

TODA LA REDONDEZA DEL MUNDO

Ciencia y experiencia
de la primera circunnavegación

José María García Redondo
Vicente Pajuelo Moreno (eds.)



TODA LA REDONDEZA
DEL MUNDO

TODA LA REDONDEZA DEL MUNDO

Ciencia y experiencia
de la primera circunnavegación

José María García Redondo
Vicente Pajuelo Moreno (eds.)



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Edicions

TRANSFERÈNCIES 1400-1800

ÍNDICE

<i>Introducción. La primera vuelta al mundo, un viaje científico</i> , de José María García Redondo y Vicente Pajuelo Moreno	9
--	---

UNA GEOGRAFÍA EN RECOMPOSICIÓN

ONÉSIMO T. ALMEIDA. Los antípodas, el paso del ecuador y un cambio de paradigma antes de la manzana de Newton	39
JORGE SEMEDO DE MATOS. El memorial de Sanlúcar de Barrameda (1519) y las concepciones geográficas de Fernando de Magallanes	61
JOSÉ MARÍA GARCÍA REDONDO, VICENTE PAJUELO MORENO. El horizonte englobado: usos y prácticas de la cartografía en la primera circunnavegación	79

LA MEDIDA DE LOS OCÉANOS

SANTIAGO CARRACEDO DOMÍNGUEZ, JULIO LOURO RODRÍGUEZ, PABLO LÓPEZ VARELA. La navegación en la época de Magallanes: prácticas e instrumentos	119
WOLFGANG KÖBERER. La determinación de la latitud en el mar a inicios del siglo xvi y el diario de Francisco Albo	137
ANA MAFALDA BASTIÃO, ANTÓNIO COSTA CANAS. La longitud en el viaje de Magallanes. El cálculo de la longitud de Río de Janeiro	161
PABLO JULIÁN ALLENDE. El descubrimiento de las islas Malvinas desde el puerto de San Julián en 1520. Nuevos aportes a viejas hipótesis	191

HISTORIA, ESPACIO Y MEMORIA

LUIS A. ROBLES MACÍAS. El mapa perdido de la <i>Suma de geographia</i> de Martín Fernández de Enciso (1519)	213
CARMEN CHANNING EBERHARD. De Magallanes a Drake: producción de conocimiento sobre el estrecho de Magallanes en Inglaterra (1520-1550)	229
ALBERTA FRANCES HILL. La circunnavegación de Magallanes y Elcano y la Era de los Descubrimientos en la historiografía anglófona del siglo XVIII: propaganda, hispanofobia e imperio.	247
SALVADOR BERNABÉU ALBERT. La villa de Sabrosa: la polémica cuna de Magallanes . .	265

INTRODUCCIÓN.

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO, UN VIAJE CIENTÍFICO

JOSÉ MARÍA GARCÍA REDONDO
Escuela de Estudios Hispano-Americanos,
Instituto de Historia – CSIC

VICENTE PAJUELO MORENO
Universidad de Cádiz

La conmemoración del quinto centenario de la primera vuelta al mundo ha dejado tras de sí un buen número de publicaciones, tanto académicas como divulgativas, que han presentado un panorama extenso sobre Fernando de Magallanes, Juan Sebastián Elcano y los demás tripulantes de las cinco naos, los preparativos y consecuencias de la jornada, y sus aventuras y desventuras, así como la exaltación de su regreso.¹ Al impulso de instituciones públicas y privadas en distintos países —que han organizado congresos, exposiciones y diversidad de actos culturales— se ha sumado el creciente interés del público por la historia marítima y de las navegaciones, que ha respondido favorablemente demandando nuevas lecturas y nuevos espacios donde recrearse en dicha gesta.²

En los últimos años, la preocupación por los océanos y sus relaciones históricas con los grupos humanos que los habitan, explotan y navegan ha devenido en otras tantas

¹ Es abundante la historiografía sobre la primera circunnavegación y sus protagonistas, si bien una evaluación minuciosa excede los objetivos de este libro. No obstante, en las sucesivas notas se destacan las principales y más recientes contribuciones. Como obra de referencia, en lengua francesa, se recomienda una erudita y completa edición de las fuentes relativas al viaje por Castro, Hamon y Thomaz (2010). Sobre la primera vuelta al mundo destacan dos números monográficos en revistas académicas: Couto y Loureiro (2019) y Urbina y Pimentel (2020).

