

# DIARIO DE MAGALLANES

El hombre que lo vio y  
anduvo todo

---



JOSÉ MANUEL NÚÑEZ DE LA FUENTE



DIARIO DE MAGALLANES  
El hombre que lo vio y anduvo todo

JOSÉ MANUEL NÚÑEZ DE LA FUENTE

EDICIONES DOCE CALLES

## SUMARIO

Prólogos.....	13
Loas a Magallanes y a la primera vuelta al mundo.....	21
Prefacio.....	25
Al que leyere.....	27
Introducción.....	29
I. Cuestiones previas al Diario.....	33
II. Diario de Magallanes.....	89
III. Epílogo.....	275
IV. Apéndice documental.....	279
V. Consideraciones de interés.....	361
Bibliografía.....	367
Glosario básico de terminología náutica.....	371
Índice temático.....	373
Índice.....	383

José Manuel Carvalho Marques  
*Presidente da Estrutura de Missão para as  
Comemorações do V Centenário da  
Circum-navegação comandada pelo  
navegador português Fernão de Magalhães*

En efecto, hay coincidencias felices, y estoy seguro de que estamos ante algunas de ellas.

Este libro de José Manuel Núñez de la Fuente, que constituye un documento extraordinario en sí mismo, contribuyendo con especial relevancia al conocimiento del Primer viaje de circunnavegación de Fernando de Magallanes, se publica en la segunda década de este siglo, casi cinco siglos después de aquella gesta náutica. Y también casi cincuenta años después del primer viaje de un ser humano a la Luna. Precisamente, en el mismo año, 2017, donde un equipo de la NASA ha descubierto siete planetas orbitando una estrella, algunos de los cuales tienen superficies rocosas y masas similares a la Tierra, lo que permite prever condiciones objetivas para la existencia de agua líquida y por lo tanto, para la existencia de la vida en su superficie.

José Manuel Núñez es un autor inusual, un estudioso y metódico investigador que, como ningún otro, conoce y ha profundizado con el máximo rigor, durante más de dos décadas, en todas las cuestiones relacionadas con Magallanes y la primera vuelta al mundo. Los textos y documentos que posee este libro son la culminación de una trayectoria dedicada a este gran navegante que, por primera vez, nos habla en primera persona de su vida y de sus hazañas.

El autor, que llegó a realizar años atrás un viaje de navegación siguiendo la misma ruta de Magallanes, publica de forma inédita el diario de viaje del gran navegante y manifiesta en el libro que «Fernando de Magallanes es un hacedor de lo imposible», lo que me remite a aquella conocida frase de Albert Einstein que dice: «Algo sólo es imposible hasta que alguien lo pone en duda y lo resuelve para probar lo contrario». Por supuesto, Einstein se refiere a ese tipo de tareas que sólo están reservadas para los genios.

Otra coincidencia interesante y oportuna es que este libro nos llega cuando Portugal, España y el mundo ya se están preparando para las celebraciones entre 2019 y 2022 del quinto centenario de la primera circunnavegación, liderada por el ilustre navegante portugués. A tal efecto, el Gobierno de Portugal ha creado una Estructura de Misión para dicha conmemoración que da al evento un carácter interministerial, teniendo en cuenta su naturaleza multidisciplinar. Este aspecto concita un gran interés porque intervienen muchas cuestiones y temáticas que están íntimamente asociadas con esta efemérides: el período durante el cual tuvo lugar el viaje registró importantes descubrimientos y avances en el ámbito del arte y la ciencia náutica, así como de la cartografía y el conocimiento astronómico. De ahí que, un gran capitán como fue Magallanes, para afrontar un desafío como aquél tuviese que combinar la capacidad de hacer frente a los obstáculos y a los difíciles retos de la navegación con la habilidad de comprender y aplicar los conceptos básicos del conocimiento náutico, matemático, oceanográfico, cartográfico y astronómico de su tiempo.

Por otro lado, se trata de una efemérides con capacidad de promover la paz y el desarrollo, la tolerancia y la reflexión global sobre el futuro de la humanidad en su conjunto, ya que intervienen y participan gentes y culturas de todo el mundo, guiando a la sociedad para un modelo de globalización más inclusiva y solidaria. Cuestión que, por otra parte, se revela muy actual y pertinente.

