

Enrique MARTÍNEZ RUIZ, Susana GARCÍA RAMÍREZ y José María MORENO MARTÍN (eds.), *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*. Catálogo de la Exposición del Museo Naval (Madrid, 20 de septiembre de 2019-19 de enero de 2020), Madrid, Ministerio de Defensa 2019, 252 páginas. ISBN: 978-84-9091-433-5

Con motivo de la conmemoración del primer viaje de circunnavegación, el Museo Naval de Madrid ha desplegado toda una serie de actividades destinadas a dar a conocer las circunstancias y las consecuencias de uno de los acontecimientos más decisivos de la historia universal. Entre las iniciativas desarrolladas con este propósito debe destacarse la exposición que tuvo por marco la sede del Museo entre los meses de septiembre de 2019 y enero de 2010, y cuya organización corrió fundamentalmente a cargo del propio personal de la institución. Como complemento indispensable a la exhibición de los objetos que ilustraban la efemérides (piezas de la rica colección del Museo en primer lugar, además de otras prestadas por otras entidades, tanto de España como de fuera de España), se ha editado un sugestivo catálogo, donde además de la reproducción de la totalidad de los materiales expuestos (documentos, mapas, armas, monedas, instrumentos de navegación, cuadros y esculturas) se incluyen una serie de artículos redactados por consagrados especialistas a fin de dar cuenta del contexto en que se llevó a cabo la expedición que dio origen a la primera vuelta al mundo.

El catálogo, bellamente ilustrado con imágenes a todo color, se abre con una elegante presentación de Don Teodoro López Calderón, Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, que nos introduce en la exposición con una ponderada valoración de la empresa y de sus principales protagonistas, el portugués Fernando de Magallanes y el español Juan Sebastián Elcano, a quienes asigna, con exacta justicia distributiva, y obviando por tanto absurdas controversias nacionalistas, sus respectivos logros. Magallanes ideó el proyecto y mandó las naves hasta cruzar el estrecho de su nombre y desembocar en el Pacífico, donde descubriría las Islas Marianas y las islas Filipinas. Elcano, por su parte, decidió volver con la última nave disponible navegando hacia Poniente hasta alcanzar su punto de partida y de ese modo consiguiendo dar la vuelta al mundo por primera vez en la historia.

Los responsables del catálogo, los comisarios de la exposición, Enrique Martínez Ruiz, Susana García Ramírez y José María Moreno Martín, firman el prólogo, donde se da cuenta del principal objetivo de la muestra, que no es otro sino el de contextualizar la magna empresa, que tuvo tanto motivaciones descubridoras, como sobre todo, económicas, ya que el remunerador negocio del clavo fue el imán que atrajo a las naves hacia las Molucas, que habían sido ocupadas por Portugal, pero que podían tal vez pertenecer al rey de

España. Al mismo tiempo, aprovechan estos necesarios preliminares para informar sobre los diversos espacios de la exposición y llamar la atención sobre algunas de las novedades más destacadas, como el modelo más plausible de la nao *Victoria*, la correspondencia original mantenida entre Carlos V y Juan Sebastián Elcano tras el regreso del marino o los dos cuadros de Elías Salaverría consagrados a la llegada de los 18 supervivientes a Sevilla, que se estudian detalladamente para fijar con precisión su filiación.

Siguiendo el orden lógico propuesto por los editores del catálogo, el artículo de Susana García Ramírez ofrece una cumplida razón de los tripulantes de la expedición de la Especiería. Con una gran precisión divide a los embarcados en las distintas categorías de pilotos, maestros marineros (unidos a los habituales ayudantes, grumetes y pajes) y la nutrida serie de los demás oficios que se dieron cita a bordo. Especial atención dedica al número de los expedicionarios, pues las cifras varían según las fuentes, aunque el total se puede fijar en torno a 237-239 con algunos de más o alguno de menos, como se discute detalladamente en el texto.

José María Moreno Martín se ocupa de los mapas, tanto de los que fueron necesarios para iniciar la singladura como de los que se realizaron tras el regreso de Elcano. Particular importancia concede a Nuño García de Torenó, el cartógrafo que preparó las 23 cartas de marear que se embarcaron en 1519 y el mismo que publicó los mapas confeccionados a la vuelta, firmando el primero de ellos en Valladolid, en 1522.

María del Carmen López Calderón nos habla con pleno conocimiento de causa de los avances que se dieron en la navegación oceánica antes y después de la expedición de la Especiería. Así, resalta el papel de la Casa de la Contratación de Sevilla, señalando la coincidencia de la partida de las naves de la armada de Magallanes-Elcano con la publicación del famoso "Arte de navegar" de Martín Fernández Enciso. Un análisis minucioso de las cartas y los instrumentos náuticos en poder de los expedicionarios le permite concluir que la armada empleó la tecnología más avanzada de la época, pero que ésta era todavía insuficiente para arrostrar con garantías la navegación por aguas desconocidas.

