

V CENTENARIO DE LA VUELTA AL MUNDO

Elcano concluyó en tres años la prodigiosa circunnavegación

MANUEL LUCENA LÓPEZ

Licenciado en Hª Moderna y Contemporánea

“La mar es mina a do muchos se hacen ricos y un cementerio a do infinitos están enterrados”

Fray Antonio de Guevara, prosista castellano del siglo XVI

Estas palabras que encabezan este artículo, resumen en gran parte lo que esta increíble aventura, de la primera circunnavegación, supuso para sus protagonistas. Estos hombres buscaron en el mar, como muchísimos a través de los siglos, antes y después que ellos, una fortuna que no encontraron en tierra o les fue esquiva en anteriores empresas. Como ya veremos a lo largo de este artículo, demasiados hombres no regresaron. Si no contamos a los casi 60 hombres que en la nao “San Antonio” volvieron a España tras su desertión, de los otros 188 solo consiguieron regresar a España 35 y lo hicieron tras pasar las mayores penalidades. No olvidemos, por tanto, que en el mar estos hombres se jugaron lo más preciado que tenían, sus propias vidas y podemos estar seguros de lo conscientes que eran al hacerlo. Para ellos el riesgo merecía la pena y se embarcaron esperando que la suerte les acompañase para regresar vivos y con los beneficios que por ese mismo riesgo esperaban obtener. Que pena que tan pocos sobreviviesen a ese *“momento estelar de la humanidad...que realizó la más grande proeza en la historia de la exploración de la Tierra”* como lo calificó Stefan Zweig en la excelente biografía que dedicó a Magallanes.

REVISTA NAVAL

Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) y sus aguas fueron testigos, el pasado 6 de septiembre, de una gran revista naval presidida por el rey Felipe VI que embarcó en el buque escuela “Juan Sebastian Elcano” (A-71), que zarpó de Rota, para dicha ocasión. Se celebraban los cinco siglos de la llegada de 18 hombres (capitaneados por Elcano) en una desvencijada y maltrecha nao, la “Victoria”, a la ciudad tras circunnavegar por primera vez nuestro planeta.

La Armada se sumaba a conmemorar con este acto un hito histórico con un hondo significado, por

lo que supuso para la comprensión del enorme tamaño de nuestro planeta (mayor de lo que hasta entonces se creía) y de algunos de los lugares que estos valientes recorrieron. La revista se desarrolló entre las 11.15 y las 11.50 horas, comenzando a la altura de Punta Candor, en Rota, y terminando a poniente de Chipiona, aproximadamente a unas cuatro millas de la costa. El inicio de la parada naval estuvo protagonizado por los Harrier AV8B II Plus que a las 11:15 despegaron del LHD “Juan Carlos I” (L-61) y sobrevolaron al “Juan Sebastian Elcano” (A-71). Tras ellos, doce barcos de la Armada pasaron por babor del buque escuela. Estos barcos fueron: LHD “Juan Carlos I” (L-61), LPD “Galicia” (L-51), BAC “Patiño” (A-14), Fragata “Almirante Juan de Borbón” (F-102), Fragata “Victoria” (F-82), Fragata “Navarra” (F-85), Fragata “Reina Sofía” (F-84), BAM “Tornado” (P-44), BAM “Audaz” (P-45), PS “Vigía” (P-73), ARS “Mar Caribe” (A-101) y PC “Medas” (P-26). Cerraron la revista cuatro Harrier con una última pasada y el “Juan Sebastian Elcano” se dirigió a una boya en la desembocadura del Guadalquivir con su nombre donde se homenajeó a los fallecidos en la primera circunnavegación lanzando una corona de laurel al mar en memoria de todos ellos.

A los buques de la Armada se sumaron la réplica de la nao “Victoria”, el galeón “Andalucía”, y los barcos “Pascual Flores”, “Cervantes Saavedra”, “Triant Primer” y la carabela “Vera Cruz”. Cinco aviones Harrier, de la 9ª escuadrilla y helicópteros de las escuadrillas 5ª y 10ª de la Flotilla de Aeronaves efectuaron una pasada de exhibición sobre el paseo marítimo de Sanlúcar de Barrameda, como complemento al acto de homenaje.

No creo que Elcano y sus hombres imaginasen que 500 años después seguirían siendo recordados y homenajeados. Pero es que su viaje merece eso y mucho más.



Revista naval: El LHD (L61), primero de los buques en pasar por babor del Juan Sebastián Elcano. Foto: Julio González

ORÍGENES Y MOTIVACIONES DEL VIAJE

Fue la travesía naval más importante hasta la fecha y me atrevería a decir que incluso más importante que la de **Cristóbal Colón** (1451-1506). Esta expedición marítima dirigida por **Hernando de Magallanes** (1480-1521) y culminada por **Juan Sebastián Elcano** (1486-1526) atravesó los tres mayores océanos: Atlántico, Pacífico e Índico. Y lo hizo a todo lo ancho, recorriendo (no costeanado), 37.753 millas náuticas (69.918 km). Exigió un gran sacrificio que suscitó el lógico orgullo de sus protagonistas. El real y gran tamaño de nuestro mundo fue descubierto y dibujó la imagen que tenemos de nuestro planeta.

Pero no nos engañemos. La gran obra que supuso la circunnavegación no era el objetivo del viaje. Lo que motivó emprender esta aventura fue lo mismo que movió a Colón a embarcarse en su viaje de 1492. En 1519 el verdadero objetivo del viaje seguía siendo que la corona española accediese a las maravillas y riquezas de Oriente y el dinero que se podría obtener si tenían éxito. No salieron a dar la vuelta al mundo, sino a alcanzar el **Maluco**, el riquísimo archipiélago de las especias o islas Molucas (Malasia). Y se debía llegar a Oriente navegando hacia Poniente, porque Portugal tenía su propio camino y cerraba el paso a los castellanos. Para Magallanes, América se erigía como una gigantesca barrera en ese camino y debía sortearse mediante el descubrimiento por el sur de un paso hacia el Pacífico. Veremos a lo largo del artículo los deseos y frustraciones, los miedos y alegrías de estos hombres. Esos sentimientos que menciono, y muchos más, recorrieron transversalmente los acontecimientos que protagonizaron y serán sus propios relatos los que nos los muestren.

Comencemos a analizar los orígenes de este viaje, mencionando a algunos de los hombres que serán determinantes en este logro. Dos poderosas personalidades favorecerán el viaje de Magallanes y Elcano, aunque una de ellas lo hará sin querer. Estas dos personas fueron dos monarcas importantísimos en aquella época. Hablamos de Carlos I de España y Manuel I de Portugal.

Carlos de Habsburgo (1500-1558), era un joven rey que había llegado a España como **Carlos I** para hacerse cargo de la enorme herencia de sus predecesores, y con una ambición imperial que favorecerá su apoyo al viaje de Magallanes. Tenía la necesidad de realizar grandes empresas para demostrar ser digno del título de emperador y si este viaje tenía éxito pensaba que sería un mérito más.

Manuel I de Portugal (1469-1521) era un monarca maduro, llamado el Afortunado, pero su ingratitud para con los que les habían servido bien, impulsó al destierro a muchos de sus mejores

súbditos que buscaron preferentemente en España un lugar en el que prosperar y obtener las ganancias que Manuel les negaba. Tres de esos hombres fueron **Hernando de Magallanes**, hidalgo portugués veterano soldado y marino de anteriores viajes a la India, **Ruy Faleiro** (1455-1523), cosmógrafo y navegante también portugués y **Cristóbal de Haro** (?-1541), rico comerciante burgalés. Todos ellos buscaron su futuro, el patronazgo y la financiación necesarias para su proyecto en la corte española, molestos por el trato recibido en la portuguesa. Manuel I, por su mal proceder con estos hombres, entregó en bandeja de plata la realización de esta arriesgada pero prometedora empresa a Carlos I.

