

## **LAS SEMILLAS**

A fines del siglo XV marinos portugueses y españoles empezaron a navegar por todo el mundo, lo que fue un aspecto nuclear del Renacimiento europeo. Los europeos de la época querían vencer el miedo a lo desconocido, conocer el planeta entero y comerciar con todos los pueblos del mundo. Los viajes de Marco Polo a Asia alimentaron su imaginación y el dominio Otomano sobre el Oriente Medio impedía el comercio terrestre entre Asia y Europa.

Fueron ayudados por la continua mejora de los instrumentos de navegación, especialmente por marinos españoles, portugueses y mediterráneos: barcos, cartas de marear, astrolabios, brújulas y demás. Yendo hacia el Este, los navegantes portugueses se atrevieron a llegar a, y lograron cruzar, el Cabo de Buena Esperanza. Yendo hacia el Oeste los españoles atravesaron el segundo océano más grande del mundo, el Atlántico, y se toparon con América, un Nuevo Mundo que ningún europeo jamás soñó que ni siquiera existiese. Los españoles también llegaron a las orillas occidentales de América, pensando que estaban viendo otro mar más, al que llamaron Mar del Sur; sin embargo, era el océano más largo y profundo del mundo: el Océano Pacífico.

Para evitar conflictos entre ellos, Portugal y España acordaron establecer dos zonas de influencia mediante el Tratado de Tordesillas (España) de 1494. Tomaron como punto de referencia el antemeridiano a 370 leguas al Oeste de Cabo Verde. Los portugueses navegarían hacia el Este de esa línea, dirección África, y los españoles hacia el Oeste, dirección América. Ambos tenían la esperanza que las famosas Islas de las Especies, las Molucas, en la actual Indonesia, estarían en su respectiva zona de influencia.

Fernando de Magallanes propuso al Rey de España abrir una ruta al comercio de las especias con las Molucas navegando hacia el Oeste y volviendo por la misma ruta, respetando la esfera de influencia portuguesa acordada por España y Portugal. Magallanes fue nombrado jefe de la expedición comercial real. Juan Sebastián de Elcano fue nombrado segundo de una de las naves. El Rey de Portugal, que estaba enemistado con Magallanes, antiguo súbdito suyo, fracasó en todos sus intentos de impedir la organización y salida de la flota.

Magallanes logró cruzar el estrecho que lleva su nombre, pero no logró sus objetivos: murió en las Filipinas antes de llegar a las Islas de las Especies. Gracias a Elcano, elegido nuevo jefe de la expedición, la flota logró llegar a las Islas de las Especies y comprar grandes cantidades de especias. Sobre todo, hizo realidad un sueño que parecía imposible: lograr dar la primera vuelta al mundo.

## **LOS FRUTOS**

Esta singular hazaña tuvo enormes consecuencias científicas que dejaron completamente asombrados a sus contemporáneos:

Prueba definitiva de la redondez de la Tierra. Casi nadie dudaba de la esfericidad de la tierra, pero no había pruebas experimentales que lo confirmaran.

Un conocimiento muy aproximado del tamaño de la Tierra y de los océanos, incluyendo la comprensión del Pacífico como un océano y no como un mar. La creencia general en Europa era que la Tierra era mucho menor, incluso 6 veces menor de lo que en realidad es.

Confirmación de la existencia de las Antípodas, que muchos europeos negaban entonces porque-decían-supondría caminar cabeza abajo.

Cambio de los usos horarios y días según orientación movimiento; nadie se había pensado que al dar la vuelta a la Tierra hacia el Oeste el sol pasa una vez menos sobre tu cabeza, y dando vuelta hacia el Este una vez más.

Posibilidad de navegar grandes distancias sin escalas, con los medios materiales que se tenían entonces, abriendo los horizontes más amplios para las relaciones internacionales y el comercio internacional. Se le ha considerado el primer auténtico movimiento de la globalización uniendo Europa, América y Asia.



Salida de Sevilla,  
Arturo Redondo Paz

## LA FLOTA

La expedición comercial real la componían unos 250 tripulantes en 5 barcos: San Antonio, Trinidad, Concepción, Victoria y Santiago. A pesar de ser una flota de la Corona de España, la tripulación era de varios países, caso único entre las expediciones de la época: unos 150 españoles; 30 portugueses; 25 franceses; 25 italianos; 7 griegos; 5 flamencos; 3 alemanes; 2 irlandeses; 1 inglés y 1 malayo.