Enrique Martínez Ruiz dedica su ensayo al valor de las especias, el objetivo fundamental de las navegaciones portuguesas y españolas a las Molucas. En efecto, el comercio de las especias se había visto profundamente comprometido por la toma de Constantinopla por los turcos otomanos, que impidieron así la llegada por la tradicional vía veneciana de los preciados productos, usados en la gastronomía, la terapéutica la cosmética e incluso la liturgia en el caso del incienso. La vía oceánica emprendida por los pueblos ibéricos para alcanzar los centros productores se ofreció como la única solución.

Miguel Luque Talaván coloca al Océano Pacífico (ese "mar de islas") como sujeto de su contribución, ceñida específicamente a las regiones alcanzadas por los españoles. De esa forma, nos habla de la cultura de los habitantes de las Marianas (consumidores de cocos, taros y pescado, avezados constructores de edificaciones y con idioma propio que los españoles llamaron chamorro), de las distintas regiones de las Filipinas (Luzón, Visayas, Palawán y Mindanao) y de las Molucas, un mundo ya islamizado a la llegada de los ibéricos, que pudieron tomar contacto con los soberanos de los reinos de Ternate, Tidore, Gilolo (Halmahera) y Bachián (Bacan).

Francisco Mellén Blanco, el gran especialista en el armamento de las poblaciones del área, nos vuelve a ilustrar con sus detalladas descripciones (acompañadas de imágenes ilustrativas) de las armas (ofensivas y defensivas) utilizadas por los españoles, los micronesios, los filipinos y los habitantes del conjunto de Borneo, Célebes (Sulawesi) y las Molucas.

Mariano Cuesta Domingo se sitúa en el ámbito de la diplomacia y la política, fundamental para comprender los hechos acaecidos entre la llegada de los españoles a las Molucas y

su retirada tras la firma por parte de Carlos V del tratado de Zaragoza de 1529. Un tratado que se explica porque los navegantes y los dirigentes españoles tenían la conciencia difusa de que las Molucas parecían más bien caer dentro de la demarcación portuguesa que de la española, porque parecía muy difícil establecer una línea regular entre España y el archipiélago, porque no se conocía la ruta del tornaviaje a América, porque las conexiones familiares (que eran al mismo tiempo políticas y diplomáticas) entre los reyes de Portugal y España no eran idóneas para un enfrentamiento y porque los 350.000 ducados de oro pagados por Portugal por la cesión de las islas los necesitaba Carlos V para mantener sus campañas en Europa.

Borja Aguinagalde nos presenta tres documentos singulares, las cartas intercambiadas entre Juan Sebastián Elcano y el emperador Carlos V y que se conservan en el Archivo Histórico de Euskadi (EAH-AHE). Documentos que cobran todo su valor por proceder del archivo particular del marino de Guetaria, por los escasos testimonios que de él se conservan y por ser documentos originales que completan las crónicas escritas por otros testigos de la empresa.

Luis Fariña ha sido el encargado de explicar con todo detalle la reconstrucción de la nao *Victoria*. El proyecto fue debido a Francisco Fernández González, profesor de la Escuela Técnica de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica de Madrid, quien a través del Gabinete de Historia de la Ciencia y la Tecnología Navales lo propuso al almirante director del Museo Naval, quien con entusiasmo dio vía libre a una investigación de tal envergadura. El director del proyecto, por desgracia recientemente fallecido, pudo exponer las líneas maestras del mismo en el Congreso Internacional que bajo el título de *Primus circumdedisti me* tuvo lugar en Valladolid en marzo de 2018, donde defendió que nunca se trató de hacer una “réplica”, sino de ensayar una “reconstrucción conjetural o hipotética” de la nave. Los espléndidos resultados pueden comprobarse en el texto del catálogo, como también pudieron hacerlo los visitantes de la exposición, donde el modelo ya construido se exhibió por primera vez.

Finalmente, el catálogo se cierra con el análisis de las dos versiones de la conocida pintura de Elías Salaverría, tras la laboriosa restauración que llevaron a cabo durante varios meses, por una parte, Gordailua (el Centro de Colecciones Patrimoniales de Guipúzcoa) y, por otra, el Museo Naval de Madrid, que son los custodios de ambas obras. Los autores del texto, Irene Cardaba, por un lado, y María Jofre Gómez, Irene García Bustos y Alicia Suárez Blanco, de otro, además de explicar ambos procesos de restauración, afinan el momento de la composición de los dos cuadros del pintor, que firma el primero, el de Guipúzcoa, en 1922, y que realizaría el segundo, el de Madrid, ampliando las medidas, en una fecha indeterminada anterior a 1948. Y con la reproducción de las piezas exhibidas se cierra este espléndido catálogo.

Marina ALFONSO MOLA
Universidad Nacional de Educación a Distancia
malfonso@geo.uned.es
<https://orcid.org/0000-0001-8053-7331>