

E L
V I A J E
D E
M A G A L L A N E S
I L U S T R A D O



BIBLIOTECA
NACIONAL
DE CHILE



magallanes
500 años
mirando al futuro



EL VIAJE DE MAGALLANES ILUSTRADO

© Ediciones Biblioteca Nacional, 2019

Primera edición: diciembre de 2019

Registro de propiedad intelectual: N° 309158

ISBN: 978-956-244-457-6

Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio

Consuelo Valdés Chadwick

Ministro de Relaciones Exteriores

Teodoro Ribera Neumann

Subsecretaria de Relaciones Exteriores

Carolina Valdivia Torres

Subsecretario de las Culturas y las Artes

Juan Carlos Silva Aldunate

Subsecretario del Patrimonio Cultural

Emilio de la Cerda Errázuriz

Directora de Asuntos Culturales (DIRAC)

Ministerio de Relaciones Exteriores

Constanza López Galilea

Director Nacional del Servicio

Nacional del Patrimonio Cultural

Carlos Maillet Aránguiz

Director Biblioteca Nacional de Chile

Pedro Pablo Zegers Blachet

Encargada de Literatura y Patrimonio

Dirección de Asuntos Culturales (DIRAC)

Ministerio de Relaciones Exteriores

Alejandra Chacoff Ricci

E L
V I A J E
D E
M A G A L L A N E S
I L U S T R A D O



ÍNDICE

9	—	INTRODUCCIÓN
13	—	EL VIAJE DE MAGALLANES
21	—	INICIO DE LA TRAVESÍA
31	—	UN NAVEGANTE QUE PRECEDIÓ A MAGALLANES EN LAS COSTAS ORIENTALES DE AMÉRICA
33	—	CRUZANDO EL ATLÁNTICO
37	—	UN PASO ENTRE LOS MARES
43	—	LA CRÓNICA DE UN VIAJE DIFÍCIL
47	—	MUERTE DE MAGALLANES
51	—	REGRESO A ESPAÑA

INTRODUCCIÓN

Junto con representar un hito en la historia de la humanidad, por ser la primera circunnavegación del planeta, el viaje de Hernando de Magallanes concita varios aspectos que deben ser reconocidos y destacados cuando se conmemoran 500 años de dicho acontecimiento.

Al concluir la travesía, quedó demostrada la redondez de la Tierra y constatada la existencia de cinco continentes, la amplia variedad de pueblos que los habitaban y las profundas diferencias culturales entre ellos. En adelante, la historia será el relato de los encuentros y desencuentros entre estas distintas formas de concebir, habitar y entender el mundo. Es decir, la historia universal.

El viaje fue la epopeya de un puñado de hombres, consumada gracias a la valentía y fuerza de voluntad que les permitió superar sufrimientos extremos. Pero este logro fue posible también porque en la navegación se conjugaron los principales avances científicos de la época e innovaciones en las técnicas de construcción y diseño naval. Estos aportes provenían de distintos pueblos y culturas, muchas veces irreductibles enemigos entre sí, que se sintetizaron en las naves, conocimientos y experiencia de quienes las tripulaban.

Para Chile, el viaje de Hernando de Magallanes es un momento que debe ser recordado. Constituye lo que en la práctica fue el primer avistamiento del suelo nacional por los europeos y señala la gravitación que tendrán los territorios y *maritorios* australes en la formación de su identidad. El encuentro de los aventureros occidentales con los pueblos originarios representa la singularidad de la cultura chilena e impone la necesidad de rescatar aquellos elementos propios de estas sociedades, que el avance de la modernidad arrolló y dejó en el olvido.

Con *El viaje de Magallanes ilustrado*, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, a través de su Dirección de Asuntos Culturales (DIRAC) y la Biblioteca Nacional de Chile, quieren compartir esta gran aventura con lectores de distintas latitudes, relevar el hecho de que en la hazaña de unos pocos confluyen siglos de conocimiento, investigación y experimentación, y que la humanidad comenzó a encontrarse a sí misma en los confines de la geografía nacional.

En la isla que allá se ve viven unos seres humanos no más altos de un palmo, pero con las orejas tan grandes como todo el cuerpo, una de las cuales les sirve por la noche como de colchón, y la otra, de manta. La islita de más allá tiene mujeres por únicos pobladores y ningún hombre se atrevería a poner el pie en ella, lo cual no impide que tengan hijos, fecundadas por el viento.

STEFAN ZWEIG

Magallanes. El hombre y su gesta

1937

E L

V I A J E

D E

M A G A L L A N E S

I L U S T R A D O



Hernando de Magallanes fue un marino portugués nacido en la villa de Sabrosa, en 1480. En 1505, viajó a la India en la Armada del virrey Francisco de Almeida. Allí estuvo hasta 1511 y tomó parte en diferentes expediciones y batallas.

El marino portugués Hernando de Magallanes se presentó un día de 1517 ante al rey Manuel de Portugal a proponerle una travesía marítima hacia el oeste del Atlántico para llegar al Lejano Oriente. Tenía intenciones de que el rey lo apoyara en su iniciativa. El monarca estudió la propuesta, pero decidió desestimarla. Molesto por el rechazo, Magallanes renunció a la ciudadanía portuguesa, cruzó la frontera hacia España, bordeó el río Guadalquivir y se acercó a pedir ayuda a la Casa de Contratación de Sevilla con el cosmógrafo Rui Faleiro. Tenía en ese entonces 37 años. Era un hombre de mirada enérgica, cejas espesas y barba poblada. Según sus cálculos y mediciones, en cartas de navegación existía un paso que comunicaba el océano Atlántico con el “Mar del Sur”. Así lo había llamado Vasco Núñez de Balboa al descubrirlo en 1513, aunque Magallanes lo bautizaría más tarde como “océano Pacífico”. El emperador español Carlos I escuchó sus razones y decidió apoyarlo, sin la certeza de si ese marino portugués y su acompañante Faleiro tenían razón.

Se informó más acerca del marino y se enteró de que era miembro de la baja nobleza de Portugal. Supo que siendo niño se había desempeñado como paje de la reina Leonor en la corte del rey Juan II y que más tarde había participado en las principales expediciones marítimas enviadas desde Portugal al Asia. También supo que en el invierno de 1511 integró la expedición que conquistó Malaca, en la actual Malasia en el estrecho que forman la península malaya y la isla de Sumatra, donde además de un botín, obtuvo valiosa información oceanográfica y astronómica. En esta expedición



En 1517, después de ser rechazado en la corte del rey portugués Manuel I, junto al cosmógrafo Rui Faleiro presentó al rey Carlos I de Castilla la idea de la existencia de un paso austral entre los océanos Atlántico y Pacífico.

consiguió igualmente un esclavo, Henrique, natural de Sumatra, con avanzada experiencia como piloto en los mares de Java y Sumatra, y además muy buen intérprete de lenguas de Indonesia.

El monarca castellano supo asimismo que Magallanes había regresado a Portugal en 1512, narrando increíbles hazañas del océano Índico, alta mar y África. Tras breve paso por Lisboa, se unió a la flota comandada por el duque de Braganza enviada al norte de África para luchar en contra de los piratas moros, resultando herido de gravedad en una pierna. Sus infortunios continuaron en mayo de 1514, cuando fue acusado de comerciar ilegalmente con los marroquíes, luego de lo cual cayó en desgracia ante la corona y nobleza de su patria. Sin embargo, Magallanes era un hombre de gran fortaleza interior.