Maximiliano Transilvano (1485-1538), que fue un influyente secretario de Carlos I y estuvo emparentado con Cristóbal de Haro nos cuenta: “*El año de 1518... Hernando de Magallanes, capitán, y Cristóbal de Haro, mercader, se vinieron a la corte de nuestro emperador y rey de España, determinados para demostrar a SM... que Malaca [las Molucas] se creía estar en los términos de la partición de Castilla...*” Y es que la repartición del planeta entre Castilla y Portugal en el **Tratado de Tordesillas** (1494), y la gran dificultad para situar con exactitud el límite oriental entre ambas potencias, abrió el camino a la especulación y daba soporte científico a las pretensiones de Magallanes y Cristóbal de Haro. En realidad las Molucas no caían del lado castellano, pero estaban tan cerca del límite entre las dos potencias (a solo 650 km, que eran una minucia para los 40.000 km de la circunferencia terrestre) que la duda, de por sí, ya sirvió para impulsar la expedición.

Como vemos, el proyecto de la expedición se fundamentaba en la ingratitud de un rey, la ambición de unos socios y una geografía fantástica y su errónea visión del mundo, que también ayudó y no poco.

Las negociaciones para establecer un acuerdo y las condiciones del viaje se llevan a cabo en Valladolid (primavera de 1518), representando a Carlos I el obispo de Burgos, **Juan Rodríguez de Fonseca** (1451-1524). Se firman las **Capitulaciones** (22 marzo de 1518) con las siguientes directrices: no se invadirá el hemisferio portugués, el rey pagaría toda la expedición y Magallanes será el capitán general de la misma, recibiendo al final del viaje el 20% de beneficios, dos islas en propiedad y 50.000 maravedíes al año. Ya veremos que algunas de estas directrices se modificarán, en algún sentido. En 1519 Carlos I, a la muerte de su abuelo **Maximiliano I**, (1459-1519) fue elegido como su sucesor por los siete grandes electores del **Sacro Imperio Romano Germánico** y las fuertes sumas de dinero que tuvo que emplear en comprar las voluntades que lo

HISTORIA MODERNA

convirtieron en el emperador Carlos V, mermaron sus recursos para afrontar la totalidad del viaje a las Molucas. Finalmente aceptó la participación de capital ajeno a la corona y Cristóbal de Haro y sus socios alemanes invirtieron hasta costear el 21% del viaje pues, por esos problemas de financiación, la salida de los barcos se llegó a retrasar hasta en tres ocasiones. La previsión inicial era partir en agosto de 1518.

Portugal intentó obstaculizar los acuerdos al ser conscientes de los riesgos para su monopolio si la empresa fructificaba. **Fray Bartolomé de las Casas** (c.1484-1565) dirá al respecto: *“Díjose que andaban por matar a él [Magallanes] y al bachiller Ruy Faleiro... así andaban a sombra de tejados, y por eso el obispo de Burgos [Juan Rodríguez de Fonseca], cuando se tardaba en negociar con él, después del sol puesto, enviaba gente de su casa, que hasta la posada le acompañaran...”*. No se tiene la certeza de que intentasen matarlos, pero si existía esa preocupación que recoge de las Casas.

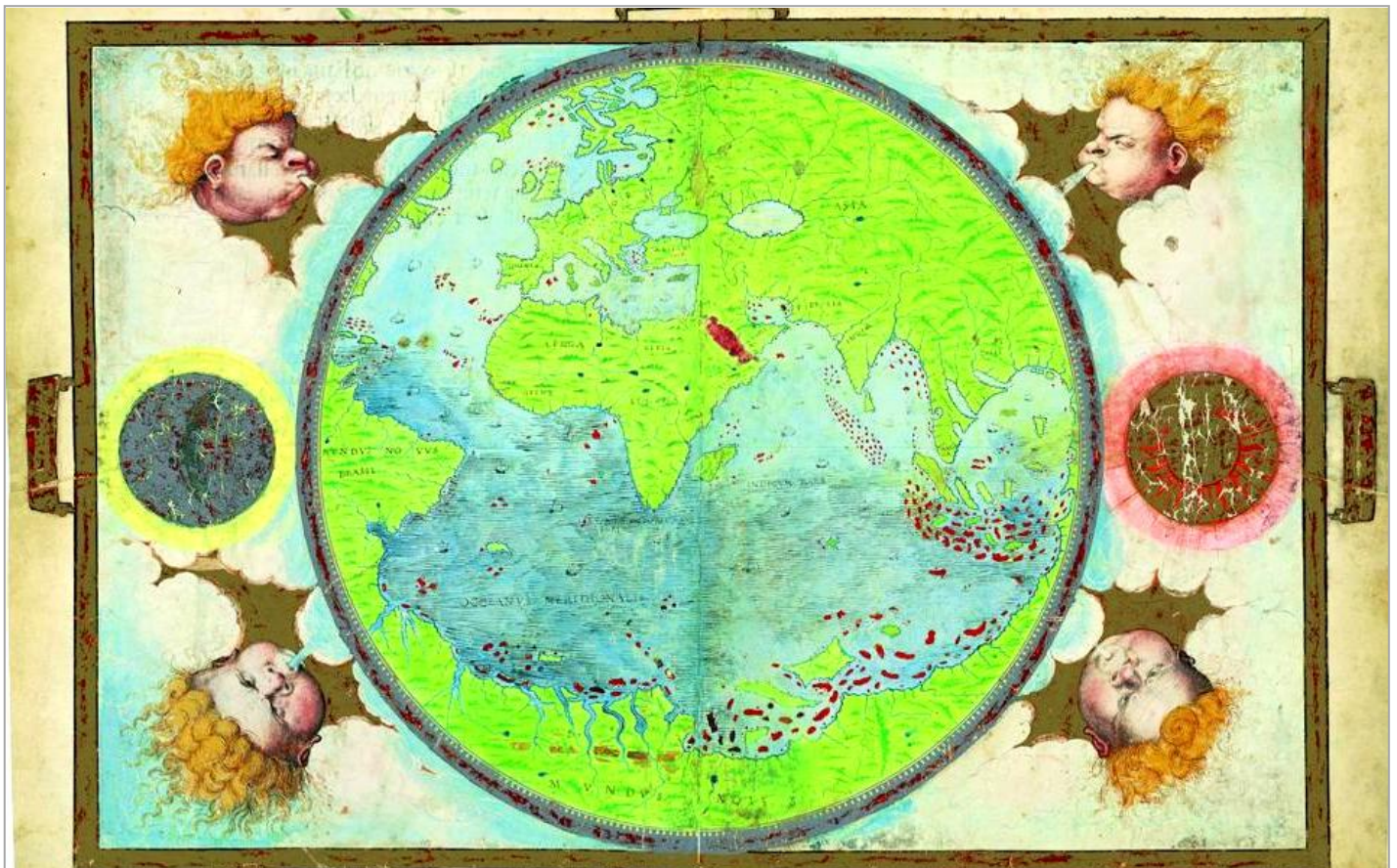
También es posible que Portugal intentara usar la cartografía como arma contra el proyecto castellano. El **Atlas Miller** (1519) elaborado en Portugal será el “armamento” cartográfico ya que el modelo ptolemaico representado en sus imágenes favorecía a Portugal. En ese atlas el Atlántico y el Índico formaban un enorme “mediterráneo”

(entiéndase: que está en medio de tierra), rodeado de tierras por todas partes. Si eso era así, la única ruta marítima directa desde Europa a las Molucas sería la del cabo de Buena Esperanza al sur de África.

