos supervivientes de esta embarcación, contaba cómo se vieron obligados a hacer autopsias a bordo para intentar conocer las causas de tanta muerte:

En esta altura se les comenzó a morir la gente y abriendo uno para ver de que morían, halláronle todo el cuerpo que parecía que todas las venas se le habían abierto y que toda la sangre se le había derramado por el cuerpo, por lo cual de ahí adelante al que adolecía sangrábanle pensando que la sangre los ahogaba y [a pesar de todo] también se morían... y no se escapaba: así que el que una vez enfermaba como cosa sin remedio, no le curaban.

A Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de la *Trinidad*, no le quedó otro remedio que volver a las Molucas y entregar a los portugueses una nao llena de cadáveres. Como en los barcos fantasmas, tan presentes en la mitología del mar, la muerte había subido a bordo:

Cuando llegaron los portugueses a la nao de los nuestros ya en la cubierta de ella había algunos muertos y los vivos estaban tales que no los podían sacar fuera para echarlos a la mar.

Pocos, muy pocos lograron regresar a casa, pero los supervivientes sintieron un extraordinario orgullo por haber superado tan duras pruebas y haber participado en semejante epopeya. Ginés de Mafra, por ejemplo, nada más terminar de cruzar el Estrecho comentaba que “cada uno se tuvo por dichoso en haberse hallado en cosa que otro antes que él no se había hallado”.

Pigafetta, por su parte, alardeaba, al igual que Bernal Díaz, el viejo soldado de Cortés durante la conquista de México, de haber presenciado “cosas nunca oídas, ni vistas, ni aun soñadas” o imaginadas. Haber visitado las cuatro esquinas del planeta, con los más increíbles paisajes, los animales más extraños y, en fin, las exóticas plantas y los extraordinarios seres humanos de allén del mar. Esta es su descripción del árbol en cuya búsqueda habían hecho tantos sacrificios:

Bajamos a tierra para examinar el árbol del clavo... tiene una gran altura y su tronco es tan grueso como el cuerpo de un hombre, más o menos, según su edad; sus ramas se extienden mucho hacia el medio del tronco, pero en la copa forman una pirámide; su hoja se asemeja a la del laurel y la corteza es de color aceitunado; los clavos nacen en la punta de las ramitas, en grupos de diez a veinte; da más fruto de un lado que en

otro, según las estaciones; los clavos son al principio blancos, al madurar rojizos y al secarse negros, se cosechan dos veces al año.

También se detiene en contar el prodigioso espectáculo de la naturaleza que provocaban los peces voladores:

En el momento que desembocamos en el Océano fuimos testigos de la caza curiosa que algunos peces daban a otros peces... doradas, albacoras y bonitos que persiguen a los llamados golondrinas, especie de peces voladores. Cuando son perseguidos salen del agua, despliegan las aletas natatorias, que son bastante largas para servirles de alas y vuelan a la distancia de un tiro de ballesta; enseguida vuelven a caer al agua. Durante este tiempo sus enemigos, guiados por su sombra, los siguen, y en el momento en que se zambullen de nuevo en el agua, los cogen y se los comen. Es un espectáculo bellísimo de ver. Estos peces voladores tiene más de un palmo de largo y son un alimento excelente.

Los seres humanos más extraños fueron sin duda los gigantescos patagones, y la descripción más detallada de estos hombres la tenemos en la relación anónima de un piloto genovés [que bien pudo ser Leon Pacaldo o Giovanni Battista de Poncervera]:

Había gentes como salvajes, siendo los hombres de altura de nueve hasta diez palmos, muy bien dispuestos y no tienen casas, solamente andan con ganados de una parte a otra y comen carne medio cruda y son todos flecheros y matan muchas animalías con las flechas y de las pieles hacen vestidos... usan zapatos que les cubren hasta cuatro dedos encima del tobillo, llenos de paja por dentro para andar con los pies calientes. No conocen el hierro ni otro artificio de armas, valiéndose de pedernales para las puntas de sus flechas y hachas de piedra... es gente muy ligera e inofensiva.

Sin embargo, el máximo orgullo para un hombre culto como el secretario Maximiliano Transilvano no era describir los gigantes, sino haber superado a los antiguos, a los griegos y a los romanos. La autocomplacencia del hombre del Renacimiento no solo se basaba en que Miguel Ángel esculpiera tan bien o mejor que Fidias, sino en que la circunnavegación del globo terráqueo hubiese dejado los periplos de la antigüedad clásica, como los de Jasón y sus argonautas o de Ulises y su Odisea, convertidos en poco más que navegaciones de recreo:

Son por cierto estos 18 marineros que con esta nao aportaron a Sevilla más dignos de ser puestos en inmortal memoria que aquellos argonautas que con Jasón navegaron... mucha más digna cosa es... que esta nuestra nao sea colocada y ensalzada entre las estrellas que en la que navegó aquel griego, que aquella navegó desde Grecia solamente por la mar del Ponto [Mar Negro] y ésta partiendo de Sevilla contra el Mediodía y dando allí vuelta contra el Occidente... penetró hasta las partes orientales... dando vuelta con diversas reflexiones a todo el globo y orbe de la tierra y agua, volvió a Sevilla, de donde primero había partido.