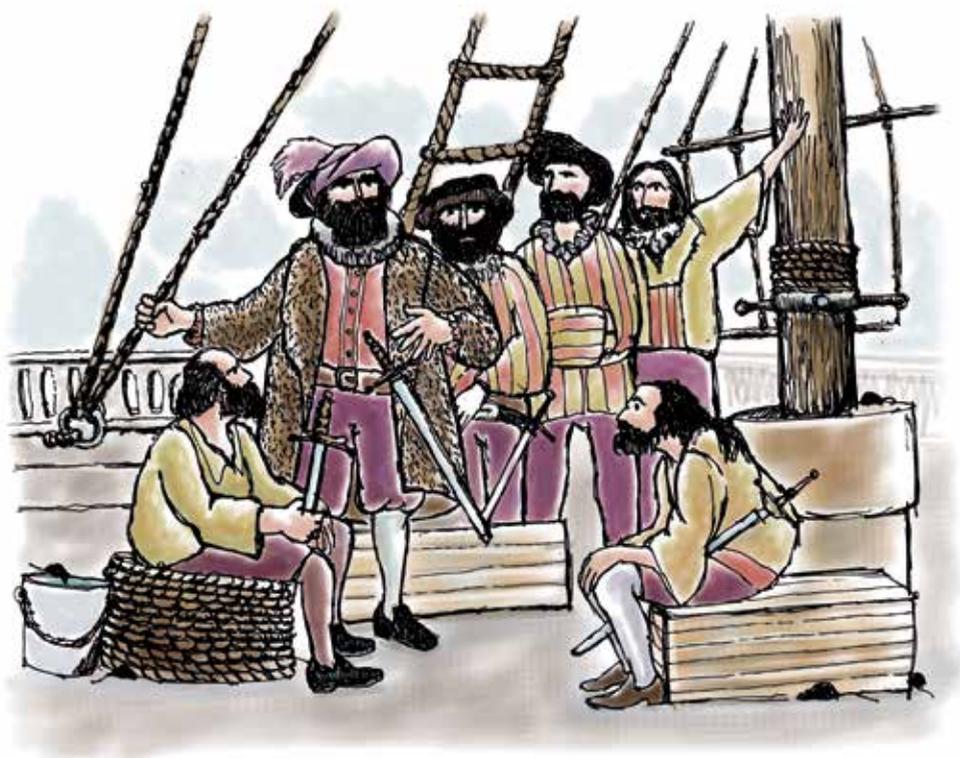
Dominado por la sed de viajes y aventuras marítimas, se dedicó a estudiar los mapas más recientes y a conversar con los marinos que habían estado en las expediciones portuguesas que se habían adentrado en el Atlántico para alcanzar el extremo meridional de África y penetrar en el océano Índico, concluyendo que era posible encontrar un paso interoceánico si navegaba siempre hacia el sur. De esta manera podía llegar hasta las Islas de las Especies que conformaban el archipiélago de Indonesia, de donde procedían la nuez moscada, la pimienta, la canela, el jengibre y el clavo de olor, muy apreciadas en Europa.



De regreso en Portugal, en 1512, fue destinado a servir en el norte de África. En una batalla en Marruecos resultó gravemente herido en una pierna y en 1514 fue acusado de comerciar ilegalmente con los moros algunos animales que estaban bajo su cuidado.



De vuelta en su país, en 1515, Magallanes comenzó a concebir la idea de que era posible llegar a las Islas de las Especies navegando hacia el oeste. Para fundamentarla, se puso en contacto con marinos y pilotos que habían recorrido el trayecto hacia la India internándose en el océano Atlántico.



Aunque los marinos reclutados por Hernando de Magallanes provenían de diversos rincones de Europa y la Península Ibérica, la mayoría eran vascos, gallegos y portugueses, por su mayor experiencia de navegación de altura en el Atlántico.

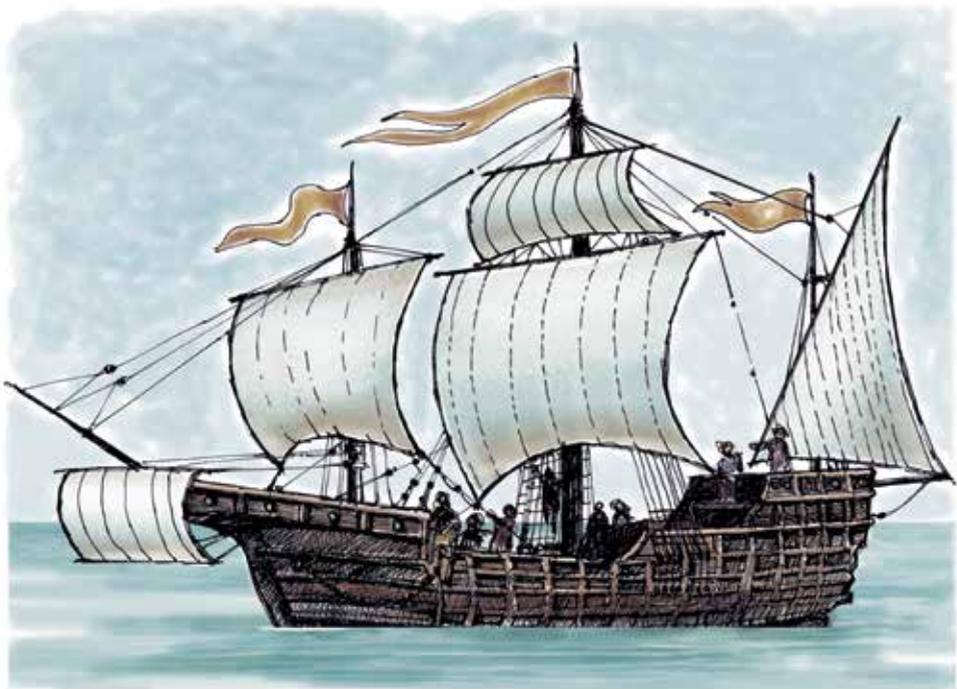
INICIO DE LA TRAVESÍA

Con la aprobación del emperador español, Magallanes logró zarpar de Sevilla el 10 de agosto de 1519. Más tarde, la flota compuesta por las naves *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*, partió desde Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519. Los 265 hombres que la tripulaban formaban un grupo humano heterogéneo y complejo, que dio lugar a conflictos por las disputas entre marinos españoles, portugueses, vascos, italianos y griegos. Junto con los marinos y grumetes, iban también nobles españoles que cuestionaban la autoridad de Magallanes. Reunidos en conciliábulo a bordo de una de las naves, conspiraron para hacer fracasar la empresa, que de tener éxito convertiría a Magallanes en adelantado y gobernador de los territorios descubiertos.

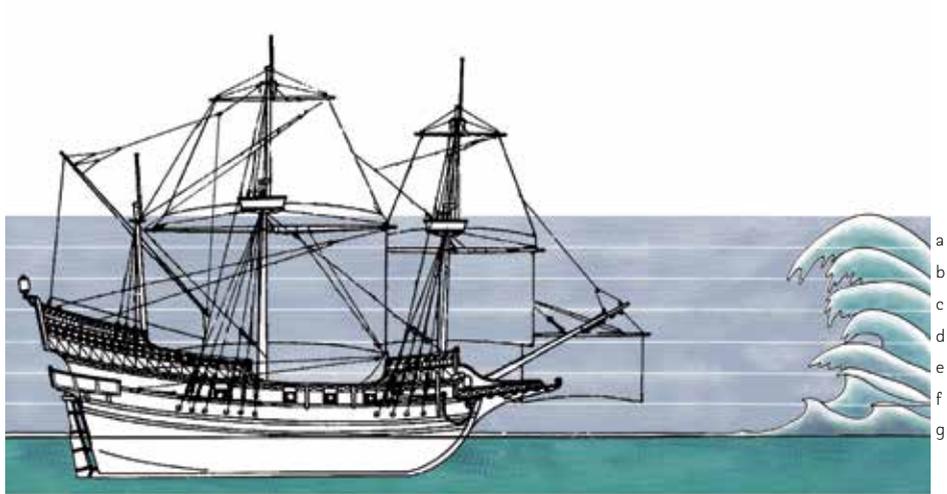
Magallanes llevaba consigo los conocimientos geográficos acumulados durante casi un siglo por los navegantes portugueses en el castillo de Sagres, en Algarve. Además, llevaba los antecedentes proporcionados por las expediciones españolas desde Cristóbal Colón en adelante. Este conjunto de información reunía datos precisos de la costa occidental de África, tales como la ubicación de las islas de Cabo Verde, que servían de escala en las rutas trasatlánticas.