Los consejeros reales de Carlos I dudaron al ver esos mapas, pero pensaron que el riesgo merecía la pena. Carta de Maximiliano Transilvano al arzobispo de Salzburgo el 5 de octubre de 1522: *“considerando el emperador que lo que se podía aventurar en hacer una armada era poco en comparación del interés que se esperaba... mandó aparejar y armar de su fisco y expensas cinco naos...”*. Esas naos fueron: **“Victoria”**, **“Concepción”**, **“San Antonio”**, **“Trinidad”** y **“Santiago”**. Estos 5 barcos, costaron 1,3 millones de maravedíes y en su reparación, que se hizo durante 54 días, se emplearon otros 910.000 maravedíes para dejarlas en perfecto estado.

El coste total de la inversión realizada para el viaje será de unos 9 o 10 millones de maravedíes. Por comparar, podemos recordar que el viaje de Colón supuso solo el desembolso de 2 millones.

Fueron necesarios quince meses de preparativos en Sevilla, del 1 de mayo de 1518 al 10 de agosto de 1519. Y tendrán en los Alcázares y las Atarazanas (que estaban bajo la jurisdicción de los Alcázares) de esta ciudad su centro neurálgico para reunir todo lo necesario. Y dos hombres ligados a estos enclaves colaboraron bastante con Magallanes. Hablamos de



Mapamundi de Lopo Homem, con participación de Pedro y Jorge Reinel, fechado en 1519, del llamado Atlas Miller.

HISTORIA MODERNA

Jorge de Portugal, noble luso de la casa de Braganza, que es el alcaide de los Alcázares y Atarazanas y su teniente (responsable del gobierno efectivo de los edificios reales), **Diego Barbosa**, que a finales de 1517 o comienzos de 1518 se convertirá en suegro de Magallanes.

No fueron unos preparativos fáciles, ya que uno de los factores a resolver fue la falta de tripulantes “autóctonos” como quería Carlos I. Veamos lo que expone Magallanes en una carta a este rey: *“Y en cuanto a los que Su Alteza manda que en la dicha armada no vayan ningunos hombres de mar portugueses... los recibió como hizo a otros muchos extranjeros destos reinos, conviene a saber; venecianos y griegos e bretones e franceses e alemanes e ginoveses, porque al tiempo que los tomo no se hallaba gente para la dicha armada de naturales de estos reinos, habiendo hecho pregonar en Málaga y en Cádiz y en todo el Condado y en esta ciudad [de Sevilla], el sueldo que Su Alteza les manda”*.

¿Cual era el problema por el que “gente para la dicha armada de naturales de estos reinos” no se sumasen al viaje? Pese al posible temor a lo desconocido, la realidad era que los españoles podían elegir participar en otras aventuras oceánicas menos peligrosas pero igual de prometedoras o más. Recordemos que a Panamá se la conocía como “*la Castilla del oro*”, por poner solo un ejemplo. Pese a ello, dos terceras partes de los tripulantes serán españoles (principalmente andaluces) y tanto ellos como los extranjeros buscarán satisfacer sus anhelos de una vida mejor con los beneficios obtenidos. Por exponer solo algunos de esos anhelos, vemos que Magallanes pretendía dejar de ser un pobre hidalgo y convertirse en un noble poseedor de tierras y

vasallos (como ya mencionamos, las Capitulaciones recogían su petición de dos islas) y Elcano, que era un maestre que había perdido su barco, pretendía obtener dinero para adquirir otro. **Antonio Lombardo Pigafetta** (c.1480-c.1534), autor de una de las crónicas más conocidas de sus vivencias en este viaje, quería convertirse en consejero de alguien poderoso que le proporcionase una buena posición pecuniaria y social gracias a la experiencia adquirida y **Andrés de San Martín** (s.XV-1521), piloto y cosmógrafo, debía dinero al rey. Como vemos, el deseo común era el de los beneficios económicos.

Conocedores del riesgo que suponía la empresa, a la hora de tener que enfrentarse con enemigos que podían surgir en tan largo viaje, junto a las provisiones y mercancías también embarcaron artillería y armas, custodiadas en las Atarazanas hasta el momento de zarpar. Las naos de Magallanes se equiparon con un considerable armamento: 10 bombardas gruesas, una docena de piezas medianas y otras 62 ligeras, con abundantes proyectiles y más de dos toneladas de pólvora, junto con 50 escopetas, 60 ballestas, 200 picas, 1.000 lanzas, armaduras, petos, cascos y rodelas.

De provisiones de alimentos llevan carnes y pescados en salazón, verduras frescas, fruta, quesos, harina, miel, manteca, bizcochos, aceite, vinagre, judías, arroz y especias. También hay membrillo, pero su consumo es casi exclusivo de los oficiales. Algunas de las cantidades de estos alimentos pueden llegar a impresionarnos pero apenas durarán unos meses y no serán suficientes para una travesía tan larga. Como ejemplos: de bizcochos unos 10.000 kilogramos, 200 botes de sardinas y arenques, 430 cabezas de ajo, y 7 vacas, que proveerían de carne y leche a los miembros de la expedición. Cuando



Ilustración que representa a la “Armada de la Especiería” al completo, con las cinco naos que la componían

hablamos de bizcochos, deben olvidar ustedes cualquier semejanza a los bizcochos que comemos nosotros hoy día. Los bizcochos de estos marineros (del latín “*bis coctus*”, término que es una alteración del antiguo participio español *biscocho* “cocido dos veces”) eran unos panes o tortas de harina horneadas dos, tres o incluso más veces con el fin de eliminar toda el agua de su masa y evitar que se pudriesen. Quedaban así muy duras y secas y solo podían consumirse si se humedecían previamente en agua o vino. Si no se mojaban corría peligro la integridad de los dientes de los marineros y los novatos solían ser víctimas de ese descuido y perdían algunos de sus dientes al morderlas precipitadamente. También eran fundamentales las toneladas de agua embarcadas y más de 250 barriles de vino de Jerez. Los alimentos frescos se cargaron lo más cerca posible de su salida al Atlántico en Sanlúcar de Barrameda para prolongar algo su “fecha de caducidad”.

El profesor emérito de la Universidad de Sevilla, **Pablo Emilio Pérez-Mallaína**, que fue catedrático de Historia de América en dicha universidad (y tuve la inmensa suerte de ser alumno suyo) es uno de los mayores conocedores de la historia naval, siendo reconocidos sus estudios y publicaciones a nivel internacional. En su excelente obra “**Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI**” y en otros muchos libros y artículos este gran historiador ha analizado como era la vida a bordo de un navío en el siglo XVI y nos habla, entre otras muchas cosas, de cómo en estos barcos “*la alimentación presentaba una paradoja básica*”. Como hemos mencionado, la única forma segura de conservar los alimentos era mantenerlos en salazón o deshidratados y para desgracia de los tripulantes, el agua dulce era un bien siempre escaso que, desde el principio, estaba duramente racionado. Las botijas de agua ocupaban un gran volumen y ello repercutía negativamente en la rentabilidad económica del navío, por ello, los maestros y despenseros procuraban siempre llevar las raciones ajustadas al “cuartillo”, que era la medida de capacidad más común para los líquidos de la época. Pueden imaginar el problema que suponían esas raciones compuestas por ejemplo de pescado salado, tasajo (carne ahumada y seca), o el célebre bizcocho, cuando la bebida era siempre escasa. En palabras de Pérez-Mallaína: “*La sed era, pues, uno de los mayores tormentos a que se sometía a los viajeros y tripulantes*”.