Entre otras provisiones, la flota llevaba: 253 toneles de vino; 417 pellejos; 21.000 libras de bizcocho; 2.800 libras de queso; 7 vacas y otros animales; tocino, carne seca, pescado seco y salado, jamón, arroz, lentejas, judías, garbanzos, ciruelas, mermeladas, confituras, azúcar, miel, vinagre, frutos secos, membrillo, ajo, etc.

La flota contaba con muchos de los mejores medios de navegación de la época: 23 cartas de marear; 35 brújulas; 6 pares de compases; 21 cuadrantes; 7 astrolabios; y 18 relojes de arena, entre otros medios. Cuatro de los cinco barcos eran un nuevo e innovador barco: la "nao".

Solo un barco logró volver tras dar la vuelta al mundo: la nao Victoria, liderada por Juan Sebastián de Elcano, con 17 marinos de 6 nacionalidades (españoles, portugueses, franceses, italianos, griegos y un alemán), "tan extenuados como hombre alguno lo ha estado". Al día siguiente de llegar a Sevilla salieron del barco para peregrinar, descalzos y con antorchas, al

templo de Santa María de la Antigua, entonces patrona de los marineros, y al templo de Nuestra Señora de la Victoria; su fiesta se había celebrado el día de la llegada; fue allí en donde Magallanes, como líder de la misión, juró lealtad al Rey de España.

Los nombres de los valientes eran:

Juan Sebastián de Elcano, capitán

Francisco Albo, piloto

Miguel de Rodas, piloto

Juan de Acusio, piloto

Antonio Lombardo (Pigafetta): cronista

Martín de Yudícibus, marinero

Hernando de Bustamente, marinero y barbero

Nicolás el Griego, marinero de Nauplia,

Miguel Sánchez de Rodas, marinero

Antonio Hernández Colmenero, marinero

Francisco Rodríguez, marinero, portugués de Sevilla

Juan Rodríguez de Huelva, marinero

Diego Carmena, marinero de Bayona

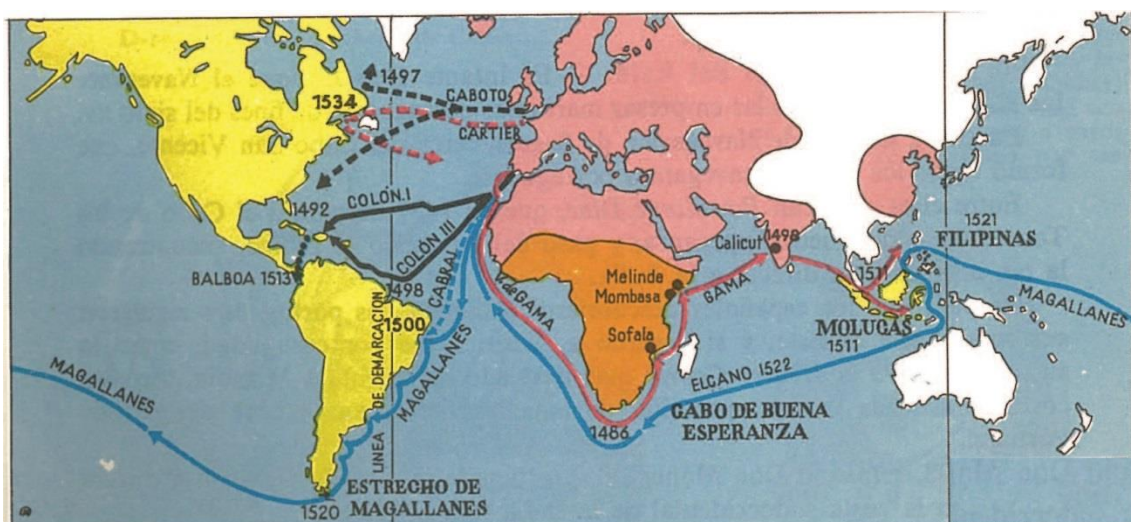
Hans de Aquisgrán, cañonero (artillero)

Juan de Arana, grumete

Vasco Gómez Gallego, grumete

Juan de Santander, grumete

Juan de Zubieta, paje



Navegaciones europeas en los siglos XV y XVI

## CRONOLOGIA

Miércoles 10 agosto 1519: Salida del Puerto de las Muelas, Sevilla, en el río Guadalquivir.