² Entre las actividades académicas se distingue el Congreso Internacional de Historia «*Primus Circumdedit me*. Claves de la primera globalización» (Valladolid, 2018) y el XIX International Reunion for the History of Nautical Science «Magellan, Elcano, the Circumnavigations and the Great Oceanic Explorations» (Sevilla, 2021). En el Archivo General de Indias, Acción Cultural Española organizó la gran exposición «El viaje más largo» (2019-2020).

miradas y reflexiones en torno a ese continente azul que todo el orbe abraza.³ En tiempos de problemáticas globales, escasas respuestas y exiguas esperanzas, parece que la vuelta al mar —que baña todas las tierras— puede reconciliarnos con el planeta, con los hombres y mujeres que nos precedieron y con las sociedades que aspiramos a construir. Las historias de los viajes marítimos, compuestas con frecuencia en tonos épicos (magnas hazañas y aparatosos naufragios), han servido para sostener anhelos de grandezas pretéritas, pero también para poner la vista en trayectorias anónimas, colectivas y subalternas como forma de proyectar una historia marítima social y desde abajo.⁴

La trascendencia histórica y el carácter heroico de la Armada de la Especiería, en efecto, es innegable: la realización de la primera vuelta al mundo; la comprobación empírica de la esfericidad de la Tierra; la evidencia de la navegabilidad y la conexión de todos los océanos; el registro de nuevas especies de animales; el enriquecimiento por la campaña comercial de las especias; el establecimiento de contactos entre grupos humanos hasta entonces remotos; el descubrimiento de enclaves geográficos determinantes, como el famoso estrecho de Magallanes, o la distinción de personalidades que por su arrojo y osadía han acabado en el olimpo de los grandes nombres de la Historia.⁵ Sin embargo, no es menos cierto que la travesía a las islas Molucas y la posterior singladura hasta completar la vuelta al mundo fueron, ante todo, una empresa que se gestó con espíritu científico, en la que se desarrollaron mediciones, observaciones y comprobaciones de marcado carácter experimental y cuyos resultados fueron examinados, discutidos y nuevamente comprobados en ulteriores navegaciones. El objetivo de este libro es abordar diferentes aspectos científicos relativos a la navegación y al conocimiento geográfico durante la primera circunnavegación, pero también analizar cómo la historiografía ha reelaborado tales procesos de descubrimiento y de progreso de los saberes marítimos.⁶ A lo largo de once capítulos, la obra intenta hacer justicia con algunos episodios científicos del viaje —eminentemente náuticos— que no han sido lo bastante analizados por la historiografía o bien se plantean nuevas interpretaciones a problemáticas ya esbozadas.

RUMBO A LAS MOLUCAS

La expedición de Magallanes a las islas Molucas se preparó en Sevilla. Su importante puerto era el único autorizado para la entrada y salida de los barcos y mercancías que

³ Recientemente se han publicado varias monografías que han planteado una historia global de los océanos y sus relaciones con la humanidad: Abulafia (2021), Paine (2021) y Davids (2020). Entre los trabajos colectivos, destacan Hattendorf (2007) y Buchet (2017). Véase una reciente revisión de historiografía marítima por Pinzón (2021).

⁴ Véase Rediker (2020) y Pérez-Mallaína (2022).

⁵ Entre las obras más completas y actuales, los preparativos y cuentas de la jornada han sido estudiados en Mena (2021). Diversos aspectos del viaje han sido publicados en obras colectivas que han resultado de congresos y encuentros académicos: Martínez-Shaw (2018); Rodríguez y Avelar (2021; 2022); Pereira (2021).

⁶ Un contexto general sobre las ciencias a inicios de la Edad Moderna en el mundo ibérico se ofrece, para el caso castellano, en López Piñero (2002) y, para el portugués, en Sánchez, Fontes da Costa y Leitão (2021). Más recientes son las obras editadas por Crespo Solana, Castro y Nayling (2022) y el volumen de Padrón Reyes y Pajuelo Moreno (2023).