Una última coincidencia que me creo en el deber de mencionar es que, teniendo en cuenta que el autor de este libro es hoy día uno de los mayores y más reputados expertos en Magallanes, me sentí muy honrado cuando me pidió que escribiera este prólogo. En dicho momento yo era el Presidente de la Cámara de Sabrosa y, como tal, estaba tratando de promover diversos proyectos de interés relacionados con Fernando de Magallanes y los descubrimientos portugueses. Mas resulta que, cuando asumo esta honorable tarea de elaborar este texto, lo hago ahora como Presidente de la «Estructura de Misión para la conmemoración del quinto centenario de la circunnavegación liderada por el navegante portugués Fernando de Magallanes», nombrado para tal cargo por el XXI Gobierno Constitucional de Portugal.

Por último, sólo me queda por recomendar vivamente a los lectores de este gran documento histórico que lo contemplen como testimonio de una parte fundamental de la Historia y como una gran oportunidad de futuro.

Tras el viaje magallánico, algo muy importante había hecho cambiar al planeta: la conciencia de la unidad del mundo en torno a una esfera nos hacía forzosamente colectivos. Los océanos ahora puestos en contacto permitían una conexión permanente entre los cuatro continentes, Europa, Asia, África y América, y la circulación entre todos ellos de personas, creencias, sistemas de saberes, bienes y productos comenzó a ser una realidad.

La otredad se plasmó desde entonces no en míticos u oníricos seres o paisajes, sino en grupos humanos, reinos, señoríos, ciudades, territorios y espacios a conocer, y seguramente también a dominar para explotar sus riquezas. Pero a su vez, recíprocamente, las cuatro partes del mundo ahora en contacto interactuaban entre sí, se mestizaban, en el sentido de influirse tras mantener contactos intensos entre culturas, sociedades, personas y efectos diferentes, y no cabía entender las unas sin las otras. El resto del mundo formó parte también en adelante de cada una de ellas. Una lógica global comenzó a extenderse sobre la superficie de la esfera, que al estar cubierta de agua en su mayor parte permitía precisamente ese contacto, cada vez más continuo y permanente; y desde las aguas oceánicas, ascendiendo los ríos, alcanzar los más recónditos rincones del globo.

Con la extensión de la imprenta, de la iconografía, plasmada en mapas, cartas y grabados, con el mayor interés por las noticias sobre cada vez más lejanas tierras y hombres, y por los nuevos mercados y nuevos productos que ahora se exponían en las tiendas, gradas y bazares, la geografía corrió más deprisa que nunca ante los ojos de unos y otros. Fue común, en los puertos europeos y americanos, oír hablar de las ciudades de la China o del Japón, o de las islas del Maluco; y en las ciudades portuarias del Pacífico occidental referirse a la plata mexicana o a los tejidos de Europa como bienes cercanos y corrientes.

Todo ello fue posible, y a nosotros nos consta, porque a partir de las páginas de este fascinante relato que José Manuel Núñez de la Fuente

coloca ante nuestros ojos, somos testigos de cómo unos aventurados marineros al mando de expertos navegantes de mares y océanos recorrieron al completo la esfera terrestre, y conectaron lo que hasta entonces había estado desligado: el occidente con el oriente, y el oriente con el occidente, uno y otro ahora juntos para siempre en el mismo planeta. Fueron los primeros que tomaron conciencia de lo que hoy llamaríamos la *World History*, en cuanto construyeron las primeras relaciones planetarias que dieron origen a la modernidad. Ellos iniciaron las *Connected Histories*, en cuanto articularon mecanismos que vincularon las distintas sociedades que con ellos y desde ellos entraron en contacto.

En estas páginas escritas con pluma y alma magallánica, se nos muestra cómo estas gentes, superando contradicciones propias de su tiempo, a bordo de sus –solo aparentes– frágiles embarcaciones, hicieron llegar el mundo europeo al mundo oriental, y al revés, uniendo y acercando las distintas partes que los componían; produciendo y originando a la vez un choque y también un descubrimiento mutuo, pero, qué duda cabe, poniendo en relación sociedades e historias que hasta entonces habían permanecido ajenas entre sí. Europa, América, África y Asia pasaron a ser escenarios de la construcción de una nueva dimensión de la historia del planeta: una dimensión global en una primera mundialización de las sociedades humanas.

