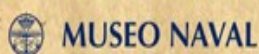


Dossier de prensa



FUIMOS LOS PRIMEROS. MAGALLANES, ELCANO Y LA VUELTA AL MUNDO



ÍNDICE

1. Presentación. Relevancia del hecho histórico
2. Espacios de la exposición:
 - 2.1. El Mundo de Magallanes y Elcano
 - 2.2. El origen del viaje
 - 2.3. La preparación del viaje
 - 2.4. El viaje
 - Lo conocido: de Sevilla al río de Solís
 - Desde lo desconocido: del río de Solís al Pacífico
 - Muerte de Magallanes
 - El éxito de Juan Sebastián Elcano: llegada a las Molucas
 - El regreso de la nao *Victoria*: de las Molucas a Sevilla
 - 2.5. Consecuencias: un nuevo mundo
3. Instituciones nacionales e internacionales participante
4. Comisarios de la muestra
5. Ficha técnica
6. Información práctica

1. Presentación/Introducción

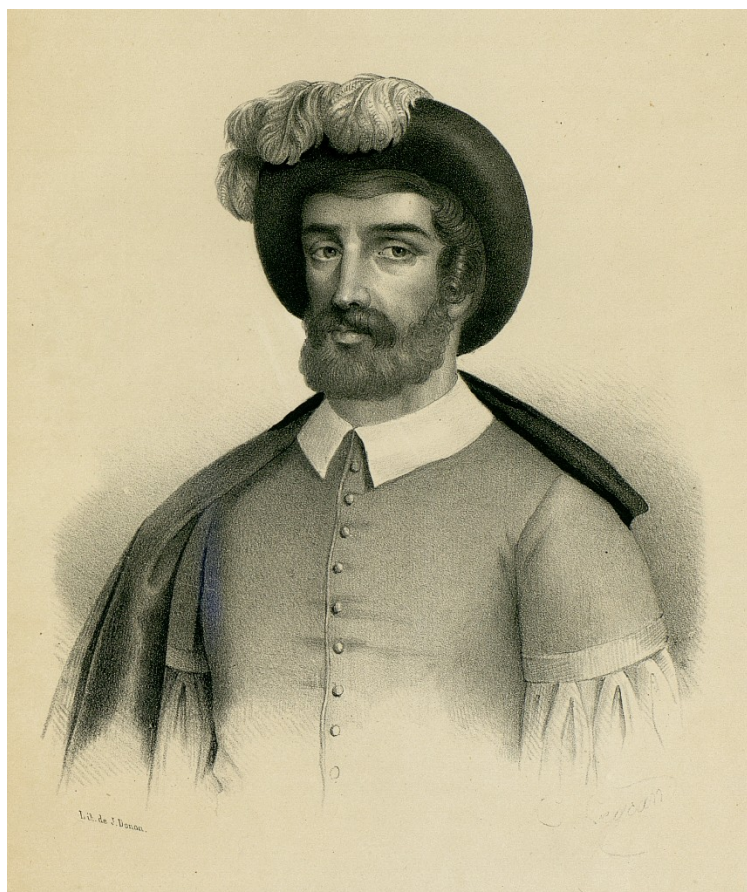
“Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo” es una exposición temporal, organizada por el Museo Naval de Madrid, cuyo objetivo es acercar al público la proeza de unos hombres, que decididos a llegar a las islas de las Especias, realizaron un viaje épico que culminó con la primera vuelta al mundo.

Este año 2019 se conmemoran los 500 años de la partida de cinco naos de Sevilla en 1519, en busca de una nueva ruta por el Oeste hacia la Especiería y que concluyó en un viaje tres años después con solo dieciocho hombres y una nao.

Navegar por tres de los cinco océanos no era fácil; de hecho, hoy en día sigue siendo complicado si se hace contando solo con la fuerza del viento y unos rudimentarios instrumentos náuticos. Por eso queremos reconocer el valor de unos navegantes con conocimientos que les elevaron a héroes; porque, si se observa con detalle el derrotero del viaje, la proeza es, cuando menos, memorable.