iban al Nuevo Mundo. El control del comercio y del tránsito de pasajeros se gestionaba a través de la Casa de la Contratación, organismo erigido en 1503. En ella se había establecido en 1508 el puesto de piloto mayor, que conllevaba la responsabilidad de recopilar y organizar los saberes náuticos y geográficos a través del llamado Padrón Real, así como de examinar los instrumentos y los conocimientos de los pilotos que navegaban a las Indias.⁷ Además del interés económico y comercial por las especias, motivo central del viaje, la expedición tenía un objetivo científico y geoestratégico: comprobar si, según el Tratado de Tordesillas (convenido por las coronas ibéricas en 1494), las Molucas pertenecían a España o a Portugal. Para ello, se realizaron cálculos astronómicos y se dibujaron nuevos mapas que reforzaban los intereses políticos en el otro extremo del mundo. Los argumentos presentados entre 1517 y 1519 por Fernando de Magallanes y el astrónomo Rui Faleiro, su socio, lograron el apoyo económico de los principales capitales castellanos y convencieron a Carlos I para que autorizase el viaje hacia dicho archipiélago. Según la cartografía de la época —incluso la portuguesa—, parecía seguro que tales islas quedaban en la mitad del mundo reservada a España y, si las conjeturas geográficas eran ciertas, no era descabellado esperar el descubrimiento de un estrecho que comunicase el océano Atlántico y el Mar del Sur, recientemente avistado (en 1513) a la altura de Panamá por Vasco Núñez de Balboa. Dos retos ulteriores serían atravesar el Pacífico hasta las Molucas y, después, regresar a la península ibérica (en teoría, por el mismo camino de ida y sin surcar las aguas reservadas a los portugueses).⁸ La vuelta al mundo, tal y como aconteció, no estaba en los planes del viaje.

Antes de la partida, se evidenció una ineludible obsesión por la solvencia científica de la jornada en el reclutamiento de hombres versados en astronomía, cosmografía y arte de marear —que habrían de formar parte de la tripulación—, pero también en la adquisición de instrumentos náuticos de calidad y en la definición de unas pautas y rudimentos concretos con los que tomar las posiciones geográficas y determinar, por tanto, la ubicación de las Molucas.⁹ A bordo de los navíos, además de la consabida osadía, habría que manejarse a diario con soltura en las reglas para desplazarse sobre el agua, una ciencia constante y discreta que determinaría el éxito o el fracaso de la expedición. Pedro de Medina, cosmógrafo de la Casa de la Contratación de Sevilla, sintetizó en su *Arte de navegar* cómo aquel conjunto de disciplinas náuticas —resultado de un arduo trabajo colectivo, a través del cual la práctica náutica se había ido continuamente perfeccionando— fue lo que posibilitó el mayor de los viajes transoceánicos:

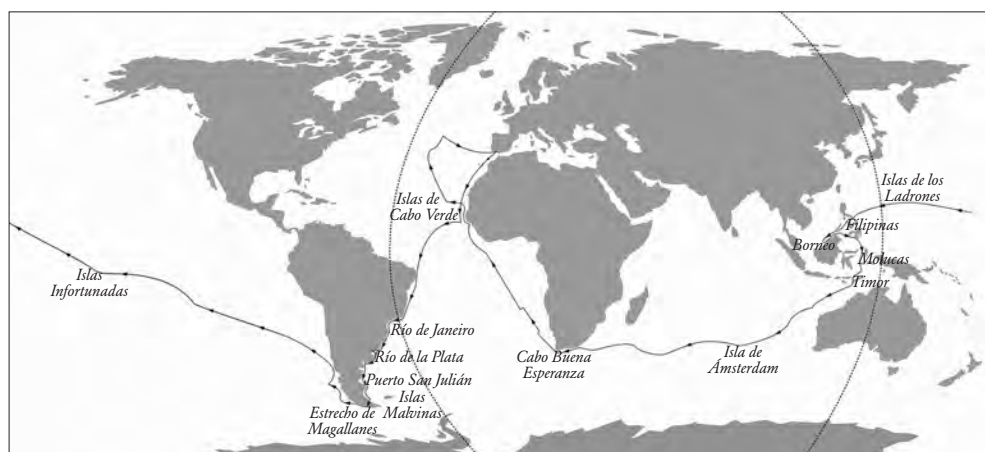
[...] una sutileza tan grande que un hombre con un compás y unas rayas señaladas en una carta sepa rodear el mundo, y sepa de día y de noche a dónde se ha de allegar, y de dónde se ha de apartar, y cuánto ha de andar a una parte y a otra, y que acierte a caminar por una cosa tan larga y espaciosa como es la mar, donde ni hay camino ni señal de él.¹⁰

⁷ Sánchez (2013); García Redondo (2018).

⁸ Véase una panorámica de las expediciones marítimas españolas en Bernabéu (2000).

⁹ Sánchez (2021).

¹⁰ Medina (1545), proemio.