La tripulación se completó con el geógrafo y cronista veneciano Antonio Pigafetta, que concluyó la primera circunnavegación del globo y la inmortalizó en su libro *Relación del primer viaje alrededor del mundo*.



La *Victoria*, que logró completar el primer viaje alrededor del planeta, reunía los principales avances en construcción naval que le permitieron atravesar los océanos Atlántico y Pacífico. Con un casco de madera fabricado a partir de tablas superpuestas, de uso común en el Mar del Norte, y una arboladura mixta de tres palos, que combinaba velas cuadradas y triangulares, propias de la tradición mediterránea, heredadas de los árabes e incorporadas por los portugueses.



a) 14 m - Marejada enorme

b) 9 m - Marejada montañosa

c) 6 m - Marejada arbolada

d) 4 m - Marejada muy gruesa

e) 2,5 m - Marejada gruesa

f) 1,25 m - Marejada fuerte

g) 0,5 cm - Marejada

Un viaje arriesgado. Comparación entre una carabela y sus partes, y las alturas de las mareas.

Más difusas, en cambio, eran las referencias disponibles sobre la franja litoral norte de Sudamérica, ya que distintas empresas de conquista habían reconocido el territorio entre el golfo del Darién, actual Panamá, y la desembocadura del río Orinoco, Venezuela, y espacios bien delimitados, como el golfo de Cumaná y la península de Paria, pero su delineación cartográfica era aún imprecisa y se referenciaba en función a las mejor conocidas islas del Caribe, como Cuba y La Española (actual Santo Domingo y Haití).

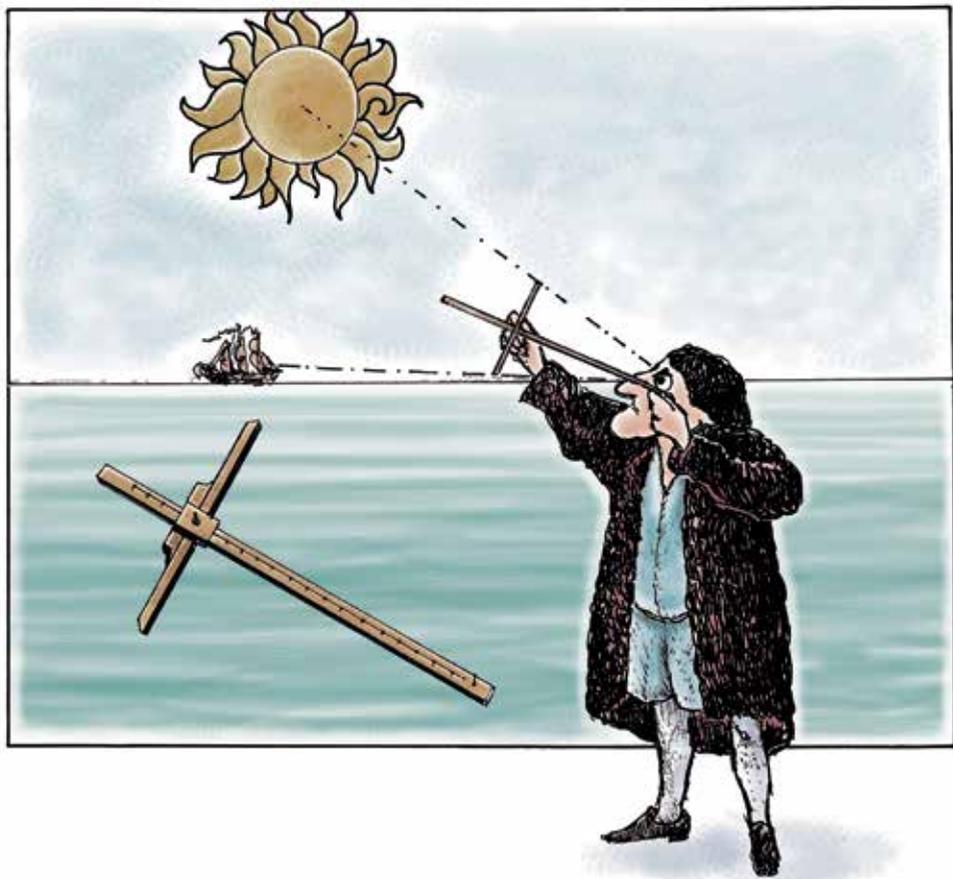
Con todo, existía certeza de que se trataba de una plataforma continental, por lo que en conjunto era denominada Tierra Firme, aunque se ignoraba por completo la dimensión y fisonomía de Centroamérica.

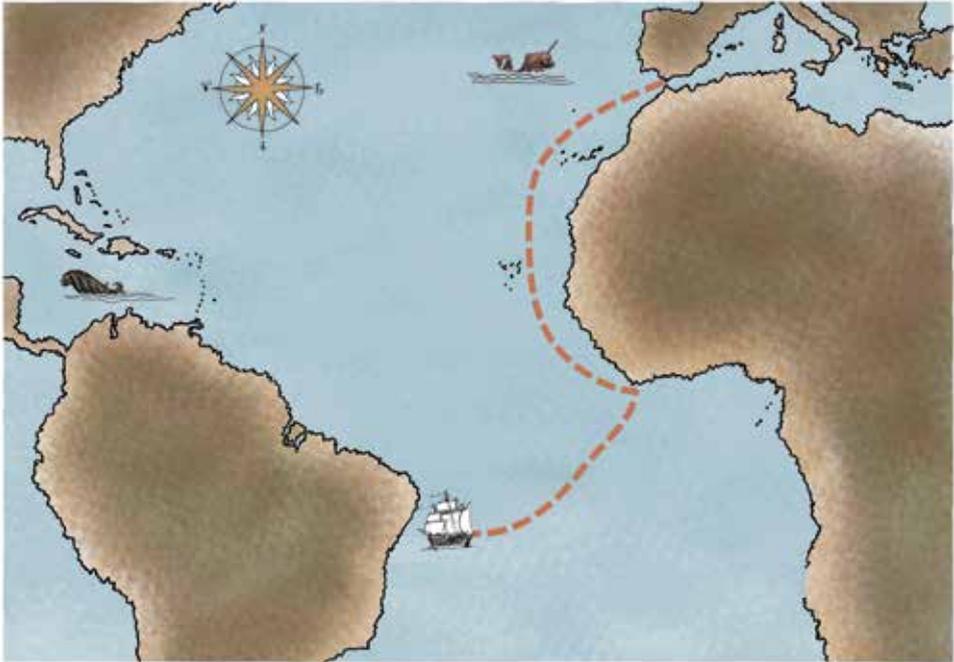


Avances náuticos. La navegación de altura fue posible gracias a la confluencia de conocimientos y experiencias de diversos rincones del mundo en Portugal. La brújula, de procedencia china, determina el norte magnético y permite establecer el rumbo y fijarlo con claridad en cartas náuticas y portulanos elaborados a partir de experiencias anteriores.