La tripulación estaba formada por hombres recios, capaces de sobrevivir tempestades, enfermedades, luchas entre reyezuelos... Una tripulación que en determinados momentos vivió jornadas difíciles, pero capaz de sobreponerse a ellos desde sus distintas procedencias. Cerca de 250 hombres, de al menos 9 nacionalidades, iniciaron una globalización que tal vez podría haber sucedido en otro momento, pero que llegó con los navegantes que llevaron adelante este magnífico viaje auspiciado por la Corona Española para mayor gloria de Carlos I.

El Museo Naval de Madrid ha estudiado y seleccionado sus mejores piezas que, junto con otras prestadas por prestigiosas instituciones, permitirán al visitante viajar y conocer el mundo como hicieron nuestros antepasados hace cinco siglos.



2. Espacios de la muestra

2.1. El Mundo de Magallanes y Elcano

En un recorrido rápido por la Edad Media, las invasiones de los pueblos germánicos iniciadas en el siglo V trajeron consigo la caída y fragmentación del Imperio Romano. Posteriormente, en el siglo VII, los ejércitos árabes ocuparon un territorio extenso que iba desde Hispania hasta Asia Central. Alcanzada la XI centuria, los reinos del viejo continente se lanzan a la recuperación de esos territorios bajo la bandera religiosa de las cruzadas.

En el siglo XIII, con el decaimiento de esta última iniciativa, cobran importancia las ciudades y el comercio experimenta un gran desarrollo. En este ámbito, Europa había perdido poder frente a las sociedades más avanzadas del medio y lejano Oriente que dominaban el intercambio internacional. Las mercancías más preciadas eran los tejidos, joyas y, más que nada, las especias, localizadas en los mercados asiáticos. A éstos, los comerciantes occidentales no podían acceder, sobre todo, desde la conquista de Constantinopla (1453) por los turcos. Como consecuencia, los navegantes europeos se habían dirigido hacia Asia, investigando nuevas rutas y sirviéndose de las cartas portulanas y los nuevos instrumentos de marear como la brújula y el astrolabio.



MNM9623



MNF1394



MNM1571



MNM7811

Cuando Cristóbal Colón partió a finales de la XV centuria al descubrimiento de las *Indias*, la navegación era una aventura llena de misterios. Existían creencias y supersticiones alimentadas por las leyendas sobre unos mares poblados por monstruos y animales fantásticos.

La carta de Juan de la Cosa nos enseñó ya en 1500 la imagen de un nuevo mundo, por lo que, cuando en 1519 partió la expedición comandada por Fernando de Magallanes, los límites ya estaban fijados: hacia Oriente, las referencias de los mercaderes y viajeros aludían a tierras ricas y fértiles; hacia el Sur, las exploraciones de los portugueses habían suministrado datos más concretos del perfil de la costa africana; y hacia Poniente, los relatos de los conquistadores españoles hablaban de la recién descubierta América como de una nueva tierra provista de riquezas naturales.



CF12 (2)

2.2. El origen del viaje

En esta sala se presenta a los primeros protagonistas de esta empresa: Fernando de Aragón, Juana de Castilla, el rey Carlos I y Fernando de Magallanes.