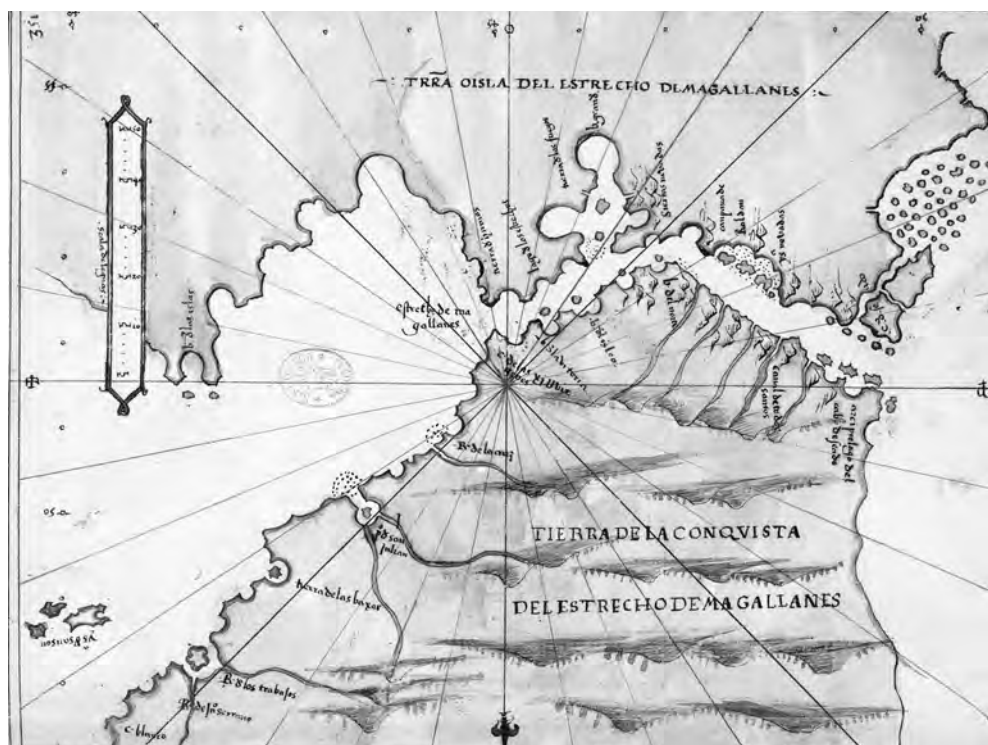


1. Ruta del viaje de circunnavegación de Magallanes y Elcano, 1519-1522.

En línea continua se señala la ruta y con trazo discontinuo se marca el meridiano del Tratado de Tordesillas en el océano Atlántico y su prolongación sobre el Pacífico. Elaboración propia a partir del diseño de José Antonio Sencianes.

El viaje comenzó en Sevilla el 10 de agosto de 1519, fecha en que partió la escuadra comandada por Fernando de Magallanes, descendiendo el río Guadalquivir hasta llegar a Sanlúcar de Barrameda, desde donde puso rumbo a las Canarias el 20 de septiembre. Las cinco naos (Trinidad, San Antonio, Concepción, Victoria y Santiago) se adentraron en el Atlántico sur con la intención de encontrar un paso marítimo hacia las Indias Orientales y dar con un camino que —navegando en aguas bajo dominio castellano— llegase a las islas de las Especias, ruta que ya había buscado Cristóbal Colón. Alcanzadas las costas del Nuevo Mundo, iniciaron los primeros reconocimientos. En la bahía de Santa Lucía, en las inmediaciones de Río de Janeiro, donde recalaron a finales de 1519, realizó estimaciones de la longitud —a partir de las conjunciones y oposiciones de la Luna con otros astros— Andrés de San Martín, quien viajaba como astrónomo en lugar de Rui Faleiro (quien finalmente no se embarcó).

Desde ahí prosiguieron el litoral americano hacia el sur hasta el Río de la Plata o de Solís, último enclave meridional al que se había llegado en expediciones anteriores y donde Magallanes esperaba encontrar un posible canal. El 31 de marzo de 1520, en la bahía de San Julián, iniciaron una etapa de invernada de casi cinco meses. Durante dicha estadía, se vivirá una sublevación entre la tripulación, encuentros con los nativos patagones y la pérdida de la nao Santiago, capitaneada por Juan Serrano, que encalló cuando realizaba labores de reconocimiento. Sin embargo, este periodo en San Julián también fue fructífero gracias a las observaciones astronómicas ejecutadas por el mencionado San Martín. A finales de agosto intentaron retomar su marcha hacia el sur, pero el mal tiempo les obligó a volver a detenerse hasta mediados de octubre en el puerto de Santa Cruz. Apenas tres días después de dejar Santa Cruz, Magallanes y sus hombres dieron con el cabo de las Vírgenes, que doblaron el 21 de octubre de 1520, adentrándose sin saberlo en el ansiado estrecho. Durante la difícil explora-