La historia que nos narra este libro va mucho más allá de la relación de un periplo oceánico, por más vasto y prologado que este fuera. Ni siquiera procura acercarse únicamente a explicar los proyectos y afanes expansivos de las monarquías ibéricas y su extensión a escala planetaria. Sino explica cómo recorriendo ese espacio compuesto por elementos tan diferentes en cuanto a civilización material o espiritual, fragmentado en espacios discontinuos, este viaje pudo enlazar a tantos grupos diferentes, a tantos individuos, a tantas teselas de un mismo mosaico que es el gran mosaico de la humanidad, creando una red, una cadena, un camino de interdependencias situado más allá del terreno de las meras imposiciones, que lleva casi cinco siglos en funcionamiento y que contiene en sí mismo poderosas señas de identidad, conectando las historias, conectando las ideas, conectando las palabras.

El libro de José Manuel Núñez me trae a la memoria el *Orbe indiano* de David Brading, o *Las cuatro partes del mundo* de Serge Gruzinski. Libros

de Historias Conectadas. Este libro se me antoja una fascinante propuesta para ampliar los horizontes de cómo ver el mundo, una invitación para situar los problemas del desde entonces orbe esférico en un contexto sin fronteras, o al menos más allá de las fronteras convencionales, mucho más próximo a la necesidad de entendernos en un complejo proceso de mestizaje social y cultural. Un mestizaje social y cultural que comenzaba en las mismas cubiertas de los navíos: aparte los españoles, viajaron en aquella armada cinco alemanes, seis flamencos, diecisiete franceses, seis griegos, dos hindúes, seis británicos, veinticinco italianos, un morisco, dos africanos, veintinueve portugueses y un brasileño. Un mundo.

Al que se sumaba el otro mundo, el que trajo Juan Sebastián Elcano a su regreso, cuando le escribe al Emperador:

Navegamos de isla en isla, viendo modo de arribar, con la gracia de Dios, a las islas de Maluco, lo que ocurrió al cabo de ocho meses de haber sucedido la muerte del dicho capitán [Magallanes], y allí cargamos las dos naves de especería. Ha de saber V.M. cómo navegando hacia las dichas islas de Maluco, descubrimos el alcanfor, canela y perlas. Deseando partir de las dichas islas de Maluco la vuelta de España en cuyo camino descubrimos muchas islas riquísimas, entre las cuales descubrimos a Bandam, donde se dan el jengibre y la nuez moscada, y Zabba, donde se cría la pimienta, y Timor, donde crece el sándalo... La muestra de todas estas producciones, recogidas en las islas mismas en que se dan, traemos para mostrar a V.M. La paz y amistad de todos los reyes y señores de las dichas islas, firmadas por sus propias manos, traemos para V.M., pues desean servirle y obedecerle como a su rey y señor natural. Habiendo partido de la última de aquellas islas, en cinco meses, sin comer más que trigo y arroz y bebiendo sólo agua, no tocamos en tierra alguna... con grandísimo trabajo de la bomba, 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 la ayuda de Dios y de Nuestra Señora, después de pasados tres años, dimos fondo en Sanlúcar... Y con esto ceso, besando los pies y manos de vuestra alta Majestad. Escrita a bordo de la nave *Victoria*, en Sanlúcar, a seis días de septiembre de 1522.

Aquí terminaba el viaje, pero aquí comienza el libro. El viaje es una pieza imprescindible de la historia de la humanidad; este libro, una hermosa manera de reiniciarlo.

## PREFACIO

Habitamos un mundo situado en un lugar recóndito de un universo infinito de infinitos universos, cuya estructura y dimensión escapan de la lógica científica e incluso de la más fértil imaginación. Aun así, en el límite de nuestra audacia, los humanos nos empeñamos en salir ahí fuera y buscar en las estrellas el sentido de lo que somos y de cuanto nos rodea. Con la ayuda de inmensos radiotelescopios y de sofisticadas sondas de exploración espacial podemos ver y auscultar lugares muy alejados del universo conocido, que tan sólo representa una pequeña porción de lo que simplemente intuimos, pero queremos saber más y nos aferramos a ello sin comprender muy bien el porqué. Como tampoco lo supieron aquellos navegantes y exploradores de cualquier tiempo y lugar que se empeñaron en descubrir y poner en los mapas a cada uno de los rincones de nuestro planeta, un mundo que primero fue plano y creado por diferentes dioses, según los credos, y después redondo y poblado por una enorme variedad de animales, gentes y culturas. En 2019 se cumple el quinientos aniversario de la primera vuelta al mundo, efeméride que casualmente coincide con el cincuenta aniversario de la llegada del hombre a la Luna. Acontecimientos que tuvieron una trascendencia extraordinaria en el devenir de la ciencia y de la propia humanidad, pues si con lo primero el navegante Magallanes puso límites al mundo, por primera vez, y a su esférico contorno, con lo segundo, el astronauta Armstrong fue capaz de salir de nuestra casa la Tierra, también por vez primera, para pisar con sus pies la superficie de un astro exterior. Pero como las comparaciones suelen ser odiosas conviene aclararlas. Hace 25 años, cuando navegaba con mis compañeros por los canales de la costa suroccidental chilena tras cruzar el Estrecho de Magallanes, tratando de emular la ruta de navegación trazada por la flota del Maluco, pudimos abarloar nuestro velero *Antaviana* a un gigantesco buque factoría que faenaba en sus labores de pesca por aquellas aguas, ya cerca de Puerto Montt. Mientras reponíamos fuerzas para afrontar el paso del océano Pacífico pude mantener una amigable conversación con el capitán del buque sobre el insigne navegante