Ahora quedaban en evidencia la falsedad de muchas de las afirmaciones de los admirados pensadores de la antigüedad, incluyendo las del padre de la Historia:

Herodoto, autor clarísimo, tiene que la canela se halla y coge de los nidos de las aves, la cual dicen que traen de muy lejanas regiones para hacer sus nidos y que mayormente se haya en el del ave fénix... y el Plinio... como otros tiene que la canela nace y se cría en la Etiopía.

En el fondo las descripciones del mundo natural suponían el fin de los monstruos y el comienzo de la ciencia moderna, que, no lo olvidemos, dio alguno de sus primeros pasos clasificando animales y plantas.

Este capitán [Elcano] y marineros –sigue contando Transilvano– recontaron al emperador y a muchos otros todas y cada una de las cosas en este su viaje acaescidas, con tanta fe y sincera fidelidad que... pareció claramente a los que las oíamos decir en todo verdad y no ser en ello mezclado cosa alguna fabulosa... y de cierto creemos ser fabulosas y cosas no verdaderas las que los autores antiguos dejaron escritas.

Pero los mitos no son tan fáciles de erradicar. De la expedición de Magallanes a la de Darwin todavía quedaba un largo trecho por recorrer y el propio Maximiliano Transilvano se nos muestra a veces nadando entre las aguas de la racionalidad y la credulidad:

... [en la nao *Victoria* han traído] cinco aves [aves del Paraíso]... que tiene por cosa celestial, y aunque están muertas jamás se corrompen ni huelen mal y son en el plumaje de diversos colores y muy hermosas, del tamaño de tortolillas y tiene la cola larga harto y si les pelan una pluma les nace otra aunque estén muertas; las cuales llevan los reyes cuando van a pelear con sus contrarios y tiene por cierto que teniéndolas consigo están seguros en la batalla... Una de estas aves... alcancé del capitán de esta nao que las trajo y la envió a vuestra señoría reverendísima, no para que piense Vuestra Señoría que teniéndola consigo lo ha de hacer libre de las asechanzas y traiciones y peligros de hierro y armas de sus enemigos... sino para que Vuestra Reverencia vea ave que nunca vio.

No nos pueden sorprender estas palabras del secretario del emperador si analizamos la cantidad de talismanes y objetos mágicos que su señor, el propio Cesar Carlos, se llevó a su retiro en Yuste y quedaron recogidos en el inventario de sus bienes tras su fallecimiento. Entre ellos:

Una piedra filosofal guarnecida de plata... que la dio el doctor Beltrán... bálsamo que dicen que es apropiado para el veneno... otra pedrezuela... que era de bezuar [concreción de los intestinos de mamíferos marinos que se creía tenía poderes curativos] [que] mandó SM dar a Guillermo, su barbero, que estaba malo con sospecha de peste... una sortija de oro engastada con una piedra de restañar sangre... y los brazaletes y sortijas de oro tiene unos huesos que todos dicen que es apropiado para almorranas. Una piedra azul... que dicen que es buena para la gota... un pedazo de cuerno de unicornio [sería de narval], etc.

Pigafetta también camina muchas veces por el escurridizo filo entre la realidad que observa y los relatos fantásticos que escucha. Por una parte describe con precisión la canela, afirmando que no se recogía en los nidos de los árboles, pero al pasar cerca del ecuador describe unos extraños pájaros "...llamados cagasela que viven de los excrementos de otros pájaros..."; otros que "no hacen nido porque no tienen patas, pero la hembra empolla sus huevos en la espalda del macho en medio del mar", y unos terceros y enormes que mataban a las ballenas sacándoles el corazón, según les dijeron en Cebú:

Nos dijeron que en estos mares hay unas aves negras, semejantes a los cuervos, que cuando una ballena aparece en la superficie del agua esperan a que abra la garganta para lanzarse dentro y van derechas a arrancarle el corazón que arrebatan para comérselo. La única prueba que nos dieron acerca de esto es que se ve al ave negra

comiéndose el corazón de la ballena y que se encuentra la ballena muerta sin corazón. Lllaman al ave negra lagan; tiene el pico dentado.