2. Mapa del estrecho de Magallanes. Alonso de Santa Cruz, «Islario general de todas las islas del mundo» (c. 1560). Biblioteca Nacional de España, RES/38, f. 351r. El mapa está orientado con el norte en la parte inferior de la representación.

ción de los canales y recodos del paso interoceánico, la nao San Antonio, gobernada por Esteban Gómez, desertó y puso rumbo de vuelta a España, llevando consigo las primeras noticias y rumores de la jornada.¹¹

Por fin, el 28 de noviembre de 1520, las tres naos que permanecían en la escuadra desembocaron en el Mar del Sur. El hallazgo del estrecho que llevaría el nombre de Magallanes significó la consecución de un paso estratégico para la comunicación marítima entre el Atlántico y el Pacífico —el nombre de este último se atribuye a la bonanza climatológica con la que navegaron aquellos primeros expedicionarios—. Así, el descubrimiento del estrecho de Magallanes y la apertura de la nueva ruta transoceánica implicó la incorporación de América del Sur como espacio clave en la formación de un sentido de globalidad, pero también de unas prácticas y flujos —sociales, comerciales y políticos— a escala global, a inicios del mundo moderno.¹²

¹¹ En un reciente estudio, Mateo Martinić Beroš (2020) ha analizado las fases de reconocimiento del estrecho por la armada de Magallanes y la desertión de la San Antonio.

¹² Véase Onetto Pavez (2023); Zuber (2011).



3. Mapa de las islas Molucas. Elaboración propia a partir de Wikimedia Commons. Las llamadas islas de las Especies se corresponden con las actuales Molucas Septentrionales.

Rumbo noroeste, para dar con la posición de las Molucas, ubicadas en el ecuador, descubrieron algunas islas en el océano, como las desafortunadas San Pablo y de los Tiburones, donde apenas encontraron aprovisionamiento. Sin embargo, Magallanes ordenó seguir más al norte, quizá con la expectativa de descubrir nuevas islas, como de hecho ocurrió. El 6 de marzo de 1521 alcanzaron Guam, en el archipiélago que llamaron de los Ladrones (islas Marianas), debido al afán de sus habitantes por hacerse con cuantos enseres transportaban los europeos. De allí, unos días después, arribaron a las islas de San Lázaro (islas Filipinas), donde frecuentaron el trato con los isleños. No obstante, surgieron desencuentros que se saldaron con una refriega armada en las playas de Mactán, donde murió Magallanes con siete de sus hombres a finales de abril. Tras la reyerta, los subterfugios del rey de Cebú, quien

fingía reconciliarse mediante una comida, acabaron con la matanza de veintiséis expedicionarios.¹³

Quienes pudieron escapar, comandados por João Lopes Carvalho, pusieron rumbo al sur y alcanzaron la isla de Bohol a principios de mayo de 1521. Con poco más de cien hombres, no contaban con suficientes manos para gobernar las tres naos, por lo que decidieron quemar la Concepción. La travesía entre las islas del archipiélago malayo resultó errática y conflictiva. Perdidos en el mar de Joló, recalaron en la isla de Brunéi, donde se produjeron algunas bajas en varios encontronazos con sus habitantes. Por último, a mediados de septiembre, Gonzalo Gómez de Espinosa y Juan Sebastián Elcano tomaron, respectivamente, el mando de la Trinidad y la Victoria y decidieron buscar sin demora las Molucas y volver cuanto antes a España con el codiciado clavo. En el mes de noviembre consiguieron alcanzar las deseadas islas de las Especias. En Tidore, donde habían entablado amistad con el gobernante local, tuvieron noticias de una armada portuguesa que iba a la captura de la escuadra castellana. A toda prisa cargaron las naves, pero los daños en la Trinidad obligaron a retenerla. Así, la Victoria terminaría por zarpar rumbo al oeste el 21 de diciembre de 1521, y se acordó que la Trinidad lo haría, una vez reparada, volviendo por el océano Pacífico hasta el Darién, en la tierra de Panamá.

Aunque la Trinidad intentó realizar el tornaviaje, sus hombres se vieron forzados a retornar al oeste debido a las duras condiciones meteorológicas, momento en el que fueron apresados por António de Brito, gobernador portugués de Ternate. Entre los documentos que se incautaron en la nao Trinidad, se encontraban las observaciones astronómicas de Andrés de San Martín.