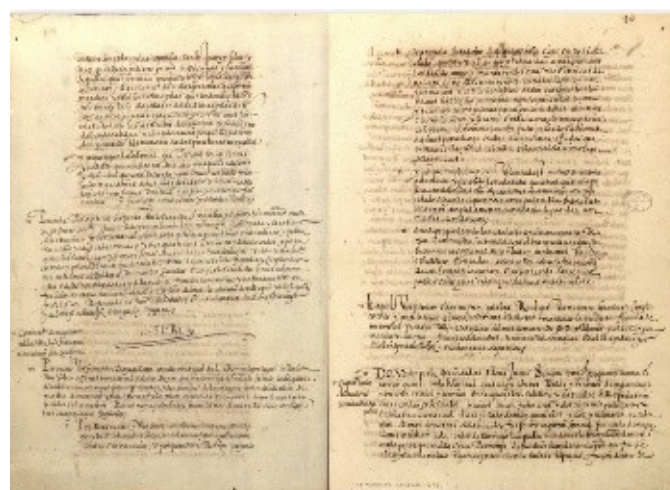
El marino portugués, conocedor de la ruta lusa de África y Asia por haber navegado durante más de veinte años al servicio del vecino rey Manuel, no encontró por parte de éste buena disposición para iniciar una empresa que llegara a las islas Molucas por una nueva ruta. Le despidió de la corte lisboeta y le autorizó a poder servir a otro monarca, si ésa era su voluntad. Sí fue recibido, en cambio, por el joven monarca Carlos I.

Fundamentales para comprender esta expedición, hay que citar el Tratado de Tordesillas, firmado en 1494, que establecía el reparto entre las coronas castellana y portuguesa a 370 leguas al Oeste de Cabo Verde. El hallazgo de Vasco Núñez de Balboa en 1513 del Mar del Sur, un nuevo espacio navegable al otro lado de Panamá.



AMN 807, M. 2506.82

Se podrán ver también las Capitulaciones de Valladolid. Se trata del pacto al que llegaron en 1518 el monarca español, el capitán portugués, Fernando de Magallanes, y su cosmógrafo Rui Faleiro para que, navegando hacia el Oeste, encontraran una nueva ruta que les llevara a las islas de la Especiería evitando así las áreas de dominio portugués.



Indiferente General,415, L.1,F.18v-20r

2.3. La preparación del viaje. Pertrechos, naves y partida de Sevilla

Se destacan las cinco naves, conocidas indistintamente como *naos*, *navíos* o *carabelas*: *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*.

Fueron abastecidas por la Casa de la Contratación con pertrechos para una navegación prevista de dos años y un regreso cargado de ricas y abundantes mercancías.