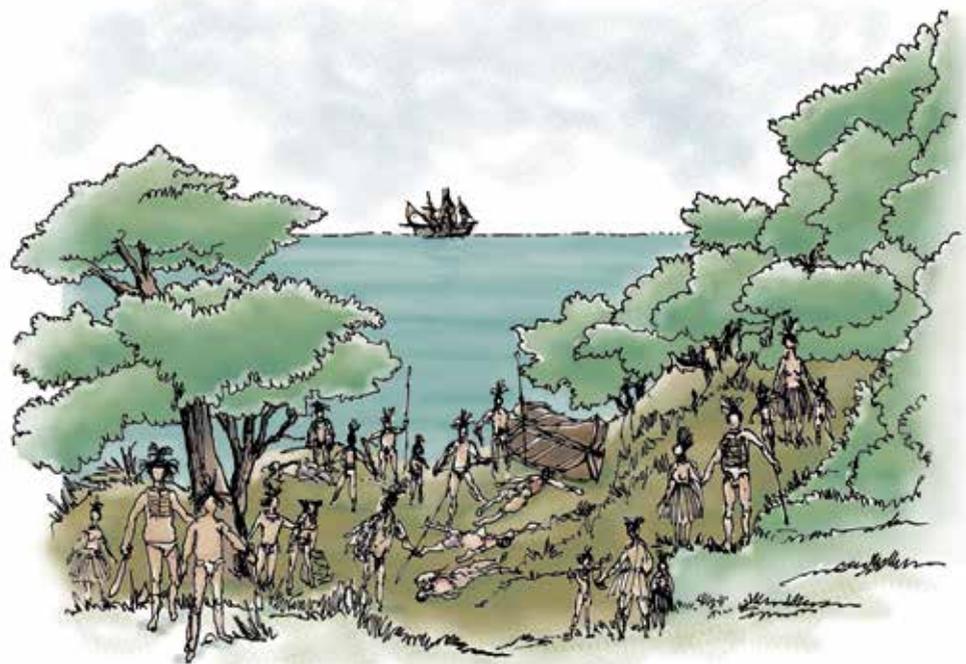


La navegación demandaba del piloto conocimientos de matemáticas y trigonometría para el uso de instrumentos astronómicos. El astrolabio y el cuadrante, de origen árabe, permitían determinar la latitud, longitud y la hora a partir de la fijación en una estrella.





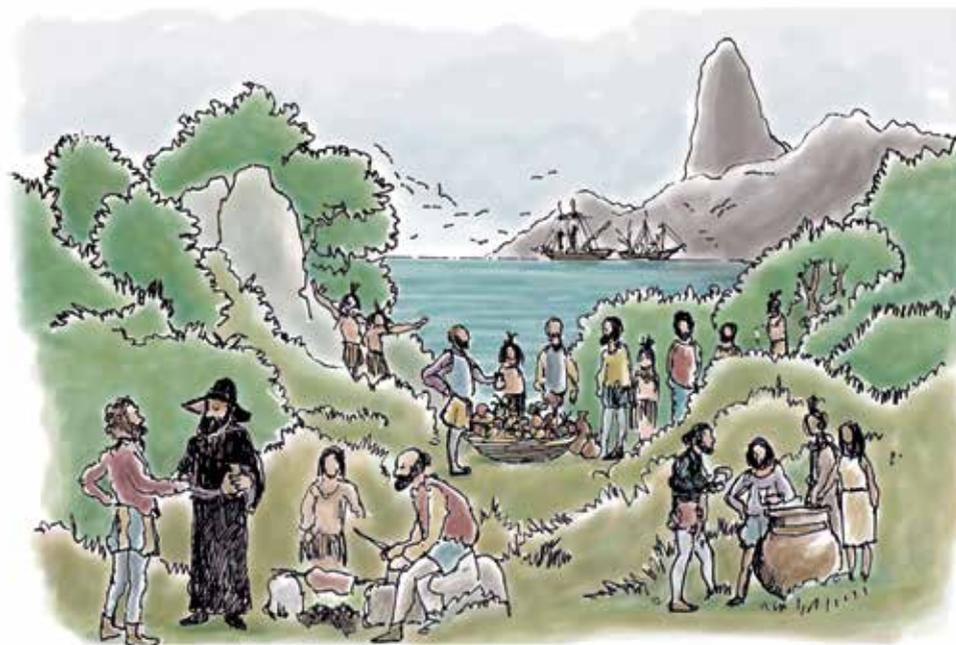
Ruta a través del océano Atlántico. Después de recalar en las islas Canarias y bordear la costa de la actual Sierra Leona, la expedición tomó rumbo oeste para cruzar el océano Atlántico.



Al ingresar al Río de la Plata creyendo que se trataba del paso entre los océanos, los exploradores descubrieron restos de la fracasada expedición de Juan Díaz de Solís, que había desembarcado allí y muerto por los indígenas, en febrero de 1516.

UN NAVEGANTE QUE PRECEDIÓ A MAGALLANES EN LAS COSTAS ORIENTALES DE AMÉRICA

Al sur del delta del río Orinoco, en territorios dentro del hemisferio portugués, la costa había sido recorrida algunas veces hasta el Río de la Plata. Una de estas expediciones, de amargo recuerdo, fue la que capitaneó el navegante y explorador castellano Juan Díaz de Solís, en 1516. Esta fue una infausta travesía, pues cuando Díaz de Solís desembarcó en las costas del actual Uruguay, junto a algunos de los tripulantes para reconocer el terreno, fue atacado y muerto por indígenas guaraníes, que reaccionaron a una agresión. El resto de la tripulación contempló horrorizada lo que les ocurría al capitán y sus compañeros desde la cubierta de la nave, porque habían atracado muy cerca de la playa, así que decidieron devolverse hacia el norte. En Brasil, recogieron un cargamento de madera nativa, llamada palo brasil, muy duro, resistente y de color rojizo, y regresaron a España a relatar lo sucedido.



En la bahía de Guanabara, actual Río de Janeiro, las tripulaciones de la flota de Magallanes se reponen de la travesía atlántica, descansando, alimentándose con frutos frescos y disfrutando de la hospitalidad de los nativos.

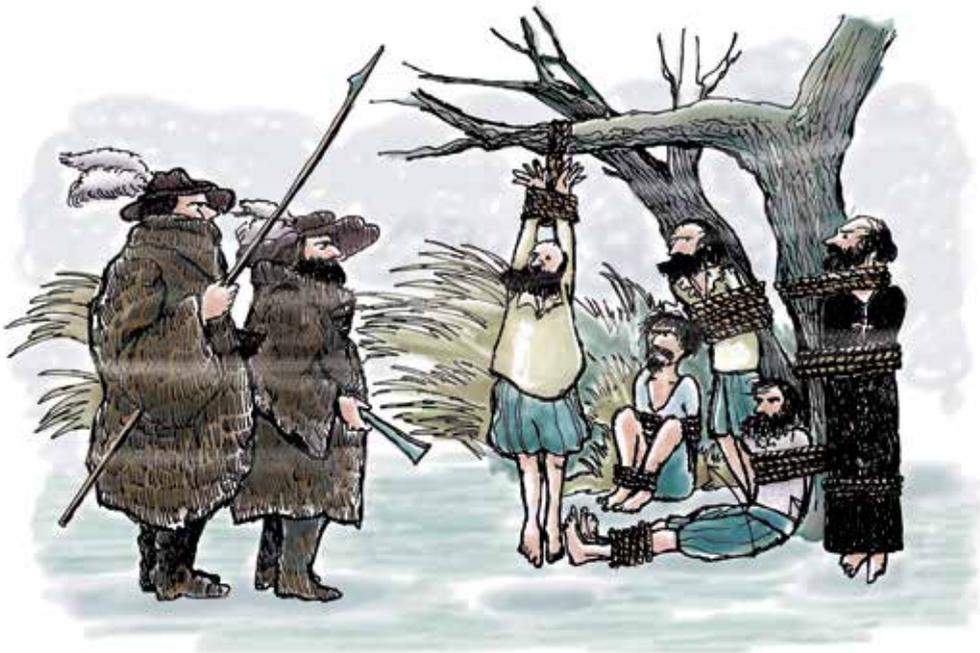
CRUZANDO EL ATLÁNTICO

Después de recalar en las Islas Canarias y pasar entre las islas de Cabo Verde y la costa de la actual Sierra Leona, el 13 de diciembre de 1519, las naves llegaron a la bahía de Río de Janeiro, donde descansaron y comieron alimentos frescos. Luego siguieron rumbo al sur, inspeccionaron la desembocadura del Río de la Plata en marzo de 1520 y continuaron hasta la bahía San Julián, en la Patagonia argentina, que exploraron en busca del ansiado pasaje a la Mar del Sur. Frente a la proximidad del invierno, Magallanes decidió acampar ahí y aguardar hasta la primavera.