Por su parte, los de la Victoria, para evitar toparse con las naves lusas que surcaban el Índico, pusieron rumbo al sur. Tras unas últimas reparaciones y escalas de aprovisionamiento en Mallúa y Timor, incursionaron en el océano en febrero de 1522. Esta ruta suponía adentrarse en las aguas reservadas a las navegaciones del rey de Portugal (según el Tratado de Tordesillas) y contravenir las órdenes explícitamente dadas por Carlos I a Magallanes. Navegando al suroeste, por una ruta hasta entonces desconocida, alcanzaron el sur de África. En el camino padecieron corrientes y vientos contrarios. En las primeras semanas de mayo sobrepasaron, no sin dificultad, el cabo de Buena Esperanza y se dirigieron al noroeste, ya en aguas del Atlántico. Afectados por la escasez de alimentos y el incesante goteo de pérdidas humanas, procuraron reponer bastimentos, sin éxito, en las costas de Guinea. Su última opción fue recalar en las islas de Cabo Verde, aparentando ante los portugueses que allí moraban que venían desde América. Sin embargo, tuvieron que abandonar de inmediato la isla al ser descubiertos traficando clavo en los dominios lusos, dejando atrás a varios hombres, el 13 de julio.

En aquel archipiélago de Cabo Verde experimentaron las consecuencias cronológicas de navegar constantemente hacia el oeste. Según los portugueses era jueves, pero, en la cuenta que llevaban en el barco, aquel día se registraba como miércoles. Más tarde, el noble italiano Antonio Pigafetta (Vicenza, *c.* 1480 – *c.* 1534), quien había em-

¹³ La articulación de las islas Filipinas como un nuevo enclave prioritario en la política hispánica a partir de este momento es analizada por Jacquelard (2012).

barcado con Magallanes en la nave capitana, la Trinidad, en calidad de sobresaliente, y que concluyó el viaje a bordo de la Victoria, anotó en una completa *Relación del viaje alrededor del mundo* que «luego se nos explicó que no habíamos cometido ningún error, porque habiendo navegado siempre hacia occidente hasta llegar al punto de arribada, siguiendo el curso del sol, habíamos tenido una ventaja de veinticuatro horas».¹⁴

Rumbo a España, aprovechando los alisios, tomaron la ruta conocida como *volta do mar largo*, que ascendía al noroeste hasta las Azores para luego poner proa hacia la península ibérica, al este. Las condiciones anticiclónicas no acompañaron, con lo que se alargó la demora de esta travesía y la agonía de unos hombres exhaustos. Finalmente, arribaron a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522. A bordo de la *Victoria* iban dieciocho supervivientes de los 241 que habían iniciado la jornada¹⁵ y, al menos, tres indígenas.¹⁶ En Sanlúcar, antes de remontar el Guadalquivir hacia Sevilla —y de ahí viajar hasta Valladolid, donde rendiría cuentas ante el emperador—, el capitán Juan Sebastián Elcano tomó la pluma para escribir a Carlos V y comunicarle que habían «descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el ocidente e viniendo por el oriente».¹⁷

EL BOTÍN CIENTÍFICO DE LA JORNADA

Junto a la hazaña de completar la primera vuelta al mundo, se revelaron importantes descubrimientos geográficos y astronómicos que serán objeto de discusión en las pá-

¹⁴ La versión manuscrita en italiano del diario de Antonio Pigafetta (c. 1525), conservada en la Biblioteca Ambrosiana de Milán, parece el texto más cercano al original, compuesto poco después del regreso de la expedición. Ha sido editado por A. Canova en Pigafetta (1999). Hay una reciente versión bilingüe en italiano y castellano, en Pigafetta (2023). En castellano, destaca la traducción de I. de Riquer publicada en Pigafetta (2019).

¹⁵ Se discute el número exacto de personas que fueron en la armada de Magallanes, dadas las divergencias entre los nombres registrados en Sevilla y en Sanlúcar de Barrameda, así como el recuento de los enrolados y desembarcados con posterioridad. Se aceptan los 237 hombres que partieron de Sanlúcar, a los que habría que sumar cuatro nuevos en Tenerife y el abandono de uno. A los 240 que dejaron las islas Canarias, la historiografía añade a Juanillo, el hijo que João Lopes Carvalho había tenido con una india en un viaje precedente, quien se unió durante la escala en Santa Lucía (Río de Janeiro). Castro, Hamon y Thomaz (2010), p. 478.