MNM6425



MNM7882



MNM7882



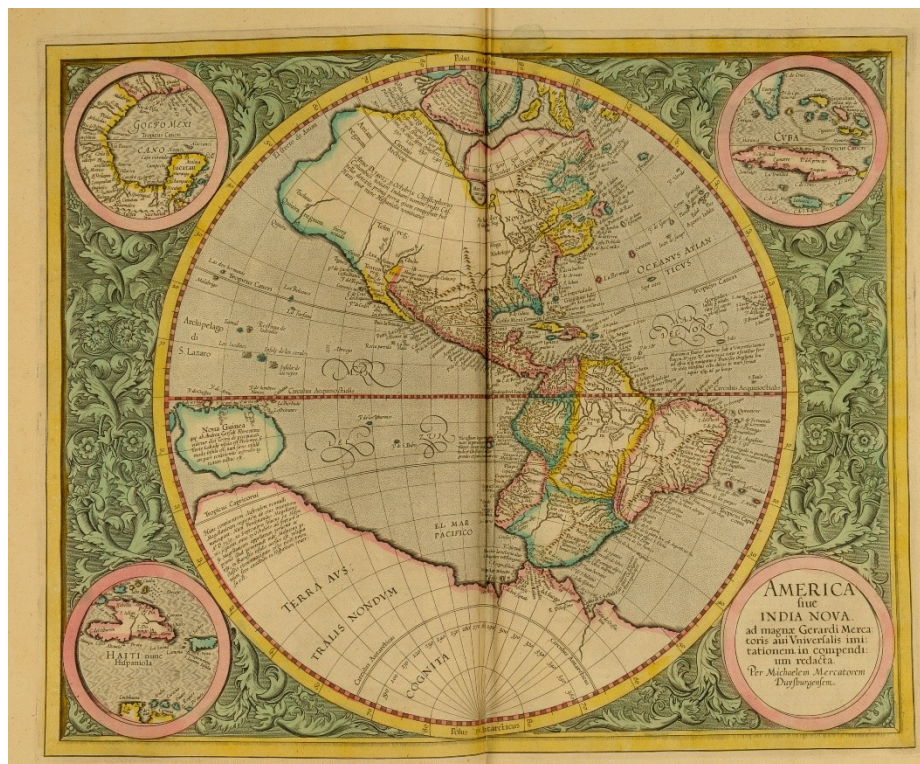
2005/010.0001

2.4. El viaje.

Lo conocido: de Sevilla al Río de Solís

Se inicia el 10 de agosto de 1519 en Sevilla. Zarpán de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre, una vez incorporada completamente su tripulación, con todo el equipamiento y provisiones previstos para un período de dos años. Navegan hacia el Sur. Recalan en Tenerife para proveerse de agua y servirse de la fuerza de los vientos. En los primeros días de octubre deciden cruzar el océano Atlántico ya conocido por los marinos expertos poniendo rumbo Sudoeste.

Se aproximan a la costa brasileña y es el 13 de diciembre cuando fondean en la Bahía de Santa Lucía (actual Río de Janeiro). Aquí se abastecen de alimentos frescos. Continúan bogando hacia el Sur, frente a la costa, en enero de 1520, hasta la entrada del río de Solís (Río de la Plata).



BMN10182

Metidos ya en el frío de marzo y con un empeoramiento climatológico, deciden invernar en el puerto de San Julián. A final de este mes, se pierde la *Santiago* quedando varada tras una misión de reconocimiento. Se recuperan tripulación y carga. Hay malestar en la tripulación por el racionamiento de los víveres y el desconocimiento de la ruta a seguir; crece la desconfianza entre los pilotos castellanos hacia el comandante portugués. Se produce un motín liderado por Juan de Cartagena, piloto de la *San Antonio*. Magallanes pone orden en el descontento: ajusticia a un cabecilla, abandona en tierra a Juan de Cartagena y reorganiza a los pilotos de las naos.

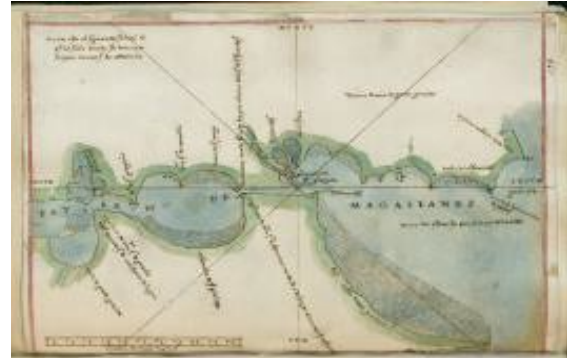
Desde lo desconocido: del Río de Solís al Pacífico

En la búsqueda del paso al Mar del Sur, se adentran en octubre de 1520 por el canal de las Once Mil Vírgenes (Estrecho de Magallanes). El comandante envía dos naves, la *Concepción* y la *San Antonio*, en avanzadilla para comprobar si la ruta elegida desemboca en mar abierto. Deserta ésta última y retorna a España, recogiendo en su regreso a Juan de Cartagena. Prosiguen navegando entre canales e islas hasta alcanzar el Mar del Sur.

A finales de noviembre de 1520 llegan al Cabo Deseado, puerta final al Mar del Sur. Continúan una larga travesía. La tripulación se ve mermada nuevamente por el hambre y el escorbuto. La navegación es plácida y con vientos favorables y pocas tormentas, de ahí su nombre océano Pacífico.



AMN Ms 180bis (94)



AMN 21 Ms. 0029 15

La navegación se hacía paulatinamente más dura. Surcaban unas aguas abiertas y desconocidas. Llegaron a las islas Marianas en marzo de 1521. Allí cargan alimentos y descansan. Prosiguen su derrota con su objetivo inicial de llegar a las islas de la Especiería y arriban en el archipiélago de San Lázaro, la Filipinas actual.