Las inclementes condiciones del lugar y la incertidumbre sobre el destino de la aventura se conjugaron en un motín, que Magallanes supo controlar con frialdad. Los líderes de la revuelta Luis de Mendoza y Gaspar de Quezada fueron ejecutados, mientras que Juan de Cartagena fue abandonado en tierra con el clérigo Pedro Sánchez de la Reina, sin que nunca más se supiera de ellos.



Trayecto desde el Río de la Plata hasta la Patagonia. En el litoral patagónico, el 31 de marzo de 1520, la flotilla encontró una bahía abrigada que llamaron puerto San Julián, donde decidieron pasar el invierno.



Castigo en la bahía San Julián de los nobles castellanos que habían organizado un motín contra Hernando de Magallanes.

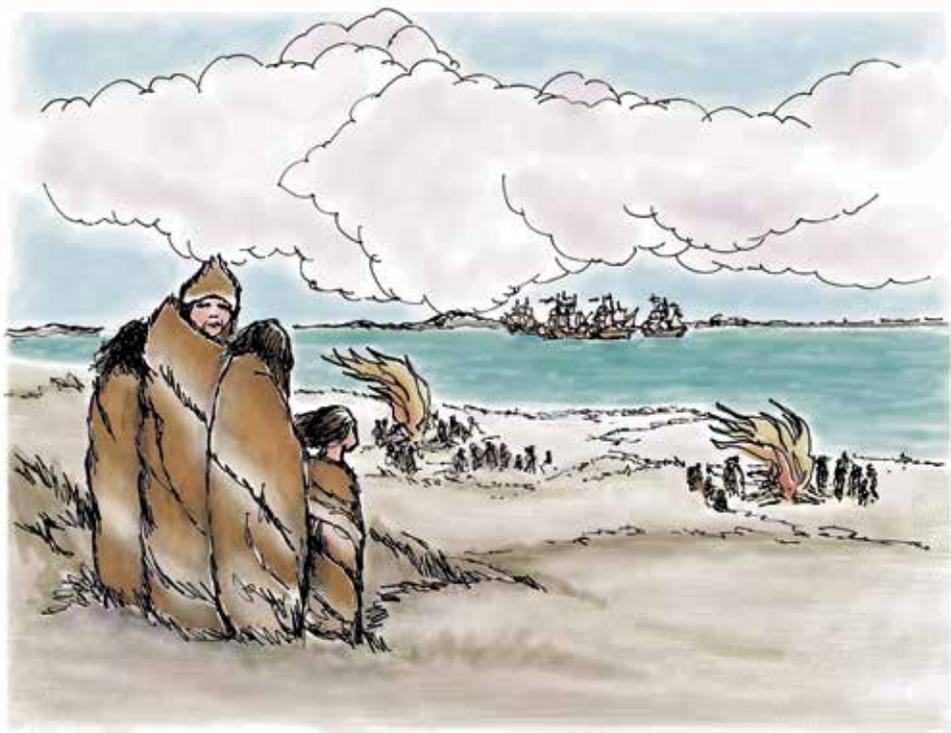


Ruta del cruce del estrecho. La travesía demandó enfrentar fuertes vientos y mareas, y explorar un complejo laberinto de canales australes.

UN PASO ENTRE LOS MARES

La travesía se reanudó el 21 de agosto de 1520. Un mes más tarde, mientras exploraba el litoral patagónico, la *Santiago* naufragó, por lo que sus tripulantes fueron distribuidos en las demás naves y su capitán, Juan Serrano, fue puesto al mando de la *Concepción*.

El 1 de noviembre la flota llegó hasta un cabo de tierra que llamaron de las Once Mil Vírgenes. Como aún no sabían que se hallaban en la boca oriental del estrecho, se dividieron para reconocer el laberinto de canales e islas ante el que estaban, e indagar hacia el sur lo que parecía ser una gran isla. Desde la cubierta de los barcos divisaban en la noche constantes fogatas de los selk'nam y kawésqar, que encendían fuego para calentarse, ya que el clima en esas latitudes era inclemente. Incluso llevaban hogueras encendidas en las canoas que surcaban los canales cuando iban de pesca. A causa de estas fogatas, denominaron la región como Tierra de Humos, aunque más tarde, el rey Carlos I la bautizaría como Tierra del Fuego.

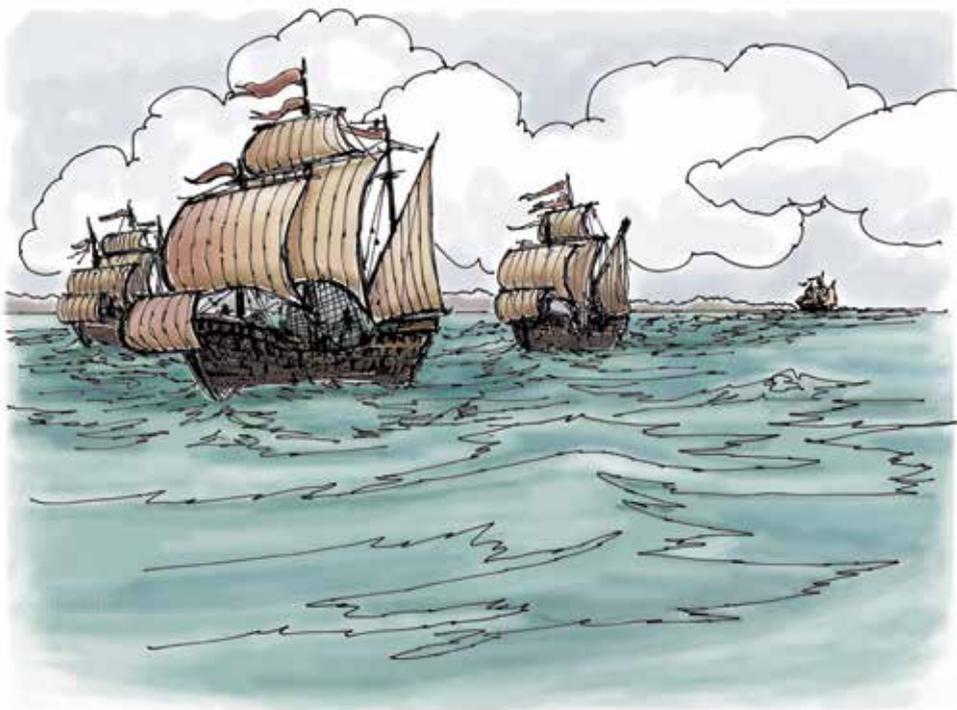


Habitantes originarios con sus hogueras encendidas, observan a los primeros europeos que llegaron al extremo austral de América.



Pueblos originarios de la región magallánica al arribo de los primeros europeos.

En el transcurso de este viaje, la tripulación de la nave *San Antonio* se amotinó, depuso al capitán Alvaro Mezquita y enfiló de regreso a España, dejando al resto de la flota en una difícil situación, porque en esa embarcación se almacenaban las provisiones de reserva. El 27 de noviembre, la expedición encontró la entrada al Mar del Sur, que Magallanes denominó océano Pacífico, por las particulares condiciones del clima y las aguas durante ese día. Este logro no consiguió mitigar el ambiente trágico y sombrío que embargaba a la tripulación, castigada por el hambre y el escorbuto.