Las fuentes no se ponen de acuerdo en la cifra exacta de los integrantes de la expedición y oscilan entre los 239 y 260, pero podemos tener un número cercano a la realidad en la estimación que hace

Tomás Mazón en su obra “**Elcano, viaje a la historia**”, un exhaustivo análisis de las fuentes. Según este autor 247 hombres son los integrantes de la expedición, aunque cree que puede ser alguno menos porque: “*En Tenerife embarcaron 4 personas y desembarcó uno, lo cual es un dato que no siempre se tiene en cuenta y resulta fundamental, además de que cuento con dos nombres que figuran en la lista de fallecidos que no están relacionados en la de embarcados, más uno que consta en la relación de sueldos que se pagaron a los que volvieron con la San Antonio, por cierto, fallecido durante el viaje de vuelta, que no aparece en ningún otro listado*”.

Y la procedencia de estos hombres era: 148 de España (68 de ellos andaluces), 28 de Portugal, 27 de Italia, 15 de Francia, 9 de origen desconocido, 8 de Grecia, 5 de Países Bajos, 3 de Alemania, 1 de Inglaterra, 1 de Irlanda y 1 de Malaca.

PARTE LA ARMADA DE LA ESPECIERÍA

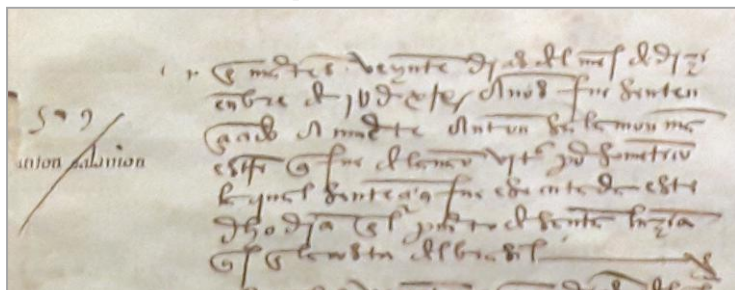
Finalizada por fin la compleja organización de la que se llamó “Armada de la Especiería”, partieron de Sevilla un 10 de agosto, pero estuvieron en **Sanlúcar de Barrameda**, donde concluyeron de embarcar las últimas vituallas, hasta el 20 de septiembre de 1519, cuando abandonan su puerto adentrándose en el océano **Atlántico** en dirección a Tenerife, a donde llegan tras una travesía de 6 días. De **Tenerife** parten el 30 de septiembre.

No tardaron en surgir los problemas entre Magallanes y **Juan de Cartagena** (s.XV-1520), veedor real, capitán de la “San Antonio” y “*persona conjunta*” (lo que equivalía a testigo de la Corona) impuesta por el obispo Fonseca en contra de la voluntad del portugués para comandar junto con él la expedición. El malestar de Magallanes era lógico, pues ya vimos que las Capitulaciones establecían que él sería el capitán general de la misma. Mal se presentaba el desenlace futuro de esa rivalidad.

Magallanes era reacio a dar explicaciones sobre el rumbo y las tensiones crecieron con algunos capitanes. Juan de Cartagena fue relevado del mando y apresado (veremos unas líneas más abajo el relato de Elcano sobre esto) incluso antes de llegar a las costas de **Brasil**, aunque poco después fue liberado. Tuvieron una buena experiencia con los nativos brasileños y el trato fue cordial. Fue en un puerto de Brasil, en la bahía de **Santa Lucía** (al que llegaron el 13 de diciembre, tras 75 días de travesía) donde se produjo la primera muerte de la expedición, que fue por una sentencia de ejecución a muerte. No le tembló el pulso a Magallanes al condenar a muerte al maestre de la “Victoria” **Antón Salamón** por sodomía, (llamado en esa época el “*pecado nefando*”) con el grumete **Antonio Genovés** (que fue perdonado). Según revelaría Elcano a los

oficiales de la Casa de Contratación tras completar el viaje, el prendimiento de este maestro, y posterior ejecución, no ayudo en el clima tenso entre Magallanes y Juan de Cartagena: *"que esto fue en la costa de Guinea sobre la prisión de un maestro que había prendido allí por sodomía [sodomía] y prendió luego el mismo día Magallanes a Juan de Cartagena por ello y le privó de la capitanía, y quísole echar desterrado en la costa de Brasil"*.

Esta ejecución quedó registrada en la **Declaración de fallecidos en el viaje** que se conserva en el Archivo General de Indias de Sevilla: *"En martes, a veinte días del mes de diciembre de MDXIX fue sentenciado a muerte Antón Salamon, maestro que fue de la nao Victoria, por somético [sodomítico], la cual sentencia fue ejecutada este dicho día en el puerto de Santa Lucía"*



Detalle de la "Declaración de fallecidos" con Antón Salamón

El 27 de diciembre abandonan la bahía de Santa Lucía y llegan al **Río de la Plata** (este nombre no olvidemos que realmente designa a un estuario) el 11 de enero de 1520. Tras este cruce del Atlántico y superar la desembocadura del Río de la Plata y dirigirse al sur los problemas se recrudecieron. Magallanes decidió invernar antes de entrar en el estrecho, tras llegar al puerto de **San Julián** (31 de marzo de 1520), al sur de **Argentina**. Y las disputas entre ambos se intensificaron al no querer invernar allí Juan de Cartagena y otros capitanes (**Gaspar de Quesada** y **Luís de Mendoza**). A la misa organizada en tierra por Magallanes no asistió Juan de Cartagena, y en la madrugada siguiente protagonizó la sedición. Cartagena quería regresar a España y Magallanes pretendía seguir adelante con la empresa. Cartagena tras ser encarcelado logró tramar una rebelión, provocando la clara división entre los oficiales que querían volver y los que apoyaban seguir buscando el paso hacia el Pacífico. Las naos "Victoria", "Concepción" (Elcano era su maestro) y "San Antonio" se amotinaron, mientras permanecían fieles a Magallanes la "Trinidad" y la "Santiago". Fue un inevitable enfrentamiento armado el que decantó del lado de Magallanes la victoria. Una estratagema de Magallanes contra uno de los capitanes rebeldes tuvo éxito. Envío con una carta "conciliadora" al alguacil mayor, **Gonzalo Gómez de Espinosa** (1479-c.1540), hombre de su total

confianza, para entregársela al capitán de la "Victoria", **Luís Mendoza**. Mientras Mendoza la leía fue apuñalado por el alguacil y sus hombres tomaron el barco. El 7 de abril manda cortar la cabeza y descuartizar a Gaspar de Quesada, capitán de la "Concepción", aunque a Juan de Cartagena (por ser grande de España), no se le descuartizó. Fue abandonado en un islote para que muriese junto a su confesor, fray **Pedro Sánchez de la Reina**, *"con sendas taleguitas de bizcochos e sendas botellas de vino"*.