## *Diario de Magallanes*

portugués, del cual ambos admirábamos sus grandes proezas. Al final de nuestra charla le pedí al capitán que usara de la imaginación y me diese su opinión sobre lo que habría logrado Magallanes de haber vivido en nuestra época y con acceso a nuestra tecnología. Sin dudarlo un instante me contestó que, en nuestro mundo, Magallanes habría llegado a la Luna, lo cual me dejó sorprendido, pues según le dije no era muy espectacular y ni siquiera novedoso lo que planteaba. Entonces el capitán se excusó diciéndome que, al parecer, no se había explicado bien. Magallanes iría a la Luna, insistió, pero lo realmente insólito es que lo haría en un ala delta. Y entonces pude comprenderlo. Pues, efectivamente, mejor que cualquier otra cosa, esa es la verdadera impronta que Hernando de Magallanes ha dejado en la historia universal. Un hacedor de lo imposible.

## AL QUE LEYERE

No obstante que yo confieso el mal aparejo que mi rudo ingenio ha tenido para tan ardua empresa, y la pobreza del estilo para saber explicar tantas y tan peregrinas historias, tan a sabor y con tan apropiado gusto como estas diversidades historiales lo piden, no por eso dejaré de decir lo que supiere.

GONZALO FERNÁNDEZ DE OVIEDO

Tome el lector como mías estas palabras de Oviedo, pues si bien arrojan luz sobre el talento que el soldado cronista de las Indias pretende ocultar, y hacen mérito de su escasa vanidad, en mi caso deben ser tomadas por ciertas, a la espera de la generosa indulgencia de quien pacientemente se aferre a las páginas de este libro, no tanto por el placer de leer lo que mi torpe ingenio produjo, sino por cuanto de verdad se dice en él.

Para una mejor lectura y comprensión del Diario de Magallanes, este libro se ha dividido en tres partes: una primera, de carácter introductorio, donde se plantea el marco geopolítico y sociocultural de la época, así como un amplio fresco sobre la vida y obra de Magallanes, todo ello desde un plano netamente historiográfico. La segunda corresponde al Diario propiamente dicho, y como tal hay que interpretarlo, es decir, un documento autobiográfico que describe las venturas y desventuras del navegante portugués hasta poco antes de su muerte. Y, por último, la tercera parte está dedicada a rematar todos y cada uno de los cabos sueltos que nos deja el Diario tras la muerte de su autor en Filipinas, así la propia descripción de la batalla de Máctán, donde lucha y muere Magallanes, como también el destino de las naos y de los principales protagonistas de esta epopeya. A modo de apéndice, el libro incorpora un selecto registro documental, fielmente transcrito desde los originales, acerca del material existente en archivos y bibliotecas de todo el mundo: capitulaciones, cartas de relación, cédulas reales, disposiciones testamentarias, cartas privadas, autos judiciales y detallados registros sobre la tripulación, como también de las cargas y costes de las naos. Un valioso material, sin duda, que aportará la *veritas veritatis* en cuestiones difíciles y espinosas de esta gran historia.