La flota de Magallanes busca la salida del estrecho. La *San Antonio*, con las provisiones a bordo, abandona el grupo y regresa a España.



Durante el cruce del océano Pacífico, los tripulantes padecieron hambre, sed y enfermedades.

LA CRÓNICA DE UN VIAJE DIFÍCIL

Uno de los viajeros de la flota era el veneciano Antonio Pigafetta, explorador, geógrafo y cronista, que sobrevivió hasta el final de la travesía y la inmortalizó en su crónica *Relación del primer viaje alrededor del mundo* (1524), conocida también como la *Relación de Pigafetta*. En sus páginas, escribe:

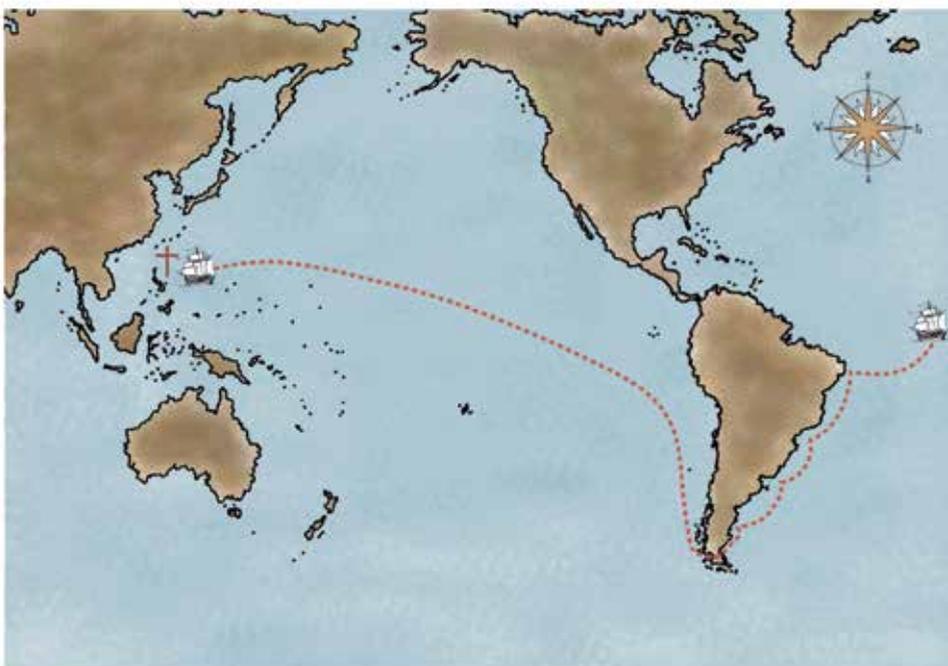
Como sabía que navegando en el océano se observan cosas admirables, determiné de cerciorarme por mis propios ojos de la verdad de todo lo que se contaba, a fin de poder hacer a los demás la relación de mi viaje, tanto para entretenerlos como para serles útil y crearme, a la vez, un nombre que llegase a la posteridad.

El relato de Pigafetta avanza con gran realismo. En cada página, aparecen los detalles de una travesía llena de peripecias, penurias y dificultades:

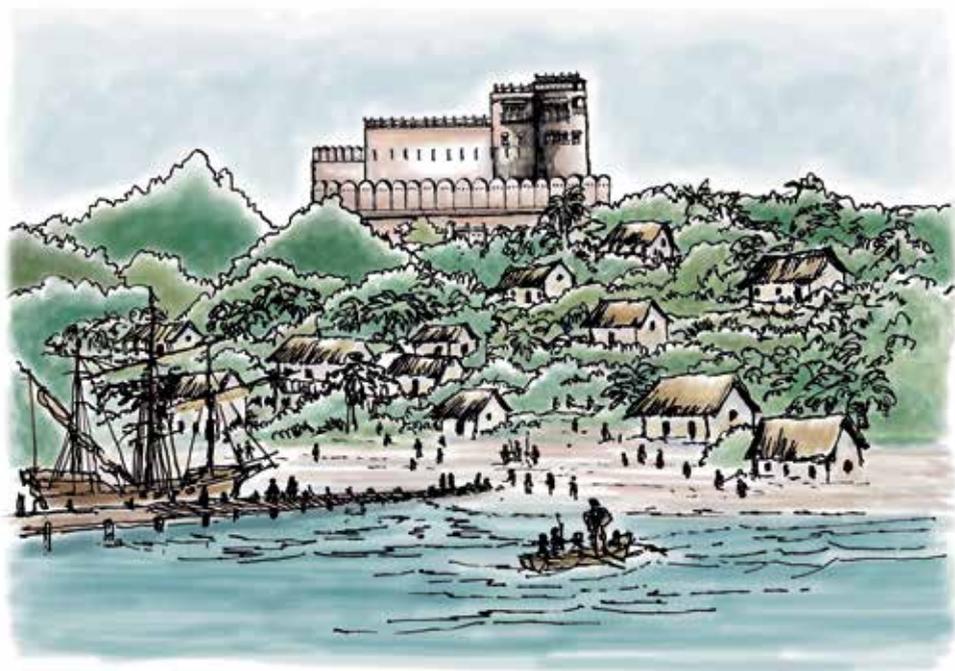
Desembocamos por el estrecho para entrar en el gran mar, al que dimos en seguida el nombre de Pacífico, y en el cual navegamos durante el espacio de tres meses y veinte días, sin probar ni un alimento fresco. El bizcocho que comíamos ya no era pan, sino un polvo mezclado de gusanos que habían devorado toda su sustancia, y que además tenía un hedor insoportable por hallarse impregnado de orines de rata. El agua que nos veía-

mos obligados a beber estaba igualmente podrida y hedionda. Para no morirnos de hambre, nos vimos aun obligados a comer pedazos de cuero de vaca con que se había forrado el mástil central para evitar que la madera destruyera las cuerdas. Este cuero, siempre expuesto al agua, al sol y a los vientos, estaba tan duro que era necesario sumergirlo durante cuatro o cinco días en el mar para ablandarlo un poco; para comerlo lo poníamos en seguida sobre las brasas. A menudo aun estábamos reducidos a alimentarnos de serrín, y hasta las ratas, tan repelentes para el hombre, habían llegado a ser un alimento tan delicado que se pagaba medio ducado por cada una. Sin embargo, esto no era todo. Nuestra mayor desgracia era vernos atacados de una especie de enfermedad que hacía hincharse las encías hasta el extremo de sobrepasar los dientes en ambas mandíbulas, haciendo que los enfermos no pudiesen tomar ningún alimento. De estos murieron diecinueve y entre ellos el gigante patagón y un brasilero que conducíamos con nosotros. Además de los muertos, teníamos veinticinco marineros enfermos que sufrían dolores en los brazos, en las piernas y en algunas otras partes del cuerpo, pero que al fin sanaron.

El martirio concluyó, el 6 de marzo de 1521, cuando las naves llegaron al archipiélago de las Marianas, donde pudieron descansar en tierra y obtener alimentos frescos.



Ruta de la expedición de Magallanes por el océano Pacífico hasta su muerte. El viaje entre la salida, el estrecho y las islas Marianas recorrió casi 15.000 kilómetros y tardó tres meses.