Al resto de amotinados, parece ser que no le quedó más remedio que perdonarlos al necesitarlos para el gobierno de las naves. Según cuenta el marinero que luego llegó a piloto **Ginés de Mafra** (1493-1546), cuyos análisis suelen ser certeros y tiene, en mi opinión, un relato más ecuánime y objetivo que Pigafetta, quiso ejecutarlos, pero *"esta crueldad no consintió la demás gente de la armada"*. Pigafetta era tan partidario de Magallanes que a Elcano, por ejemplo, ni lo nombra en su crónica.

Pongamos como un ejemplo más de su firmeza, que no dudó al ejecutar a un astrónomo amotinado con la tortura de la garrucha, que era el castigo por excelencia de los barcos. Le ataban las manos a la espalda y lo subían al extremo de una verga. Lo dejaban caer y, cuando llegaba al agua, lo sujetaban y se descoyuntaba.

Este inflexible Magallanes es descrito por fray Bartolomé de las Casas, que lo conoció en persona: *"Este Hernando de Magallanes debía ser hombre de ánimo y valeroso en sus pensamientos y para emprender cosas grandes, aunque la persona no la tenía de mucha autoridad, porque era pequeño de cuerpo y en sí no mostraba ser para mucho... tampoco daba a entender... que quien quisiera pudiese fácilmente supeditar[le], porque parecía ser recatado y de coraje"*.

Por ahora, nadie más discutiría la autoridad del Capitán General.

BUSCANDO HACIA EL SUR UN PASO

El contacto con los miembros del pueblo **tehuelche** (llamados "**patagones**" por los hombres de esta armada) en la bahía de San Julián no fue amistoso y tuvieron enfrentamientos, apresando a dos patagones. Al llegar la primavera al hemisferio sur se decidió la partida de las cuatro naos restantes, ya que la "Santiago", capitaneada por **Juan Serrano**, naufragó cuando un temporal la estrelló contra la costa al ser enviada a pescar y a cazar pingüinos.

El 24 de agosto salieron del puerto de San Julián pero unas condiciones meteorológicas muy malas les obligan a parar 2 días después en el puerto de **Santa Cruz**, donde permanecen 53 días. Por lo

menos en esta zona la pesca es mucho más abundante. El 18 de octubre de 1520 abandonan la desembocadura del río de Santa Cruz (a unos 50° latitud sur), con vientos contrarios.

Tres días después llegaron a la entrada del Estrecho (52° latitud sur), tras una punta de arena, hoy día llamada punta **Dúngenes**. El cabo anterior a esa punta fue bautizado “de las Vírgenes”. En los días siguientes las naos exploraron en distintos grupos el oeste y, aprovechando la circunstancia, la “San Antonio” decidió desertar. Sus oficiales amotinados pusieron rumbo a España (tardando 6 meses en regresar), con el piloto portugués **Esteban Gómez** al frente. Se estima que iniciaron esa vuelta en la “San Antonio” 59 hombres, de los que morirían 2 en el camino. Lo penoso es que hicieron esa vuelta a España con una parte muy importante de los víveres que hubiesen sido cruciales para evitar la muerte de muchos en la singladura del Pacífico que tenía por delante la armada, hasta llegar al Maluco. Llegarán a España en mayo de 1521, “denunciando” ante Carlos I el que ellos creían un extremo autoritarismo de Magallanes. El emperador dará crédito a los testimonios de estos desertores y los pondrá en libertad, suprimiendo la paga a **Beatriz Barbosa**, esposa de Magallanes.

El que hoy conocemos como **estrecho de Magallanes** (550 km de estrecho) tardaron tanto en cruzarlo (38 días) como Colón tardó en atravesar el Atlántico (unos 5.000 km) desde las Canarias a la Bahamas. No se podía navegar de noche y se debía tener un extremo cuidado para no encallar. Gines de Mafra expone: *“Aquí estaba Magallanes muy pensativo, a ratos alegre, a ratos triste, porque cuando le parecía que aquel era el estrecho que había prometido, alegrábase tanto que decía cosas de placer, luego tornaba triste si por alguna imaginación le parecía que no era aquel”*

Dudas, ansiedades y tristeza estaban presentes en esos hombres inmersos en una navegación tan delicada y estresante, pero la alegría se abrirá paso finalmente. Y esa alegría será inmensa cuando ven el final del estrecho: *“durante este tiempo se envió una chalupa muy bien equipada para que reconociese el cabo de este canal que desembocaría en otro mar. Los marineros de la chalupa volvieron al tercer día y nos comunicaron que habían visto el cabo en que terminaba el Estrecho y un gran mar, esto es, el océano. Todos lloramos de alegría.”*

En palabras de Ginés de Mafra: *“Cada uno se tuvo por dichoso en haberse hallado en cosa que otro antes que él no se había hallado. Salió el armada del Estrecho a la mar del Sur, y dieron muchas gracias a Dios por se lo haber deparado.”*

El 28 de noviembre de 1520, según Pigafetta, dejaron atrás el estrecho que denominaron **“de la**

Victoria” (actual “estrecho de Magallanes”) y se adentraron en el océano que llamarían **“Pacífico”**.

EL INFIERNO DEL PACÍFICO

La travesía de ese océano fue mucho más larga de lo que esperaban ya que la tierra se revelaba mucho más grande de lo que ellos creían, para su desgracia. La climatología fue propicia, con vientos constantes a favor y sin borrascas, avanzando cada día unas 70 leguas (385 km). Sin embargo, el océano se muestra infinito y es un auténtico infierno por la falta de víveres. La situación será especialmente dura para la “Victoria”, donde el escorbuto o una epidemia hicieron que la mayoría de los que perecieron en esta etapa del viaje fuesen miembros de su tripulación.

Pensemos que en el Pacífico cabrían todos los continentes del planeta y atravesaron esa inmensidad de 162 millones de kilómetros cuadrados (el Pacífico) en más de 3 meses. Pigafetta: *“Durante estos tres meses y veinte días recorrimos cuatro mil leguas poco más o menos [22.400 km] en el mar que llamamos Pacífico, porque mientras hicimos nuestra travesía no hubo la menor tempestad... El bizcocho que comíamos ya no era pan, sino un polvo mezclado de gusanos que habían devorado toda la sustancia, y que además tenía un hedor insoportable por hallarse empapado de orines de rata. El agua que nos veíamos obligados a beber estaba igualmente pútrida y hedionda. Para no morir de hambre, nos vimos aun obligados a comer pedazos de cuero de vaca con que se había forrado la gran verga para evitar que la madera rozase las cuerdas... Frecuentemente quedó reducida nuestra alimentación a serrín de madera como única comida, pues hasta las ratas, tan repugnantes a los hombres llegaron a ser un manjar tan caro que se pagaba cada una a medio ducado”*.

Ante esa falta de agua (la de lluvia resultaba insuficiente), algunos marinos no resistían más y lanzaban cubos al mar para aliviar su sed con agua salada. Esto les generaba una serie de cólicos enormes que provocaba el empeoramiento de su estado de deshidratación.

Si fueron felices al encontrar el estrecho, al terminar la travesía del Pacífico, Ginés de Mafra cuenta: *“Yendo navegando esta armada..., uno que estaba en la gavia que se llama Navarro, dijo a grandes voces: tierra, tierra. Con esta subida palabra todos se alegraron tanto que el que menos señales de alegría mostraba se tenía por más loco.”*

La “tortura” de esta navegación por el Pacífico había finalizado al llegar a la actual **Guam** el 6 de marzo de 1521, que ellos llamaron la **“Isla de los ladrones”** (los habitantes rodeaban a las naos con sus embarcaciones pequeñas y trepaban saltando

HISTORIA MODERNA

sobre sus cubiertas para robar todo lo que podían) y posteriormente a las Filipinas, donde el agua potable y los alimentos frescos fueron la mejor medicina para su maltrecha salud.