Martes, 20 septiembre de 1519: Partida desde Sanlúcar de Barrameda, puerto del Atlántico.

13 diciembre 1519. Llegada a Río de Janeiro. Amistosa acogida por los tupís-guaraní.

Domingo, 21 de octubre-Sábado, 27 octubre 1520: Cruce del Estrecho de Magallanes, previa parada de 5 meses al Sur de Argentina. Primera vez que un europeo descubría y cruzaba ese estrecho. Primera descripción de las Nubes de Magallanes, dos galaxias irregulares. Se da nombre a la constelación La Cruz del Sur.

La nave Santiago se hunde. A causa de una frustrada rebelión varios expedicionarios son ejecutados o abandonados en islas. La nao San Antonio deserta y vuelve a España, con más de 50 tripulantes.

16 marzo 1521: Llegada a las Filipinas, previa parada en las islas Marianas (Rota y Guam) el 6 de marzo de 1521. En la travesía del Pacífico mueren más de 70 tripulantes.

Sábado, 27 abril 1521: Fernando de Magallanes muere tomando partido en un enfrentamiento entre jefes locales. La nao Concepción queda inservible. Solo quedan 2 naos: la Victoria y la Trinidad. Elcano toma el mando de la Victoria.

9 julio 1521: Llegada a Borneo, al Norte de la Isla. Cálida acogida del Rey de Borneo.

Jueves, 15 agosto 1521: Juan Sebastián de Elcano, se vuelve jefe de la expedición.

Viernes, 8 de noviembre de 1521: Llegada a Tidore (Indonesia), principal productora de clavo del mundo. Importantes intercambios comerciales.

Sábado, 21 de diciembre de 1521: Elcano parte de Tidore con la nave Victoria y otros 46 tripulantes. Habían decidido volver a España por África, al Sur de la "ruta portuguesa", a pesar del riesgo de ser capturados por los portugueses porque navegarían por su zona de influencia.

La nave Trinidad no lo acepta y trata de volver a España por el Pacífico; la nave fue apresada más tarde por los portugueses y sus tripulantes fueron encarcelados; no pudieron ser liberados y volver a España hasta 1527, en donde el Rey les recompensó generosamente.

25 enero de 1522. La Victoria llega a Timor. Importantes intercambios comerciales.

Sábado 8 de febrero de 1522. Partida de Timor. Dos tripulantes desertan y se quedan. Empieza una navegación sin escalas de 5 meses por el Índico Sur.

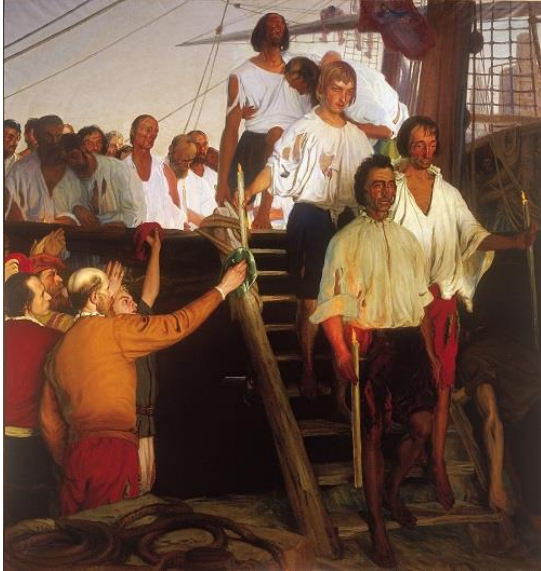
Jueves, 8 mayo 1522: La Victoria llega a la desembocadura del Great Fish River. Empiezan fuertes tormentas.

Viernes 16-Lunes, 19 de mayo 1522: Cruzan el Cabo de Buena Esperanza. Desde el 8 de mayo murieron 5 tripulantes; se rompe el mastelero del trinquete y parte de la verga. El 22 cesa lo peor de las tormentas.

9 de julio de 1522. Llegada a Cabo Verde. Logran provisiones, haciendo creer a los gobernantes portugueses que vienen de América. Desde la salida del Cabo de Buena Esperanza murieron 22 tripulantes.