## INTRODUCCIÓN

Imaginas querido lector qué habrían escrito aquellos sabios de la antigua Grecia si alguno de sus héroes hubiese realizado hazañas similares a las que logró Hernando de Magallanes a lo largo de su vida y en especial la más excelsa de todas, descubrir el paso entre el océano Atlántico y el Pacífico, permitiendo con ello, tras un sin fin de peligros y calamidades, la primera circunnavegación a la Tierra. Acaso puedes intuir siquiera qué odas y cantos habrían compuesto poetas tan insignes como Homero y Hesíodo exaltando a Tebas, Troya e Ítaca, si hubiesen sido cualesquiera de ellas el escenario elegido, en lugar de Sevilla, para convertirse en el alfa y el omega de tan extraordinaria proeza. Muchos cronistas y escritores de cualquier tiempo y lugar se han hecho preguntas como esas queriendo mostrar de un lado su admiración por un hecho tan insólito, y de otro su perplejidad por la escasa atención que siempre se ha mostrado desde España ante una hazaña tan gigantesca y admirable. Pues, en efecto, tal como distingue Jules Michelet en su obra *La mer*, jamás existió una vida más terrible y memorable que la de Magallanes. Todo en ella fueron combates y lejanas navegaciones, rebeliones y procesos, tempestades y naufragios. A lo que podemos añadir, amores secretos más uno interesado con triste final, envidias y traiciones, generosidad y sacrificio. Luego al final una muerte heroica entre feroces indígenas seguida de un olvido injusto y después la gloria. Magallanes, como un Prometeo redivivo, unió su infortunio y trágico destino a la consecución de una obra imperecedera y benefactora para toda la humanidad, fue ungido por su Dios y por los reyes para realizar un trabajo más propio de Hércules que de un hombre como él, ajado cuarentón, cojo y de escasa presencia, aunque también fue castigado por ello con dolor y sufrimiento, en la misma medida del arrojó y rebeldía que mostró durante toda su vida.

Magallanes se empleó bravamente durante su juventud al servicio de Portugal en África y en la India, lugar éste donde vivió y luchó a lo largo de siete años contra indios y malayos. Allí tomó la experiencia necesaria para la gran expedición que le llevaría por el poniente a las Molucas, a

través de un paso secreto que sólo él decía conocer y que le conduciría directo a las Especias. Pues aunque cueste creerlo, unos insignificantes condimentos como la pimienta y el clavo de olor fueron la causa principal del viaje más glorioso y heroico de todos los tiempos. Despreciado por el rey de Portugal, a causa de envidias y calumnias, Magallanes cruzó la frontera hacia Castilla para lograr sus objetivos. En su nueva patria llegó a conocer una vida adoptiva y placentera, se aloja en las Reales Atarazanas de Sevilla y logra casarse con Beatriz, cuyo padre, Diego Barbosa, será la llave que le abra las puertas ante Carlos I para presentarle su ambicioso proyecto. El joven rey, aconsejado por el Obispo Fonseca, le ofreció cinco barcos, aunque nunca llegó a fiarse de aquél extranjero testarudo, por lo que acabaría colocándole cadenas invisibles mediante nobles muy apellidados, orgullosos y resabiados. De esa forma, navegando entre la malquerencia castellana y la venganza portuguesa, Magallanes hubo de enfrentarse a la geografía de un mundo que nadie sabía aún cómo era. A poco de comenzar la navegación hubo de sufrir la presentida rebelión de buena parte de su flota, ante lo que desplegó un espíritu intransigente e indomable. Primero, arrestó con astucia y humilló a su principal antagonista, para después acabar con el resto de sus enemigos mediante la ley del hacha y el verdugo. Ya cercanos al fin del mundo avistó el ansiado paso, aunque nadie quería seguirle, las violentas convulsiones de un mar lúgubre y enfurecido, rodeado por picos terroríficos de roca negra entre nieblas eternas causaron verdadero pavor entre la tripulación. Pero Magallanes no se rindió y ordenó seguir adelante hasta cruzar el laberíntico estrecho. A continuación se enfrentaron a un impresionante mar desconocido al que Magallanes bautizó como Pacífico, aunque para ellos sería la mismísima puerta del infierno, pues durante los 110 días que duró la travesía sufrieron toda clase de privaciones y padecimientos, llegando a comerse las ratas y el cuero de las vergas, previamente ablandado con serrín y agua salada. Más tarde, a escasas millas de la gloria, Magallanes murió heroicamente en la isla filipina de Mactán, junto a un grupo de valientes entre los que se encontraba su propio hijo ilegítimo, Cristóbal Ravelo, a quien no dudó en socorrer tras verle malherido, aún a costa de su propia vida. Finalmente, Juan Sebastián Elcano, uno de los líderes sediciosos que se había amotinado contra Magallanes en la Patagonia, logró redimir su pena culminando con gran pericia náutica la hazaña

## INTRODUCCIÓN

de circunnavegar por primera vez el globo, demostrándose con ello dos grandes verdades, la redondez de la Tierra y que el destino es injusto.