Bautizaron al actual archipiélago de las **Filipinas** como “**de San Lázaro**” y tras hacer escala en varias islas se encaminaron a una muy rica en oro llamada **Cebú**, “distrayéndose” en parte del objetivo de las Molucas. A Cebú llegan el 7 de abril y tuvieron un inicio prometedor, ya que su rajá se declaró vasallo de Castilla y se convirtió al cristianismo, pero posteriormente mostraría su verdadera cara.

Ginés de Mafra comentaba que el capitán General desde que llegó a Filipinas, con sus hermosos paisajes, su numerosa población, y sus gobernantes adornados con gruesos collares de oro y aunque todavía no habían llegado a Las Molucas, “*dijo a los suyos que ya estaban en la tierra que había deseado*”. Esta ambición de hacerse señor de aquellas islas es lo que explicaría su imprudente conducta de querer imponerse rápidamente a todos los reyezuelos locales, algo que lo llevaría a la muerte, pues, sigue diciendo Mafra: “*según decían traía ciertas islas de merced perpetua; barrúntase que quería tomar entre ellas a Cebu porque él lo había dicho muchas veces*”.

Magallanes cometió el error de entrometerse en las disputas tribales de Cebú con sus vecinos por los acuerdos con los españoles y pagó con su propia vida la osadía de participar en dichas luchas. En **Mactán**, una pequeña isla situada al norte, “*había un señor soberbio*” que se negó a cualquier pacto con los castellanos. Magallanes decidió darle una lección, y aunque el rajá de Cebú intentó parar su ímpetu, el quiso “*que viese como peleaban los leones de España*”. Así que sin atender los consejos de nadie, pues Magallanes “*debía ser más animoso que de consejo*”, entró en batalla el 27 de abril de 1521, con armas superiores pero incapaces de contrarrestar los aproximadamente 2.000 guerreros armados con grandes escudos y lanzas de Mactán.

Magallanes solo reunió unos 50 hombres, pues muchos de ellos estaban enfermos, equipados con armaduras y petos, pero sin tener protegidas las piernas ya que debieron desembarcar demasiado lejos de la orilla. La marea no permitió acercar las barcas a la playa y la llegada a la costa se hizo con el agua por la cintura. Pigafetta relata la muerte de su admirado jefe: “*Duró el desigual combate casi una hora. En fin un isleño logró poner la punta de la lanza en la frente del capitán, quién furioso, le atravesó con la suya, dejándola clavada. Quiso sacar la espada, pero no pudo por estar gravemente herido en el brazo derecho; se dieron cuenta los indios, y uno de ellos, asestándole un sablazo en la pierna izquierda le hizo caer de cara, arrojándose entonces contra él. Así murió nuestro guía, nuestra luz, y nuestro sostén*”. Junto a Magallanes perecieron 7 de sus hombres.

El piloto Ginés de Mafra no era tan admirador de Magallanes, señalando su imprudencia: “*Por lo leído se puede colegir la casquetada [majadería] que el desdichado Magallanes quiso hacer en cosa de tan poca importancia, que andando el tiempo pudiera muy mejor hacer*”.

A estas muertes sinsentido le siguió la mayor de las traiciones del rajá de Cebú. Viendo la debilidad de los expedicionarios y presionado por otros jefes locales, invitó a los principales capitanes a un banquete el 1 de mayo y allí asesinó a 26 hombres. Entre estos capitanes y oficiales destacados estaban **Juan Rodríguez Serrano**, capitán de la “Concepción”, el cosmógrafo sevillano **Andrés de San Martín** o **Duarte Barbosa**, pariente político de Magallanes y sucesor de éste al mando del viaje. Afortunadamente, para la continuidad de la expedición y los testimonios que nos dejaron, ni Elcano, enfermo, ni Pigafetta, herido en Mactán, acudieron al convite mortal y pudieron regresar para contarnos lo sucedido en la circunnavegación.

Ante este ataque, los supervivientes huyeron rápidamente, sin una jefatura clara. Se vieron en la necesidad de designar a nuevos capitanes. Como



Diorama que representa el enfrentamiento de Mactán en el que murió Magallanes. Ayala Museum, Makati, Filipinas

capitán de la “Trinidad” y por tanto de la expedición, eligieron al piloto portugués **Joáo Lopes Carvalho** y como capitán de la “Victoria” fue designado **Gonzalo Gómez de Espinosa**, alguacil mayor que, como ya comentamos, fue clave en sofocar el motín encabezado por Juan de Cartagena.

Un tiempo después, la “Concepción”, que era la nave que estaba en peores condiciones y donde servía Elcano, tuvo que ser abandonada y quemada por su propia tripulación. Esto se debió a que no había hombres suficientes para dotar y gobernar de un modo adecuado tres naves. Ya solo quedaban unos 116 o 117 hombres. Estos se distribuyeron entre las dos que estaban en mejor estado.

Con la “Trinidad” y la “Victoria” iniciaron una travesía que les llevó en julio de 1521 a **Brunei** (en la isla de **Borneo**). Tras un buen comienzo con el sultán, finalmente terminaron enfrentados en una “batalla” naval y tuvieron que dirigirse de nuevo a una isla en las Filipinas para reparar las naves durante un mes. Fue allí donde, a mediados de septiembre, fue destituido del mando Joáo Lopes Carvalho, siendo sustituido por Gómez de Espinosa que tomaba el control de la expedición y la “Trinidad”. La capitania de la “Victoria” la ostentaría desde ese momento Elcano. Tanto él como Gómez de Espinosa tendrán el asesoramiento del maestre genovés de la “Trinidad”, **Juan Bautista de Punzorol** y con las cartas y planos de Magallanes buscaron el rumbo a las Molucas.

ALCANZAN LAS MOLUCAS

El 8 de noviembre de 1521 los dos barcos saludaron con salvas de artillería a los habitantes de **Tidore**, una de las islas del Maluco. Por fin habían alcanzado el ansiado objetivo de su misión.

El caudillo local se mostró complacido con la llegada de estas dos naves ya que sus tripulantes les ofrecían más dinero que el que acostumbraba a recibir de los comerciantes portugueses. La estancia fue muy beneficiosa para los tripulantes que habían pasado tantas penalidades. Como es lógico, algunos de esos hombres dudaron sobre el siguiente paso porque las Molucas se mostraban ante sus ojos como un paraíso. ¿Qué debían hacer?: *“Morir en el paraíso o volver a casa... para morir en la mar”* *“Hubo algunos que prefirieron quedarse en las islas Maluco mejor que volver a España, ya por temor de que el navío no resistiera tan largo viaje, ya porque el recuerdo de lo que sufrieron antes de llegar a las Maluco les amedrentase, pensando que morirían de hambre en medio del Océano.”*

Se firmaron acuerdos diplomáticos con reyes vecinos y cargaron los barcos con las especias tan anheladas. El piloto Ginés de Mafra nos ayuda a

entender el incentivo que suponía para estos hombres la posibilidad de enriquecerse con esta aventura al llenar las bodegas de las dos naos que alcanzaron las Molucas con las especias valiosas. Además no debemos olvidar que esta carga no era exclusivamente para el rey ya que una parte de ella era para *“la compañía”*, es decir, los compañeros, la tripulación: Dice Ginés: *“La capitana [nao Trinidad] cargó para su majestad 1200 quintales y para la gente 200; la otra nao que se llamaba Victoria, cargó 800 quintales para su majestad y 200 para la gente”*.