Muerte de Magallanes

Tras vivir tanto tiempo de penuria y escasez, las nuevas tierras les parecieron colmadas por la abundancia. El comandante de la expedición estableció buenas relaciones con el rey Humabón. Consiguió establecer nuevos tratados comerciales y alianzas entre los nativos y la corona de Castilla con la intención de tener una colonia comercial y un puerto seguro alejado de las rutas portuguesas. Logró también que el monarca y su familia se convirtieran a la fe católica. Pero tanta proximidad con Humabón suscitó el recelo de otros reyes locales hacia los recién llegados.

Las suspicacias derivaron en conflictos. El enfrentamiento más cruento se produjo en abril de 1521, en la isla de Mactán. La batalla fue muy desigual; los isleños eran muy superiores en número. Hubo muchas bajas entre los expedicionarios; una de ellas, la de Fernando de Magallanes.



MNM01819



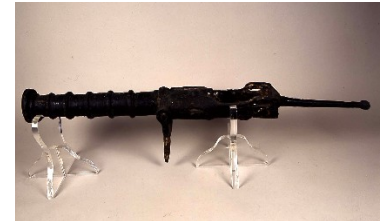
MNM01679



MNM00379



MNM1568



MNM1570

El éxito de JSE: llegada a las Molucas

Pusieron rumbo a las islas Molucas tras la salida precipitada del archipiélago filipino. Las avistaron el 8 de noviembre de 1521. Diezmada la tripulación, deciden quemar la *Concepción* y se reparten en las dos naos restantes: la *Trinidad*, comandada por Gonzalo Gómez de Espinosa, y la *Victoria*, con Juan Sebastián Elcano convertido ya en capitán.



BMN.2393-168

Al zarpar de estas islas comprobaron que la *Trinidad* no podría navegar: tenía una vía de agua que hacía imposible su partida. Se decidió desestibar su carga y llevarla a la *Victoria*. Gómez de Espinosa convino esperar unos meses en los que se repararía la nave y aguardar los vientos favorables que le facilitarían su retorno por las Américas, navegando hacia el Este.

Elcano, en cambio, tomó la ruta de Poniente y puso rumbo al Cabo de Buena Esperanza, situado en el dominio portugués.



MNM11260

El regreso de la nao Victoria: de las Molucas a Sevilla

Atravesaron nuevos temporales, evitaban los encuentros con los marinos lusos, hicieron escala en Cabo Verde para reparar la *Victoria* y embarcar nuevas provisiones. Descubierta el tipo de cargamento que llevaban tuvieron que abandonar las islas precipitadamente, dejando en tierra a algunos de los tripulantes. Finalmente, el 4 de septiembre de 1522, avistaron el cabo de San Vicente. Fue cuatro días después cuando la nao *Victoria* llegó a Sevilla con 18 supervivientes, 46.300 leguas marinas recorridas y un cargamento cuyo valor dio para amortizar las cinco naves de la expedición, y pagar los salarios.

Tres años después de haber zarpado de la península, llegaron primero a Sanlúcar y después a Sevilla. De todos los que partieron tan solo regresaron sólo 18. Retornaron enfermos, agostados, famélicos; también sabedores de que el éxito de su misión trascendía la carga de especias transportada. Habían demostrado que la Tierra era redonda. Habían hecho posible el primer intercambio comercial alrededor del orbe. Habían sido los primeros en dar la vuelta al mundo.



Una vez descansado y con las fuerzas repuestas, Juan Sebastián Elcano se trasladó a Valladolid. Había sido el Emperador quien lo había reclamado. Informó personalmente a Carlos I sobre los pormenores de la misión e intercedió por el rescate de los tripulantes prisioneros en Cabo Verde. Por su parte, el monarca le concedió una renta vitalicia de 500 ducados de oro anuales, que no llegaría nunca a cobrarla y le concedió un escudo donde figura un globo terráqueo con la leyenda ***“Primus circumdedisti me”***.