14 de julio 1522. Las tropas portuguesas descubren el engaño y capturan un bote con 13 españoles. La nao Victoria se escapa y logra escapar de los 4 barcos portugueses que la persiguen. Mueren luego 3 tripulantes.

Sábado, 6 de septiembre 1522: La nao Victoria con 18 tripulantes, incluyendo, Elcano, llega a Sanlúcar de Barrameda. El 8 de septiembre llegan al Puerto de Las Muelas, Sevilla.



Llegada de Elcano a Sevilla, Museo Naval de Madrid

## **EL DETONANTE**

### **Fernando de Magallanes**

Nacido en Portugal en 1480, participó en varias expediciones militares portuguesas en África y Asia y vivió en la India. El Rey de Portugal le acusó de vender artículos al enemigo y se negó a recompensar sus hazañas. Entonces Magallanes emigró a España en 1517. Se naturalizó español y se estableció en Sevilla. En esa ciudad se casó con una española y formó una familia. Se le armó caballero de la orden de Caballería más importante de España: la Orden de Santiago.

Ansioso por llegar a las islas de las especias, planteó al Rey de España, Carlos I, una expedición comercial: llegar a esas islas navegando hacia el Oeste. El rey le apoyó completa y generosamente, y el 22 de marzo de 1518 se firmaron las condiciones de la expedición en Valladolid. El rey financió el 75% de los gastos y un grupo de comerciantes españoles, el 25%. La expedición salió de España en 1519, a pesar de los grandes esfuerzos del Rey de Portugal para impedirlo.

Bajo el liderazgo de Magallanes la expedición hizo la primera travesía del estrecho en la punta de América del Sur, que lleva su nombre y que une los océanos Atlántico y Pacífico, describió las galaxias Nubes de Magallanes y dio nombre a la constelación de la Cruz del Sur. En la travesía hubo un intento de rebelión duramente castigado por Magallanes. Además, una nave desertó y se volvió a España y otra se hundió.

Tras cruzar el Pacífico (a quien Magallanes puso el nombre, sustituyendo el nombre de “Mar del Sur”), la expedición se detuvo en las Islas Filipinas en 1521. Magallanes se mezcló en una rivalidad entre dos jefes locales: Humabón and Lapu-lapu, y murió al intentar vencer con solo unas decenas de soldados a los 1.500-2.000 de Lapu-lapu.

Magallanes no logró su sueño de un viaje comercial de ida y vuelta a las Islas de las Especias por el Oeste, ni siquiera llegó a ellas. Sin embargo, la continuación del viaje hizo realidad un sueño aún mayor: liderada por Elcano, la expedición sí que llegó a las Islas de las Especias y dio la primera vuelta al mundo, volviendo a España en 1522.



Fernando de Magallanes, Museo Naval de Madrid

## **EL MECENAS**

### **Carlos I, Rey de España**

Nació en 1500, en Gante (hoy Bélgica). Juró como Rey de España cuando solo tenía 17 años. Abdicó en 1556 y murió en 1558 en el remoto monasterio de Yuste, España. Llegó a ser el gobernante más poderoso de Europa como Rey de España (y sus territorios en la recién descubierta América), Rey de Nápoles, Sicilia y Cerdeña, duque de Borgoña, duque de Milán, Señor de los Países Bajos, archiduque de Austria y Emperador de Alemania.

Era tanto un hombre de acción como un idealista, que se esforzó por la unidad de Europa y por la difusión de los ideales del Renacimiento. Significativamente, su lema era "Plus Ultra", que significa: “Más allá”. Luchó personalmente en los campos de batalla y viajó extensiva y continuamente por toda Europa y el Mediterráneo. Está considerado como el último rey-caballero medieval de Europa.

Precisamente en su primer año como Rey de España, se atrevió a apoyar sin reservas y generosamente a Magallanes, respetando los tratados con Portugal, y a pesar de la oposición del Rey de Portugal y de las obvias dificultades. Más tarde comprendió completamente la

importancia de la primera circunnavegación del mundo por Elcano y recompensó generosamente a él y a todos los marinos que lograron volver.