Realmente el cronista de Vicenza no afirma haber visto directamente estas maravillas. Se lo cuentan otros, pero tampoco lo desmiente y así nos habla de enanos y amazonas:

Nos contó nuestro piloto traído del Maluco que en estos parajes hay una isla llamada Arucheto, cuyos habitantes, hombres y mujeres, no tiene más de un codo de alto...También nos dijeron que en la isla Ocolora, al sur de Java la Mayor, solo hay mujeres, a las que fecunda el viento; cuando paren, si el recién nacido es varón lo matan inmediatamente; si es hembra la crían; matan a los hombres que se atreven a visitar su isla.

Finalmente quiero concluir este discurso, antes de terminar su paciencia, con un par de consideraciones. A algunos de los supervivientes ni todo el orgullo, ni todo el oro del mundo les animó a volver a embarcarse en una empresa semejante. Ese fue el caso de Pigafetta: para él se había tratado de una experiencia de las que pueden considerarse a todos los efectos irrepetibles. Ya lo había dejado claro nada más culminar el paso del Pacífico:

Si Dios y su Santa Madre no nos hubieran concedido una feliz navegación, hubiéramos perecido de hambre en tan vasto mar. PIENSO QUE NADIE EN EL PORVENIR SE AVENTURARÁ A EMPRENDER UN VIAJE PARECIDO.

Sin embargo hubo otros que sí se aventuraron de nuevo. Fue el caso de Ginés de Mafra, superviviente de la *Trinidad*, que al llegar en 1527 a Sevilla había sido dado por muerto y su mujer se había casado con otro. En el fondo, después de tanto tiempo, algunos de aquellos hombres no sabían hacer otra cosa, y Mafra volvería a embarcarse para cruzar el Pacífico, como dijo el autor anónimo que transcribió su relato:

Ginés de Mafra, piloto, hombre viejo, el cual fue después en el año de 1542 en el armada que de la Nueva España salió, de que fue por general Ruy López de Villalobos, el cual Ginés de Mafra era hombre de pocas palabras y verdaderas y traía escrito de su mano por relación todo el suceso de la armada de Magallanes, que como testigo de vista a todo se halló y lo había escrito y lo dio al autor, sabiendo de él que quería hacer de todo ello un libro.

Algo semejante le pasó a Juan Sebastián Elcano. El marino de Guetaria volvió a alistarse en la siguiente gran expedición hacia las Molucas, y en aquella ocasión se llevó con él a tres hermanos y un cuñado... Ninguno de los cinco, incluido Elcano, regresó.

Y es que la sangre humana suele ser la argamasa con la que se cimentan las hazañas. La primera circunnavegación del planeta permitió que el mundo se comprendiese mejor y que las riquezas, los alimentos, los animales, las ideas y las invenciones se proyectasen de unos lugares a otros con creciente rapidez e intensidad. Pero junto a los beneficios en los barcos también viajarían las armas, los ejércitos, las enfermedades. No hay paraíso que no tenga alguna serpiente. Y los primeros en sufrir las negativas consecuencias que hasta las mayores gestas suelen encerrar en su reverso fueron hombres de mar que tripularon las naves de la expedición. Sus vidas, en realidad, no importaban gran cosa ante las poderosas razones de Estado. Ya el secretario Transilvano lo dejó muy claro en

su relación. Antes de partir, el emperador y sus consejeros no estaban seguros de que aquel viaje fuera en realidad posible. Tal vez los barcos estaban destinados a perderse en una costa sin fin que envolvía enormes océanos interiores y, por lo tanto, el sino de sus tripulantes no fuera otro que morir en el empeño. ¿Pero acaso era mucho lo que se perdía arriesgando unos pocos barcos y unos centenares de marineros?

Considerando el emperador que lo que se podía aventurar en hacer una armada era poco en comparación del interés que se esperaba... mandó aparejar y armar de su fisco y expensas cinco naos para que fuesen en este viaje e hizo capitán de ellas a Hernando Magallanes.

Quitando los 50 hombres que desertaron y volvieron a España con la *San Antonio*, de los otros 200 solo consiguieron regresar a España 33. Todos buscaban, como tantos antes y después, su fortuna en el mar, pero en ellos se cumplió el viejo dicho marinero que recogía fray Antonio de Guevara, el gran prosista castellano del siglo XVI, que conocía tanto el mar como el alma humana: “La mar es mina a do muchos se hacen ricos y un cementerio a do infinitos están enterrados”.

Muchas gracias por su atención.

*Salón del Claustro del Palacio de la Diputación Provincial
Cádiz, 27 de junio de 2019*