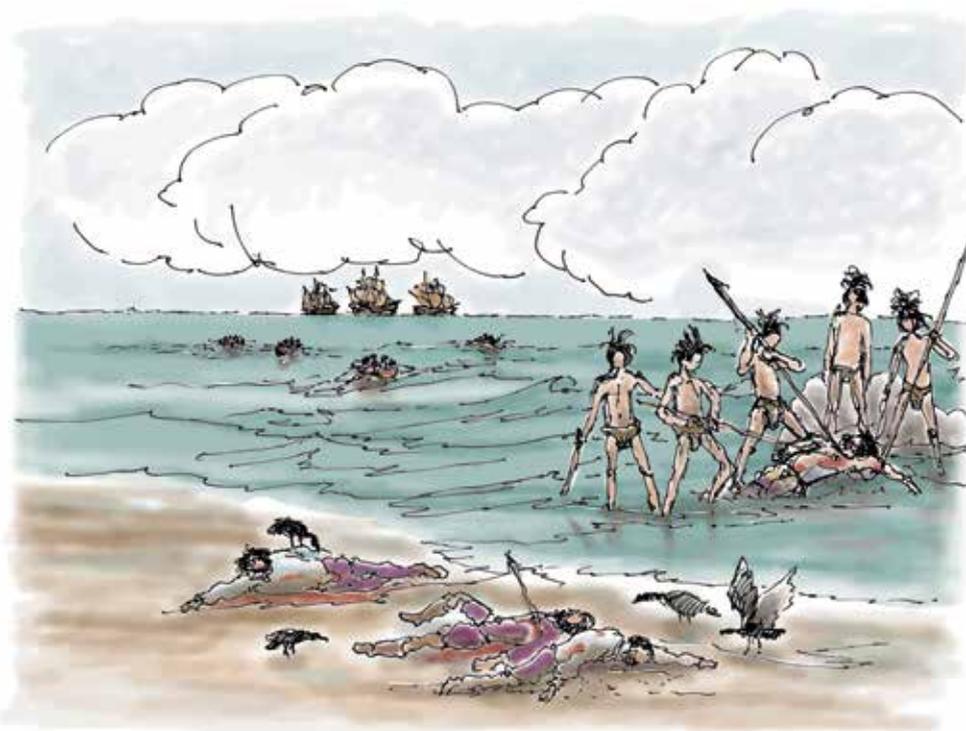


La isla de Cebú en la actual Filipinas y su castillo. Magallanes estableció una alianza con su gobernante, mediante la cual éste reconocía la autoridad de Carlos I de Castilla a cambio de apoyo militar para someter a la tribu rebelde de Maotán.

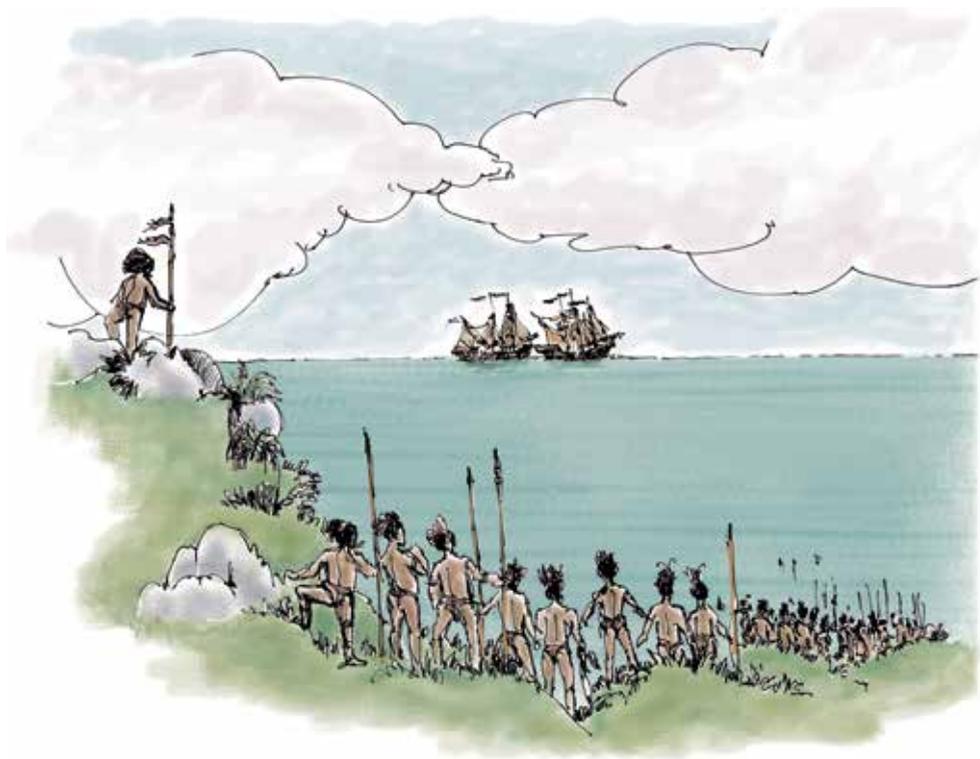
MUERTE DE MAGALLANES

Después de algunos días prosiguieron viaje en busca de las Molucas, arribando a un archipiélago que más tarde se conocerá como las islas Filipinas, llamadas así en honor del monarca Felipe II. En la isla de Cebú, Magallanes entabló negociaciones con las autoridades del lugar gracias a que su esclavo Henríque comprendió la lengua local. Logró que su gobernador se reconociera vasallo del rey Carlos I, aunque a cambio solicitó ayuda de los europeos para someter a la tribu rebelde de la isla Mañtán. El 27 de abril de 1521, Hernando de Magallanes y algunos hombres intentaron desembarcar en Mañtán, pero una barrera de arrecifes les impedía llegar hasta la playa. Obligados a bajar de los botes donde el agua los cubría hasta la cintura, fueron recibidos por una lluvia de flechas y lanzas que se concentró en el líder de los invasores. Herido en piernas y rostro, Magallanes fue fácil presa del jefe Lapulapu y sus guerreros.

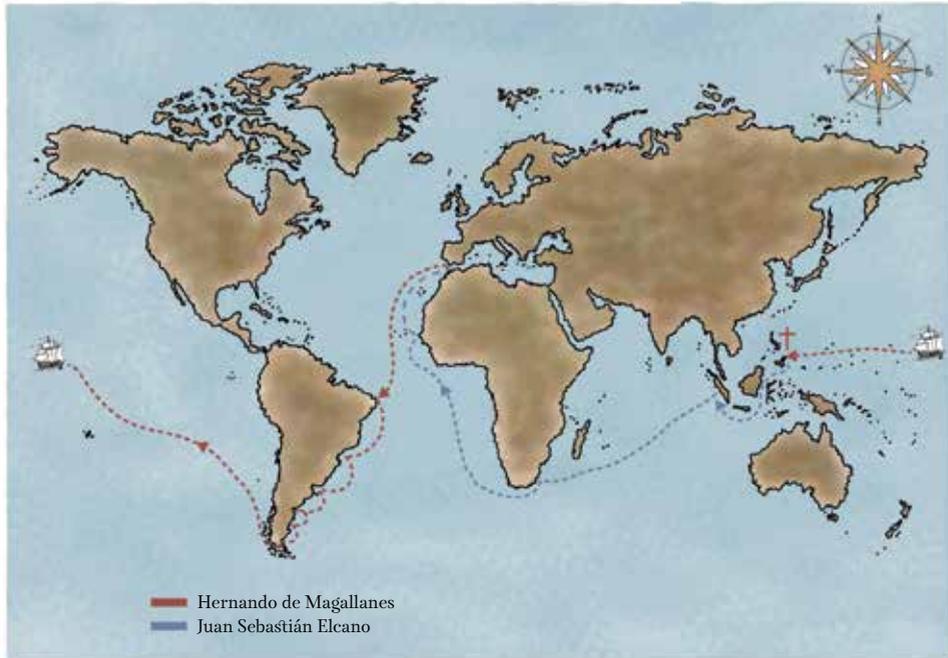
Al conocer la infausta noticia de que había muerto el comandante de la expedición, la tripulación decidió quemar la *Concepción*, considerando que no estaba en condiciones de seguir navegando. De esta manera, se distribuyeron los tripulantes entre la *Trinidad* y la *Victoria*, esta última a cargo del capitán Juan Sebastián Elcano.