¹⁶ Siguiendo el erudito estudio de Juan Gil (2009), pp. 303-305, los nombres y origen de los dieciocho supervivientes fueron: Juan Sebastián de Elcano, capitán (vasco, vecino de Guetaria); Francisco Albo, piloto (griego, natural de Quío pero vecino de Rodas); Miguel de Rodas, maestre (griego, vecino de Rodas); Juan Acurio, contramaestre (vasco, vecino de Bermeo); Martín de Iudicibus, merino o alguacil de la nao (italiano, de Génova); Hernando de Bustamante, barbero (extremeño, natural de Mérida); Hans de Agén, lombardero (alemán, de Aquisgrán); Diego Gallego, marinero (gallego, Bayona de Miño); Nicolás de Nápoles, marinero (griego, natural de Nápoles de Rumania, actualmente Cluj-Napoca); Miguel Sánchez, marinero (griego, natural de Rodas); Francisco Rodríguez, marinero (portugués, «natural de Portugal»); Juan Rodríguez de Huelva, marinero (andaluz, natural de Huelva); Antón Fernández Colmenero, marinero (andaluz, vecino de Huelva); Juan de Arratia, grumete (vasco, natural de Bilbao); Juan de Santander, grumete (cántabro, natural de Cueto); Vasco Gomes Gallego, grumete (portugués); Juan de Zubileta, paje (vasco, vecino de Baracaldo) y Antonio Lombardo (Pigafetta), sobresaliente (italiano, natural Vicenza). Se conocen los nombres de tres indígenas que llegaron en la Victoria: Juan Cermeño, «indio que vino de nuestra isla Meluco de la Espeçiería»; Manuel, «indio, natural de Malaca», y Francisco, «esclavo que vino de Maluco».

¹⁷ Carta de Juan Sebastián Elcano al emperador Carlos V, Sanlúcar de Barrameda, 6 de septiembre de 1522, Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Patronato, 48, r. 20, f. 107r. De esta cita nos hemos servido para el título del libro.

ginas de este libro, pero también nuevos saberes naturales y etnográficos. Desde los primeros compases de su organización, la conocida como Armada de la Especiería se orientó a un claro fin económico: encontrar una nueva ruta para alcanzar las islas del Maluco, «rescatar» la mayor cantidad posible de especias (sobre todo clavo, pero también pimienta, canela o nuez moscada) y obtener el máximo rendimiento económico con su mercadeo. Hasta justo antes de emprender el camino de regreso a Europa, los supervivientes de la jornada intercambiaron con los isleños espejuelos, cuchillos y otros abalorios por especias y, cuando ya no les quedaban otros enseres, «cada uno empezó a vender su propia ropa y calzado para obtener su parte en el cargamento».¹⁸ Las bodegas de la Victoria llegaron a Sevilla con más de veintisiete toneladas de especias, fundamentalmente clavo de olor, cuya venta alcanzó cerca de ocho millones de maravedís.

Más allá del valor económico, la búsqueda de las especias aguzó los sentidos de los expedicionarios, quienes, al registrar las novedades de la naturaleza descubierta durante su travesía, acrecentaron el conocimiento europeo sobre un mundo que se hacía cada vez más complejo. En este sentido, el relato de Antonio Pigafetta ha sido considerado un auténtico «cuaderno de campo» con valiosas observaciones botánicas, zoológicas y antropológicas que constituyeron un significativo aporte a la historia natural.¹⁹ Su *Relación* ofrece minuciosas descripciones de animales y plantas (como los árboles del clavo y la nuez moscada); sin embargo, también deja entrever los prejuicios sociales y religiosos con los que las sociedades europeas intentaron comprender y encuadrar a los grupos indígenas de América y el Pacífico. No está exenta la narración del vicentino de elementos que evidencian la admiración por lo nuevo y extraño, y el consiguiente afán por recoger cuantos ecos, rumores y mitos pudieran dibujar un universo más maravilloso e inédito. La curiosidad científica y los indicios de lo excepcional —a veces aceptado sin un escrutinio crítico— se dieron la mano en las relaciones de viaje compuestas a inicios del siglo xvi, como dos caras de la misma moneda.²⁰ Se ofrecía al público lector un panorama fascinante, pero también cierta coherencia descriptiva útil para el discernimiento y la comprensión del mundo.