Carlos I con perro, Museo Nacional del Prado

## **EL HÉROE**

### **Juan Sebastián Elcano**

De Elcano solo sabemos lo esencial de una persona nacida para una misión. Nació alrededor de 1487 en Guetaria, Vizcaya, una de las provincias vascas del Reino de Castilla. Guetaria es un puerto, y sus pescadores surcaban el Mar del Norte en busca de atún y ballenas. De marinos fue la familia de Elcano, y el mismo lo era. Se ganó mucho prestigio luchando valientemente contra los piratas en el Mediterráneo.

Un día vendió su propio barco a extranjeros, lo que entonces estaba prohibido. Para redimirse, se inscribió en la expedición real liderada por Fernando de Magallanes para comerciar con las Islas de las Especies. Elcano fue nombrado el segundo de a bordo de uno de los barcos.

Cuando la expedición estaba en las Filipinas, el barco de Elcano quedó inservible para navegar y él se convirtió en el capitán de la "Victoria". Magallanes murió en las Filipinas, y solo quedaron 100 marineros y 2 barcos: "Trinidad" y "Victoria". Los líderes supervivientes de la expedición formaron un equipo, naturalmente dirigido por Elcano debido a sus habilidades técnicas y sociales; más tarde fue elegido el único líder. Una vez en Tidore (una de las Islas de las Especies), la Trinidad eligió regresar a España a través del Pacífico; fracasó, ya que fue capturada por los portugueses. Elcano y su tripulación eligieron regresar a España dando la vuelta al mundo por el Océano Índico, el más desolado del planeta, dentro de la zona de influencia portuguesa pactada por España y Portugal en el Tratado de Tordesillas, pero evitando la Marina portuguesa, navegando de un derrotero completamente desconocido para los europeos, al Sur de la "ruta portuguesa". Consiguieron todos esos objetivos

El mismo día de su llegada a España el sábado 6 de septiembre de 1522, todavía a bordo de la Victoria, Elcano escribió una breve carta al Rey de España, relatando su odisea y concluyendo

con orgullo: "...con la ayuda de Dios y de Nuestra Señora, después de pasados tres años...aquello que más debemos estimar y temer es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo por el occidente hayamos regresado por oriente...". Carlos I lo convocó de inmediato para que le informase personalmente sobre tal epopeya; le otorgó una pensión anual muy importante; le ennoblecó y le concedió un escudo de armas con un globo terráqueo y el lema: " Primus circumdediste me me ", es decir: Fuiste el primero en ir alrededor mío.

Marinero de los pies a la cabeza, Elcano se enroló como segundo al mando de otra gran expedición naval al Océano Pacífico. Murió el 4 de agosto de 1526 en medio del Océano Pacífico por agotamiento y por enfermedad. Su cadáver fue entregado a los mares que le habían dado tanta gloria.



Juan Sebastián de Elcano, Museo Naval de Madrid

## **LA TRAVESIA DEL CABO DE BUENA ESPERANZA 1522**

Tiene razón Pigafetta cuando considera al de Buena Esperanza como “el más grande y peligroso cabo conocido en la Tierra”. Debió vivir aquellos días con explicable terror, como lo vivieron tantos marineros y tantos viajeros a lo largo de los siglos...Hoy se trata de un problema deportivo; hace quinientos años, en este jugarse el paso se jugaba también la vida...

Fue en medio de aquella tempestad, justo en el momento de trasponer el Cabo, el 16 de mayo, cuando se quebró el mastelero de proa: nunca pudo ser debidamente reparado. Bien sabido es que la leyenda del Holandés Errante, - convertida en música por la maestría de Wagner – nació precisamente, como sabe casi todo el mundo, de una tempestad frente al cabo de Buena Esperanza...A fines de abril nuestros navegantes iban bien al sur del Cabo, esperando pasar muy lejos de la zona vigilada por los portugueses; pero los fuertes vientos del suroeste los obligaron a buscar camino por el norte... El 5 de mayo estaban ya 36 grados sur, y el día 7 a 35, pensaban haber pasado ya la famosa punta... ¡Apenas empezaba entonces la aventura! El 8 de mayo vieron tierra por primera vez en tres meses, ...Hoy se llama Groot Vishriver, o Great Fish River.... Nada ameno existía allí entonces, la costa era alta, rocosa, batida por las olas y “sin arboleda ninguna”. Buscaron algún refugio y no lo hallaron; fue imposible tomar tierra, y lo sintieron enormemente porque la mayoría de los tripulantes estaban enfermos y algunos a