Muerte de Magallanes en la isla de Maclán.



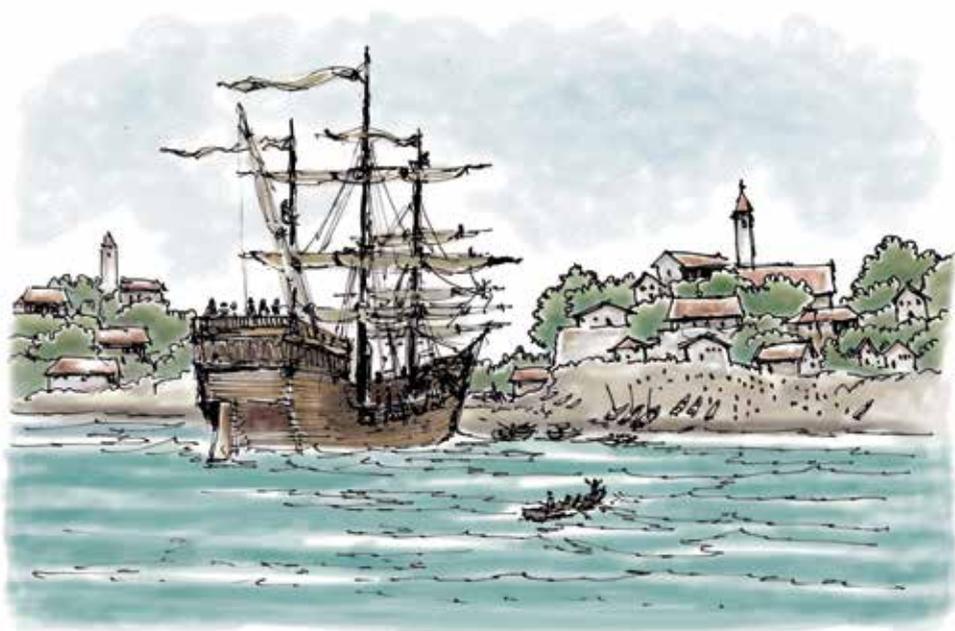
A causa del mal estado de la *Concepción*, los sobrevivientes de la expedición a Macán deciden quemar la nave, recuperar de ella todo lo que podía ser de utilidad y distribuirse entre la *Trinidad* y la *Victoria*.



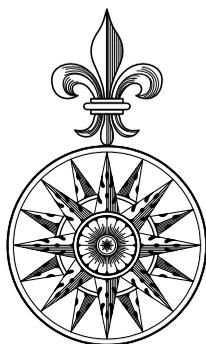
El último tramo del viaje atravesó el océano Índico hasta el Atlántico, dentro del espacio reservado a Portugal por el Tratado de Tordesillas. La *Victoria* recorrió casi 75.000 kilómetros y demostró definitivamente que la Tierra era redonda.

REGRESO A ESPAÑA

La expedición llegó a las Molucas y cargó allí especias. Para regresar a España las embarcaciones que quedaban, volvieron a separarse. La *Trinidad* permaneció en el puerto de Tidore para ser reparada y luego dirigirse a Panamá, en tanto que la *Victoria* atravesó el océano Índico, internándose en territorio portugués, vedado para las naves españolas por el Tratado de Tordesillas, y arribó a Sevilla el 8 de septiembre de 1522, tras casi tres años de travesía. Venían a bordo los 18 sobrevivientes de los 265 de la tripulación inicial que dio vuelta a la tierra por vía marítima. El cronista Pigafetta era uno de esos hombres. En su bitácora registra: “Desde que habíamos partido de la bahía de San Lúcar hasta que regresamos a ella recorrimos, según nuestra cuenta, más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, y dimos la vuelta al mundo entero”.



Llegada a Sevilla de la *Victoria*, el 6 de septiembre de 1522, con 18 de los 265 tripulantes que habían zarpado tres años antes.



C O L O F Ó N

El viaje de Magallanes ilustrado es un libro que a través de dibujos y textos breves busca, a la vez, hacer llegar esta aventura al público general y relevar la empresa del navegante lusitano. El libro fue compuesto con la familia tipográfica Biblioteca, desarrollada por Roberto Osses junto a Diego Aravena, César Araya y Patricio González. Para la portada y los títulos, se utilizó Berenjena, de Javier Quintana. La forma de este colofón está inspirada en el trabajo que Mauricio Amster realizó en la obra *Impresos chilenos 1776-1818* (1963). Es un homenaje a su contribución al desarrollo del diseño y la producción editorial de nuestro país. Esta edición consta de 1.500 ejemplares y fue impresa en Salesianos Impresores. Santiago de Chile, diciembre de dos mil diecinueve.



Edición especial realizada por la Dirección de Asuntos Culturales del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (DIRAC) y la Biblioteca Nacional de Chile, en el marco de la conmemoración de los 500 años de la circunnavegación del estrecho de Magallanes, 1519-1522.

EDICIONES BIBLIOTECA NACIONAL

Dirección · Thomas Harris Espinosa
Diseño · Felipe Leal Troncoso
Asistente · Javiera Mariman Retamal
Periodista · Juan Pablo Rojas Schweitzer
Corrector · Carlos Decap Fernández

INVESTIGACIÓN ADAPTACIÓN
Jaime Rosenblitt B. Manuel Peña M.

ILUSTRACIONES

Omar Larraín V. - Julio González M.

CIP

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE

918.3338082 El viaje de Magallanes ilustrado / investigación Jaime Rosenblitt B. ; adaptación
M386 Manuel Peña M. ; ilustraciones Omar Larraín V., Julio González M.
2019 Primera edición: diciembre 2019.- Santiago de Chile : Ediciones Biblioteca
 Nacional de Chile, c2019.

52 páginas : ilustraciones en color ; 22 cm.

ISBN: 9789562444576

1.- Magallanes, Hernando de, 1480-1521 - Viajes 2.- Estrecho de Magallanes (Argentina y Chile) - Descubrimiento y exploraciones - Siglo 16 - Obras ilustradas 3.- Estrecho de Magallanes (Argentina y Chile) - Descubrimiento y exploraciones - Portugueses 4.- Obras ilustradas I. - Rosenblitt B. , Jaime investigador II.- Peña M., Manuel adaptador III.- Larraín, V., Omar ilustrador IV.- González M., Julio ilustrador.

Derechos exclusivos reservados para todos los países

Impreso en Chile por Salesianos Impresores S.A.

in circa Fretum Magellanicum
 1. Kruyck 2. Kleyn Pinquins eylandt
 3. Westelick 4. groot Pinquins eylandt
 5. hantel 6. Straet 7. Westelick Fredericks bay
 8. m. Cabo Hornes bay
 9. Onacklagh bay
 10. D'Wolven bay
 11. Sorchelsche rce
 12. R.S.T. Nieuwe Straet
 13. C. de las nass Vieguas
 14. vordel gebroken landen caa fun



Fretum Magellanicum
 Les trois de Magellanes



Lectori Mco.
 Descriptionem hanc novam freti
 Magellanici vobis communicavit clariss.
 vir Bernardus Joannis Monasteriensis
 qui novem menses in peragracione
 hujus freti impendit. sub dace
 Sebaldi de waerde

Afbeelding der Straet Magellanes
 So als de selve van M^r. Barent Janz.
 Poiqueter van Munster door en weder
 door bevaren en met syni Capiteyn Sebald
 de Waerd met groot pericul. hys levens
 seer. uwerflij on

Patagones maiori ex parte
 sunt gigantes vastae magnitudinis
 et ad summum 10 pedes longi



magallanes
 500 años
 mirando al futuro



MARE AUSTRALE

MARE NORTHE

MARE D