Elcano fallecería cuatro años después, durante una nueva misión a las Molucas dirigida por García Jofre de Loaisa. En la actualidad y en su honor, el buque-escuela de la Armada española lleva su nombre.

INSTITUCIONES NACIONALES E INTERNACIONALES PARTICIPANTES

Archivo General de Indias, Sevilla

Archivo Histórico de Euskadi, Bilbao

Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, Viso del Marqués (Ciudad Real)

Ashmolean Museum of Art and Archaeology, University of Oxford

Biblioteca Medicea Laurenziana, Florencia

Biblioteca Nacional de España, Madrid

Bibliothèque Nationale de France, París

Cartoteca Rafael Mas, Universidad Autónoma de Madrid

Historical Diving Society Spain

Musei Reali-Biblioteca Reale, Torino

Museo Casa de la Moneda, Madrid

Museo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid

Museo Nacional de Ciencias Naturales, Madrid

Museo Nacional de Escultura, Valladolid

Museo Nacional del Prado, Madrid

Museo Naval, Ferrol

Museo Naval, Madrid

Museum of Fine Arts, Ghent

Parroquia-Museo de Santa Eulalia. Paredes de Nava (Palencia)

Patrimonio Nacional, Madrid

Real Jardín Botánico, Madrid

The National Gallery, Londres

University Library Heidelberg

COMISARIOS

Enrique Martínez Ruiz

Catedrático y Profesor Honorífico de Historia Moderna en la Universidad Complutense de Madrid. A lo largo de su trayectoria académica y docente se ha especializado en Historia Militar e Institucional, destacando sus estudios sobre el ejército y las instituciones de Seguridad en la Edad Moderna, particularmente en los siglos XVI y XVII.

Es asiduo colaborador en la organización de las Jornadas de Historia Marítima que lleva a cabo el Instituto de Historia y Cultura Naval, en las que ha impartido varias conferencias. Es enlace del Instituto con la Universidad Complutense de Madrid, y como tal ha conseguido que esa Universidad conceda créditos a los alumnos de Historia que asistan a las Jornadas, lo que ha supuesto un muy considerable incremento de asistentes jóvenes a las Jornadas.

Desde junio de 1998 es vocal de la Junta Facultativa del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Consejo Rector de la Revista de Historia Naval y en varias ocasiones ha sido miembro del Jurado de los premios Virgen del Carmen.

Susana García Ramírez

Licenciada en Geografía e Historia, especialidad de Historia Antigua. En la actualidad es Conservadora Jefe del Área de Investigación del Museo Naval y de las colecciones de Patrimonio Arqueológico y de Uniformidad y Simbología, donde ha comisariado la exposición temporal “El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio” (2014-2015), que itineró posteriormente a Alicante (Museo Arqueológico MARQ), Sevilla (Archivo de Indias) y México (Museo Nacional de Antropología).

Ha desarrollado su actividad profesional en el ámbito de los bienes culturales y de los museos en los Ministerios de Cultura (SG Museos Estatales, SG Protección del Patrimonio Histórico, Gabinete del Ministro) y de Defensa (Subdirección de Patrimonio Histórico y Museo del Ejército), en la Universidad Autónoma de Madrid y en el Ayuntamiento de Madrid.

Durante el desarrollo de su trabajo en el Museo del Ejército, donde ejerció la jefatura del Departamento de Uniformidad y Simbología, comisarió la exposición “A la cabeza del Ejército” (2012).