Sin enunciar valoraciones negativas o reproches, Pigafetta intentó comprender y explicar comportamientos exóticos o alejados de los «buenos hábitos» de los europeos; no obstante, la propia narración se estructuraba desde los patrones religiosos y culturales de los occidentales. Así, advirtió la práctica de la antropofagia, la ausencia de sistemas religiosos (o su carácter primitivo) y la cultura material (viviendas, objetos de uso cotidiano, armas, embarcaciones, etc.), al tiempo que discernía acerca de las costumbres, la estructura familiar, la vestimenta o los hábitos alimentarios. Para el caso de la comida, Pigafetta subrayaba el conocimiento y la capacidad de adaptación de los nativos ante los recursos de una tierra extrema: los patagones «comen carne cruda y una raíz dulce que llaman capae» y «un polvo blanco hecho con la raíz de una hierba [...] era su único alimento». En cambio, los navegantes obligados a pernoctar en tierra tras el naufragio de la nao Santiago «dormían entre los arbustos y solo tenían

¹⁸ Pigafetta (2019 [c. 1525]), p. 243.

¹⁹ Vargas Gómez (2020b), p. 161.

²⁰ Véase el estudio de Rubiés (2003).

hielo para beber, lo que les daba mucho trabajo».²¹ Los ecos de la inhabitabilidad o monstruosidad reinante en determinadas latitudes aún pervivirán durante un largo tiempo.²² Aunque mantuvo un estilo descriptivo, el autor italiano no evitó alguna ironía ni tampoco disimuló su admiración con hipérboles y exclamaciones («maravilloso», «un espectáculo bellísimo de ver», etc.). En determinadas ocasiones, acudió a la comparación con otros pueblos o tradiciones del Viejo Mundo, al mismo tiempo que se remarcaba la alteridad. Por ejemplo, los habitantes de las islas de los Ladrones «llevan sombreros de palma como los albaneses»,²³ y los bisayas, al sur de Filipinas,

[...] van desnudos, llevan solo una ligera tela de corteza de árbol delante de sus vergüenzas y algunos de los principales llevan en la cabeza telas de algodón con los extremos adornados con seda. Tienen el color aceitunado, son gordos, van tatuados y se untan de aceite de coco y de ajonjolí para preservarse del sol y del viento. Sus cabellos son negrísimo y les llega hasta la cintura; tienen dagas, cuchillos, lanzas adornadas con oro, grandes escudos, arpones y redes para pescar muy finas; sus barcas son como las nuestras.²⁴

Estas primeras impresiones etnológicas hablan tanto de las culturas originarias como de la mirada fascinada —a la par que analítica— del observador en el momento de «descubrir al otro». Con afán documental, y considerando su provecho en posteriores viajes, Pigafetta agregó a su *Relación* diversos vocabularios de las lenguas indígenas, donde destacan las palabras de uso cotidiano, pero también los términos y productos vinculados a la actividad comercial. Más allá de esta información útil, el relato no obvió antiguas leyendas y fantasías que harían las delicias del público lector. En tales casos, compaginando el embelesamiento con cierto espíritu crítico, Pigafetta empleó el recurso de asegurar que las había oído por boca de otros y que no había podido corroborarlas con sus propios ojos. Así, un «viejo piloto» le había referido una ínsula llamada Arucheto, donde hombres y mujeres «tienen la altura de un codo y las orejas del mismo tamaño y así una les sirve de colchón y la otra de manta», y otra isla, conocida como Ocoloro, donde «solo viven mujeres a las que fecunda el viento» y que matan a los hombres. En el caso de Arucheto, justificó el autor que no había comprobado la veracidad del relato porque no había podido visitar la isla «a causa de las corrientes de agua y los bancos de arena que la rodeaban».²⁵ Otras veces fueron los «gentiles» quienes dieron noticia de visiones demoníacas, de hombres sin cabeza o de prácticas sexuales que, a pesar del pudor del narrador, siglos después, llegarían a escandalizar a recatados editores que acabaron por difuminarlas en sus versiones del diario.²⁶

²¹ Pigafetta (2019 [c. 1525]), pp. 112, 116 y 124.

²² Véase el proceso de construcción del extremo sur de América como tierra de gigantes, en la cartografía europea de los siglos xvi y xvii, en Martínez (2020).

²³ *Ibidem*, pp. 142-143.

²⁴ *Ibidem*, p. 150.

²⁵ *Ibidem*, pp. 274 y 278.

²⁶ En el prefacio de la edición francesa del *Primo viaggio intorno al globo terraqueo...* (París, 1801), su editor y traductor, Carlo Amoretti, aseguraba a los lectores que había «expuesto más decorosamente ciertas costumbres que el autor por sí mismo ha oído contar». Esta versión suavizada del diario de Pigafetta fue traducida al castellano por Federico Ruiz Morcuende y difundida en España por la editorial Espasa Calpe, Pigafetta (1927).