Tras de aquella expedición inigualable, Castilla y Portugal, que se empeñaban en repartirse el mundo desde el tratado de Tordesillas como si de una manzana se tratase, tuvieron que revisar de nuevo los acuerdos papales y tratados bilaterales fiándose de lo que en adelante dictaminaran los sesudos sabios y cartógrafos de ambos reinos, quienes finalmente resolvieron que la posesión de aquel lejano tesoro le correspondiese a Castilla y al emperador Carlos V. Curiosamente, después de las muchas calamidades sufridas por los escasos supervivientes de aquella epopeya y por todos los que murieron durante el viaje, nadie parecía tener verdadero interés por poseer aquella manzana de la discordia. Naturalmente, la posición geográfica de las islas no se alteró tras el viaje de Magallanes, de ahí que tuviesen la urgente necesidad de convocar a los mayores sabios y expertos para fijar su exacta localización y determinar su propiedad según el tratado de Tordesillas. Así, después de muchos dimes y diretes, se llegó en 1529 a una solución de compromiso por la que se daba la razón a Castilla, aunque basada en datos erróneos, pues la verdadera posición de las Molucas no sería conocida hasta mucho más tarde, durante el siglo XVIII, tras la invención del cronómetro, una vez constatada la medida correcta de la circunferencia terrestre. De tal forma, las trescientas setenta millas de más conseguidas en el Tratado de Tordesillas se le acabarían atragantando a Portugal en las antípodas, pues de haber quedado la partición tal como estaba en la bula *Inter Caetera* otorgada por el Papa Alejandro VI, las Molucas hubiesen caído en la demarcación portuguesa, aunque a cambio habrían perdido el Brasil. Ciertamente, a la Cesárea Majestad, Carlos V, no le resultó provechosa la explotación del Maluco, pues tal como nos apunta el prolífico historiador Martín Fernández de Navarrete: «el paso recién descubierto quedaba muy lejano en el hemisferio meridional, en una latitud muy borrascosa y destemplada que hacía muy dilatada y peligrosa la navegación, haciendo su explotación muy costosa y arriesgada». Tras lo cual, el Emperador optó por hacer caja cuanto antes empeñando las nuevas posesiones a su máximo competidor, que no era otro que su vecino, Don Juan III, recién proclamado rey de Portugal. El precio acordado entre las partes fueron 350.000 ducados de oro, una ingente fortuna para la época, pero que escasamente sirvió para aplacar la codicia de los

acreedores del Emperador, los siempre voraces banqueros alemanes que anteriormente le habían aupado con sus créditos al solio imperial. Aunque en realidad, nos fiamos más de las palabras del poeta portugués Manuel de Faria e Sousa: «Ni los unos ni los otros supieron en verdad lo que daban y tomaban». Y justamente así debió ser, pues el rey Don Juan III no tardó mucho en castigar a uno de sus consejeros, el licenciado Acevedo, por haber pagado los dineros sin declarar el tiempo de plazo, como tampoco pareció ajustarse aquella cesión a los intereses castellanos, sobre todo, si atendemos a lo dicho por hombres que entendían muy bien de los provechos en el negocio de la Especiería, el cual podría rentar, según ellos, en unos pocos años mucho más de lo que el rey cobraba en aquella transacción. Pedro Ruiz de Villegas, que estuvo en la contratación del Maluco, recomendó al rey que mejor hubiera sido empeñar Extremadura u otras ciudades y tierras de Castilla que no los Malucos, insistiéndole con ello para que las desemeñara. Todavía en 1548 los Procuradores de Cortes trataban de convencer al Emperador para que devolviese al reino las Especierías, tomándolas ellos mismos en arrendamiento tras de pagarle al rey de Portugal sus 350.000 ducados. Mas, según nos cuenta el cronista López de Gómara: «el Emperador mandó desde Flandes que ni lo diesen por capítulo de Cortes ni hablasen más de ello, de lo cual unos se maravillaron, otros se sintieron y todos callaron». Las Molucas pasarían nuevamente a dominio español en 1580, durante el reinado de Felipe II, en virtud de la unión temporal de las coronas portuguesa y castellana. Por último, ante la frecuente desidia de los reyes españoles se produjo un ajetreado vaivén, siendo tomadas primero por los holandeses y después rescatadas nuevamente por el gobernador de Filipinas, Pedro de Acuña, hasta que finalmente fueron abandonadas para siempre por temor a las correrías del corsario chino Kog-Seng.