José María Moreno Martín

Licenciado en Filosofía y Letras, especialidad de Geografía e Historia. Ha trabajado en el Fondo de prensa de los siglos XIX y XX de la Biblioteca Nacional de España. En 1999 se incorporó al Museo Naval de Madrid donde, en la actualidad es Jefe de la Sección de Cartografía, de la colección de Instrumentos Náuticos y Científicos y Responsable del Departamento de Gestión de Exposiciones Temporales del Museo Naval.

Comisarió la exposición “Barcos, Barcos, Barcos”, de fotografía, (años 2007-2008), así como “Dueños del mar, señores del mundo. Historia de la cartografía náutica española” (años 2015-2016), ambas en el Museo Naval.

Es director de la colección de libros de cartografía, viajes y exploraciones Pictura Mundi, y es miembro de la Junta Directiva del Grupo de Trabajo de Cartotecas públicas Hispano-Lusas, IBERCARTO, y del grupo temático de trabajo sobre la evolución de la imagen cartográfica de España en el Atlas Nacional de España del siglo XXI, en representación del Museo Naval.

FICHA TÉCNICA

Organiza

Ministerio de Defensa

Armada Española

Instituto de Historia y Cultura Naval

Museo Naval de Madrid

Patrocina

Comisión Nacional del V Centenario de la 1ª Vuelta al Mundo

Fundación Museo Naval

Comisarios

Enrique Martínez Ruiz

Susana García Ramírez

José María Moreno Martín

Dirección Técnica

Carmen López Calderón

Equipo Técnico

Marina Ramos Bada

Santiago Raffaelli

Conservación preventiva

Berta Gasca Giménez

Restauración

Mercedes González Rodrigo

María Jofre Gómez

Irene García Bustos

Yolanda Gonzalo Alconada

Ingenieros y Modelistas Nao Victoria

Francisco Fernández González

Luis Fariña Filgueira

Fernando Sagra Sanz

José Antonio Álvarez

Diseño producido y dirigido por DSV Exposiciones, Museos y Eventos

Dirección del proyecto: Dory Atienza Martos

Diseño y dirección museográfica: Carlos Barrot

Dirección museológica: Carlos León

Diseño gráfico: Walter Ospina

Gestión logística y coordinación: Mónica Mola y Ana Pastrana

Seguros

Mapfre

Audioguías

Audio Viator

Comunicación y Difusión

Oficina de Comunicación Social de la Armada

Sección de Comunicación del Instituto de Historia y Cultura Naval

Fundación Museo Naval

Voluntarios Culturales del Museo Naval

INFORMACIÓN PRÁCTICA

Museo Naval

Por obras en el Museo sólo se pueden visitar la sala de la exposición temporal y el Patio B.

En la actualidad, el Museo Naval de Madrid no es accesible para personas con movilidad reducida.

Dirección:

Montalbán 2, 28014 Madrid

Tfno. (+34) 91 523 85 16

Información:

<http://www.armada.mde.es/museonaval>

www.fundacionmuseonaval.com

RRSS

Twitter: @Museo_Naval

Facebook: www.facebook.com/FudacionMuseoNaval

Instagram: @museo_naval

Horarios de visita

De martes a domingo: de 10:00 a 19:00h

Cerrado todos los lunes y los días 1 y 6 de enero y 24, 25 y 31 de diciembre

Visitas en grupo

reservas_museonaval@fn.mde.es

Información sobre reservas en Tfno. (+34) 91 523 85 16

Tarifa

Se solicita una aportación voluntaria de 3€ para mantenimiento del Museo. Audioguías por wifi gratuitas

Cómo llegar

RENFE: Estación de Atocha; a partir de noviembre, también Recoletos

Autobuses: 1, 2, 14, 27, 37, 51, 146, 150, 202, 522 y E1

Metro: Línea 2, Banco de España

Aparcamientos subterráneos de pago en C/ Montalbán y Plaza de las Cortes

Prensa

Sección de Comunicación del Instituto de Historia y Cultura Naval

Tfno. 91 394 92 05 / 660 739 602

comunicacion_museo_naval@fn.mde.es