Los beneficios del negocio se preveían muy cuantiosos si pensamos en el precio de dichas especias según el lugar. Continúa Gines: *“Luego comenzaron a entender en cargar las naos y signaron precio en la tierra con el rey de ella que se llamaba Almanzor [Almansur], éste se obligó a cargar ambas naos de clavo y dar cada bahar, que es peso de la tierra que será cinco quintales o más de Castilla, por cosas que compradas en Castilla no costaban tres ducados”*. Es decir, en las Molucas, 5 quintales era igual a 3 ducados pero en Sevilla, 5 quintales equivalían a 210 ducados: 70 veces más, un 7.000 % de incremento. Es lógico que ese afán de ganancias impulsara las velas de estos barcos y el espíritu de sus tripulantes.

Sin embargo, se apresuraron a partir antes de lo previsto ante el rumor de que los portugueses preparaban una flota en Malaca para capturar a cualquier barco enviado por la monarquía castellana. De hecho, un portugués amistoso, **Pedro Alfonso de Lorosa**, les informó de que el rey portugués había enviado dos flotas una al cabo de Buena Esperanza y otra al río de Solís, al cabo de Santa María en la entrada del estuario del Plata, aunque esta última no llegó a tiempo. Tras la llegada a España de los desertores de la “San Antonio” ordenó partir otra escuadra de seis navíos al Maluco para interceptarlos mandada por **Diego López Sequeira** para capturar la flota española aunque se vio detenida por una escuadra turca con la que tuvo que combatir.

Como nuestros protagonistas no sabían esos problemas que retrasaron a la escuadra portuguesa, dispusieron su partida hacia el oeste para el 18 de diciembre de 1521, pero la “Trinidad” no pudo hacerlo al tener muy dañado su casco y entrarle agua en exceso.

Las tripulaciones se modificaron una vez más y mientras la nave dañada se quedaba en Tidore para ser convenientemente reparada, se decidió que la “Victoria” partiese en solitario. Zarpaban con 47 tripulantes y 13 indígenas, con velas nuevas, que portaban una gran Cruz de Santiago y la inscripción *“Esta es la Figura de Nuestra Buenaventura”*.

HISTORIA MODERNA

Los dos grupos de hombres se despidieron el 21 de diciembre con una enorme tristeza por la despedida. Pigafetta expone: *“Nos dijeron que el tiempo era excelente para el viaje y que debíamos partir cuanto antes; pero tuvimos que esperar a que nos trajesen las cartas que nuestros compañeros que se quedaban en las Maluco mandaban a España, y no pudimos levar anclas hasta el mediodía. Entonces, los barcos se despidieron con una descarga recíproca de artillería; los nuestros nos siguieron en su chalupa tan lejos como pudieron, y nos separamos, en fin, llorando.”* Intuían que posiblemente sería la última vez que se viesan al ser conscientes de los peligros que a los dos grupos de hombres aun podían acecharles. La “Trinidad” zarpó el 6 de abril con unos 54 hombres, pero una enorme tormenta de doce días de duración dejó la nave destrozada y casi ingobernable. Dieron la vuelta y descubrieron las 14 islas **Marianas**, pero fallecieron 31 hombres por falta de alimentos. A Gonzalo Gómez de Espinosa, no le quedó otro remedio que entregar la “Trinidad”, llena de cadáveres a los portugueses: *“Cuando llegaron los portugueses a la nao de los nuestros ya en la cubierta de ella había algunos muertos y los vivos estaban tales que no los podían sacar fuera para echarlos a la mar”*. Solo quedaban 17 hombres. Los portugueses dirigieron la nao hasta **Ternate**, donde se hundió al intentar la descarga de sus bodegas. Continuaremos con lo que finalmente les deparó un destino cruel a estos 17 hombres al final del artículo.

REGRESO A CASA

El regreso para los tripulantes de la “Victoria”, tras lo vivido en el Pacífico, fue también durísimo con lo que les quedaba por delante en el **Índico** y el **Atlántico**. Esta vuelta a casa fue la travesía más larga ya que emplearon cinco meses atravesando el Océano Índico y contorneando **África** por su litoral atlántico, sin tocar tierra hasta llegar a **Cabo Verde**, como refleja Pigafetta: *“Algunos de nosotros, y sobre todo los enfermos, hubieran querido tomar tierra en Mozambique, donde hay un establecimiento portugués, porque el barco tenía vías de agua, el frío nos molestaba mucho y, sobre todo, porque no teníamos más alimento que arroz, ni más bebida que agua, pues toda la carne, por no tener sal con la que salarla, se pudrió. Sin embargo, la mayor parte de la tripulación, esclava más del honor que de la propia vida, decidimos esforzarnos en regresar a España cualesquiera que fuesen los peligros que tuviésemos que correr”*.

Tras una última escala en Timor, de la que partieron el 7 de febrero de 1522, se alejaron de la ruta costera frecuentada por los portugueses, dirigiéndose a 40° sur, lo que les enfrentó con los **“cuarenta rugientes”** (fuertes vientos de dirección oeste-este). Pese a que la mayoría de los hombres están enfermos, su idea de alejarse de la costa es firme. Albo nos cuenta: *“Tomamos la vuelta de la mar por estar en [ello] nuestra libertad”*. Sin embargo, empiezan a sufrir las tempestades del temible cabo de **Buena Esperanza**, y continúa: *“En*



“Fuimos los primeros”, obra de Ferrer-Dalmau que muestra la despedida entre los hombres de la “Trinidad” y la “Victoria”

HISTORIA MODERNA

esta costa hay muchas corrientes que el hombre no les halla abrigo ninguno, sino lo que la altura le da". El mástil y la verga del trinquete se parten ante la fuerza de la tempestad.

Ante las dificultades se plantean incluso arrojar la carga de clavo, pero deciden no hacerlo porque no quieren volver sin su preciado cargamento. Es otro de los muchos momentos cruciales del viaje. Nos cuenta Pigafetta: "*Hallándose la mayor parte de la tripulación inclinada más al honor que a la vida misma, determinamos hacer cuantos esfuerzos nos fuera posible para regresar a España.*"

Doblaron a mediados de mayo de 1522 y llegaron hambrientos, exhaustos y enfermos al golfo de **Guinea**. No pudieron evitar, ante esas duras circunstancias, tener que recalar en territorio portugués, las islas de **Cabo Verde**. Fingieron ser un barco que había sufrido los estragos de una tormenta en su vuelta de América, pero los portugueses descubrieron el engaño tres días después al comprobar que traían clavo, y eso solo podía provenir de un lugar, que no era precisamente América. Elcano resume a la perfección lo sucedido hasta este momento y como concluyeron esta etapa: "*se nos murieron de hambre 22 hombres; por lo cual y la falta de vituallas, arribamos a la isla de Cabo Verde, donde el Gobernador de ella me apresó el batel con trece hombres, y quería llevarme junto con todos mis hombres en una nave que volvía de Calicut a Portugal cargada de especiería, diciendo que solo los portugueses podían descubrir la Especiería; y a ese intento armó cuatro naves para apresarme; pero resolvimos, de común acuerdo,*

morir antes que caer en manos de los portugueses, y así, con grandísimo trabajo de la bomba, bajo la sentina, 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, regresamos"