Enrique el Navegante

## DIARIO

### Episodio 0. Quo vadis Magallanes

Siendo en la ciudad de Sevilla miércoles en los veinte y siete días del mes de octubre, año del nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo de mil quinientos diez y ocho años, yo Hernando de Magallanes, hijo de Portugal y ahora vecino de la susodicha ciudad del reino de Castilla, Comendador de la Orden de Santiago, capitán general de Sus Altezas de la armada de la especiería, esto escribo a cuenta de saberse las cosas hasta ahora sucedidas en mi vida y aun más de cuanto habrá de sucederse en adelante, y ello lo hago no tanto por el valor de mi persona que es muy poco, sino porque conviene mucho a la verdad que sea contada la muy grande y valiosa ocasión que me provee el destino. Nuestro señor Jesucristo quiso sin yo merecerlo que estando en tal desventura hace apenas un año, huérfano de patria y sin más fortuna que la de mi propia persona y las de mis deudos, a la sazón una cohorte de portugueses entre criados y gente de mar, fuese acogido en esta urbe ampulosa de Castilla por el Comendador Diego Barbosa, y aun que me brindara éste su amistad fraterna y un hogar donde aposentar mis penas hasta mejor hallar acomodo en esta tierra que es mi nueva patria. Y así me hallé a veinte de octubre, hace un año pasado, en las orillas del muy famoso río Guadalquivir junto a una gran boca de la fábrica astillero de Sevilla llamada la atarazana de la que Don Diego es su alcaide y lo es también de los antiguamente alcázares moros según dispuso don Álvaro de Braganza, quien tomó la guarda y custodia de ellos por Don Fernando el Católico, siendo Barbosa su deudo y servidor. En un palacete del mismo astillero tengo ahora mi aposento con Doña Beatriz mi esposa, hija del dicho Barbosa el cual vino a dármele en casamiento en poco hará un año. Mi agradecimiento a este hermano de patria será eterno en esta vida y en la otra por razones que saberse podrán más adelante. De tal suerte, menguada mi estrechez y aliviada el alma por gente tan buena, presumí entonces arrojar palabras al papel que, aun

mal escritas, salen del alma muy agradecida de este humilde marino, que posee en tierra ajena lo que en la propia no halló. Y ya sea por servir al buen entendimiento del que esto leyere convenga saberse por qué vine a esta ciudad, y así me apresto en relatar con más penas que gloria las cosas que me acontecieron cuando arribé a Portugal tras mi regreso de la India hace poco más de cuatro años.

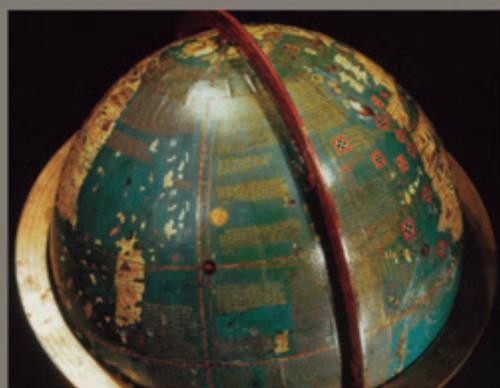
### **Episodio 1. El cojo vuelve a casa**

Me aventuré a la suerte como tantas otras veces y en ello regresé a Lisboa siendo junio de mil y quinientos catorce, más en esta ocasión para quedarme por un tiempo. Y aún desoí entonces los consejos que me daban la razón y las cartas de mi camarada en armas Francisco Serrao, que por entonces andaba entre las cálidas brisas del oriente, rodeado de riquezas y de mil otros placeres que olvidar quiero para no abundar en mi desdicha. No pocas cosas e infortunios me hubieron de suceder en los meses anteriores, pues no acabé de llegar de la India después de siete años en los que luché y me afané en el servicio de la patria, cuando nuevamente me vi enrolado para el África junto con otros muchos soldados y capitanes de una expedición que el muy afortunado rey don Manuel aprestó de suyo para sofocar la plaza levantisca de Azamor. En tal negocio me vi envuelto en agosto del año precedente de mil y quinientos trece, y tanto me persiguió la mala suerte que, sin tregua, ya el primer día, apenas desembarcado, anduve en una escaramuza donde fue muerto y lanceado mi caballo. A duras penas pude zafarme a pie de aquellos infieles que en poco o nada alejaban su bestial fiereza de los terribles malayos. De tal suerte saqué una primera muestra de lo mal que serían pagados mis trabajos y sacrificios, ya que tras el requerimiento de los dineros por la cabalgadura perdida en el dicho acto de guerra, sólo una limosna me concedieron, y aún ni después del mucho empeño se aumentó tras mi queja a S.M. el rey Don Manuel, salvo el efecto contrario de quedar mal visto y señalado. Un tiempo después durante otra jornada, luchando bajo las órdenes del capitán Joan Soares, fuimos hostigados por la hueste del mismísimo Muley Seyam, quien se negaba de vez por vez a pagar el tributo. Allí fui alcanzado en la corva por una lanza que casi me rebanó del