punto de morir...Fue entonces cuando empeoró el tiempo, se desataron las tempestades, sintieron el empuje de las corrientes contrapuestas y vivieron los días más dramáticos desde que salieran de Timor. Durante tres días navegaron frente a un atemporalado viento del suroeste, sin avanzar prácticamente nada, puesto que el 12 de mayo comprobaron que 2se hallaban en el mismo paraje que el día primero,” es decir, el 9. Los tripulantes se quejaban del frío...Es preciso recordar una vez más que la mayor parte de aquellos marineros estaban más acostumbrados a mares tropicales que a aguas frescas. Iban mal equipados, y en aquellas jornadas de lucha contra los elementos “no podían encender fuego ni abrigarse con mantas húmedas”. Avanzaron un poco ciñendo “a uno y otro bordo”, en continuos zigzags;...

...el 13 de mayo se vieron frente a río de la Laguna, pero tomar tierra en aquellas condiciones, en que la nao era zarandeada por las olas, y bastante hacía con mantenerse a flote, era impensable. El 15 creyeron reconocer el cabo de Agulhas, el punto que señala – que no el de Buena Esperanza – el extremo sur de África...justo allí donde se juntan los dos océanos [Índico y Atlántico] , chocan las corrientes y se forman las grandes olas...Fue en medio de la tormenta y los bandazos de la nave cuando se rompió el mastelero del trinquete y parte de la verga. A duras penas pudo hacerse una reparación provisional, y el gobierno de la Victoria se hizo más difícil que nunca justo en el momento en que se hacía dramáticamente necesario controlar los movimientos de la nao...

En aquellos momentos angustiosos, entre el silbido de los vientos, los pantocazos de las olas desatadas, los remolinos traidores, y los bandazos de una embarcación castigada desde hacía dos años y medio por tres océanos distintos, se tomó una decisión heroica: la Victoria iba cargada con unos seiscientos quintales de clavo. Si se arrojaba aquel precioso cargamento al mar, habría más probabilidades de salir de aquel infierno. No sabemos quién lo discutió, pero lo cierto es que se discutió, al parecer sin perder los nervios. Y al fin prevaleció el criterio de mantener la carga. Regresar sin haber cumplido la misión que la flota enviada por el rey de España tenía que haber realizado, era no solo la ruina, sino el deshonor, la vergüenza de haberlo sacrificado todo en aras de la seguridad personal. Y aquella decisión selló el triunfo que iba a ser definitivo...Cierto que la batalla no se libró sin bajas. El 12 de mayo murió un marinero de Burdeos; el 13, otro marinero, éste guipuzcoano; el 17, en plena tempestad, un grumete; el 18, un grumete francés; el 20, el marinero Juan de Ortega. Unos de escorbuto, otros de enfermedades propias de la malnutrición, de la humedad y el frío. Nunca se habían registrado tantas bajas desde los días nefastos de Cebú y Mactán...Con todo, la Victoria seguía flotando y remontando a trancas y barrancas la difícil travesía. El 18 de mayo instalaron un mastelero provisional; el viento soplaba tan fuerte del suroeste, “que no pudimos andar adelante”, y por si fuera poco, “el agua corría mucho” en dirección contraria. Con todo, Albo se hacía a ocho leguas del Cabo. El 19, cree haberlo ya superado, aunque con el mal tiempo era imposible distinguir la costa...El 21 amainó un tanto el viento y el 22 hasta salió algún rato el sol, con un tiempo bonancible. Albo “tomó el sol”, como hacia cada vez que las circunstancias lo permitían, y halló una latitud de 31 grados 57’. ¡Dos grados al norte del Cabo! No lo habían visto, pero tenían que haberlo rebasado...

No vieron – como a veces nos cuentan – la silueta espectacular del cabo de Buena Esperanza...Esta vez se hallaban sin duda alguna en el Atlántico y arrumbaron definitivamente el norte. La más dura batalla de la Victoria había terminado. La nao hacía honor a su nombre.

Aún quedaban muchos miles de millas de periplo pero los tripulantes se sintieron libres de una pesadilla. Al fin estaban camino de casa.

**Extractos de: Comellas, José Luis, *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Ediciones Rialp, 2012, pp.167-173**