todo la pierna izquierda, por fortuna no fue mucho el daño, aunque de ello me ha quedado una cojera de por vida, y aún después, siendo el dicho Soares el jefe de la plaza, procuró participarnos a Alvaro Monteiro y a mí mismo en otra partida donde capturamos a 900 moros y apresamos 2.000 cabezas de ganados. Tras de lo cual fui nombrado cuadrillero mayor y así hube en administrar el reparto del botín como bien supe y pude, no sin que dicho negocio me trajera un sinfín de quebrantos, los cuales se sumaron a los otros muchos que me encontré en mi regreso a Lisboa.

## Episodio 2. Entre pleitos y mapas

A cuenta de mi escaso quehacer en África y aun de que Joan Soares fuera reemplazado por otro capitán llamado Pedro Sousa, con el que no hube de llevarme bien ni mal, partí de Azamor como tal dije en Junio de mil y quinientos catorce sin ni siquiera tomar licencia, después de estar por diez meses en aquel lugar abandonado de Dios. Apenas sin dinero y sabiéndome desatendido y postergado por mi rey, a quien siempre serví con lealtad y devoción, no hube más remedio que empeñarme en nuevos negocios y recuperar algunos antiguos que hice tiempo atrás en la lejana India. Mas la suerte, siempre esquiva, me la volvió a jugar. Hete aquí que cuando ya contaba con las ganancias que me correspondían según contrato que firmé en Cochín con Pedro Annes Abraldez el dos de Octubre del año mil y quinientos diez al cual presté 100 cruzados y diez portugueses, bien ganados por mí, debiendo recibir a cambio en Portugal la suma de 200 cruzados o su equivalencia de veinte quintales de pimienta, el deudor ya hubo fallecido para entonces. Por tal razón hube de atizar el pleito contra el padre del muerto, ya iniciado antes de mi partida hacia Azamor, y a tal efecto obtuve requisitoria contra el susodicho, que para entonces vivía en Galicia, por la que hubo embargo sobre siete quintales de clavo, los cuales rondaban los sesenta cruzados. Y para acabar cuanto refiere a este engorroso asunto interesará saber que hube de esperar hasta una sentencia de Junio de mil quinientos y diez y seis para sacar algo en limpio. Apoderé a mi hermano Duarte Sousa, quien a la postre cobró mis dineros en Ponte de Lima, mas no antes del veinticuatro de Noviembre de ese mismo año, y aun todo ello sin los intereses ni las costas con las que pretendí compensar



Tras el viaje magallánico, algo muy importante había hecho cambiar al planeta: la conciencia de la unidad del mundo en torno a una esfera nos hacía forzosamente colectivos. Los océanos ahora puestos en contacto permitían una conexión permanente entre los cuatro continentes, Europa, Asia, África y América, y la circulación entre todos ellos de personas, creencias, sistemas de saberes, bienes y productos comenzó a

ser una realidad. A partir de las páginas de este fascinante relato que José Manuel Núñez de la Fuente coloca ante nuestros ojos, somos testigos de cómo unos aventurados marineros al mando de expertos navegantes de mares y océanos recorrieron al completo la esfera terrestre, y conectaron lo que hasta entonces había estado desligado: el occidente con el oriente, y el oriente con el occidente, uno y otro ahora juntos para siempre en el mismo planeta. A pesar del ingente material acumulado acerca del viaje magallánico, entre fuentes directas, crónicas y bibliografía, siempre se echó en falta por parte de los historiadores, cronistas y escritores, el venero más importante y fidedigno de todos, el Santo Grial de la Primera Vuelta al Mundo, es decir, el diario de su principal protagonista, Hernando de Magallanes. De tal suerte, las páginas que dan cuerpo a este diario no son las habituales de un libro de historia o de una biografía convencional, sino que están sacadas directamente de las vivencias que el insigne explorador nos describe en primera persona a partir de su llegada a Sevilla, el 20 de octubre de 1517, hasta su muerte en Mactán (Filipinas) el 27 de abril de 1521.



DOCE  
CALLES