Para despistar a los portugueses se habían dirigido primero al sur y después habían virado en busca del anticiclón de las **Azores**, que les llevó hasta una latitud a la altura de **Galicia**, desde donde pudieron poner rumbo a la desembocadura del **Guadalquivir** que les vio partir hacia ya demasiado tiempo. **Francisco Albo**, un marinero griego que comenzó como contramaestre de la "Trinidad" y finalizó la expedición como piloto de la "Victoria", nos sorprende por su frialdad en las anotaciones finales en su derrotero (diario técnico que refleja rumbos, avistamientos y posiciones en el mar) cuando tienen a la vista la costa de **España**: "*A los 4 del dicho [mes de septiembre de 1522] en la mañana, vimos tierra, y era el cabo de San Vicente y nos estaba al Nordeste, y así cambiamos la derrota al Este-Sureste por apartamos del mismo cabo. Fin del derrotero"*

Al llegar a Sanlúcar de Barrameda, Elcano, consciente de la proeza realizada, escribe el 6 de septiembre a Carlos I: "*Sabrà vuestra alta majestad como hemos llegado dieciocho hombres solamente con una de las cinco naves que V.M. mandó a descubrir la Especiería con el capitán Fernando de Magallanes, que gloria haya... Sabrà Vuestra Majestad [que] aquello que más debemos estimar y tener es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo para el occidente hayamos regresado por el oriente"*

Sanlúcar había presenciado la llegada de un barco en parte desarbolado y escorado y la sorpresa fue enorme al saber quienes eran esos 18 tripulantes y los 3 indígenas que les acompañaban. La imagen de estos hombres debió impresionarles por el estado en el que estaban. Imaginen además las condiciones higiénicas de ese barco tres años después. En esa época se solía decir que "*los barcos del rey se oían antes de verse"*.

Allí son recibidos efusivamente y se conoce incluso los alimentos que les entregaron: 12 arrobas de vino, 75 hogazas de pan y roscas, un cuarto de vaca y melones.

Dos días después entran en Sevilla y es Pigafetta, que está entre los 18 supervivientes, quien nos explica: "*El lunes 8 de septiembre echamos anclas junto al muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería. El martes saltamos todos a tierra, en camisa y descalzos, con un cirio en la mano y fuimos a la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria y a la*



"Regreso a Sevilla de Juan Sebastián Elcano en 1522", obra de Elías Salaverría. Ca. 1944-45. Museo Naval de Madrid

HISTORIA MODERNA

de Santa María de la Antigua, como lo habíamos prometido en los momentos de angustia”. Ese 9 de septiembre de 1522 los 18 supervivientes abandonan la “Victoria”.

No quiero evitar la oportunidad de recordar los nombres de esos 18 hombres y los otros 3 que, aunque no realizaron la circunnavegación, también llegaron en la “Victoria” a España. A algunos de ellos ya los hemos mencionado pero el resto también merecen ser recordados, aunque conozcamos muy poco o casi nada de sus vidas. Estos son:

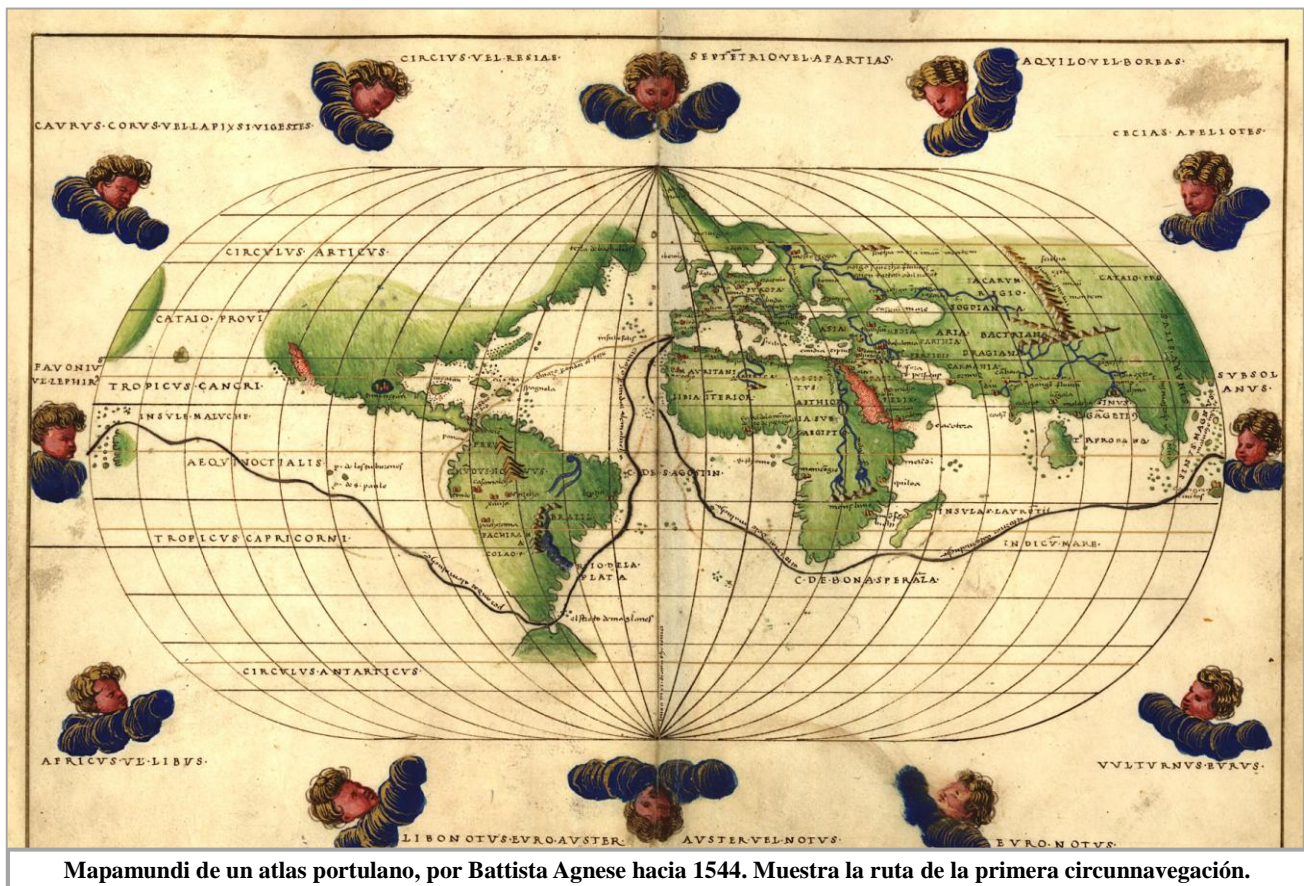
Juan Sebastián Elcano (capitán, de Guetaria), **Francisco Albo** (piloto, de Quíos, Grecia), **Miguel de Rodas** (maestre, Rodas, Grecia), **Juan de Acurio** (contramaestre, de Bermeo), **Hernando de Bustamante** (barbero, de Mérida), **Martín de Judicibus** (marino, de Génova, Italia), **maestre Hans** (lombardero, de Aquisgrán, Alemania), **Diego Carmona** (marinero, de Bayona), **Nicolás de Nápoles** (marinero, de Nauplia, Grecia), **Miguel Sánchez** (marinero, de Rodas), **Juan Rodríguez** (marinero, de Huelva), **Antonio Hernández Colmenero** (marinero, de Ayamonte, Huelva), **Diego Gallego** (marinero), **Juan de Arratia** (grumete, de Bilbao), **Juan de Santander** (grumete, de Santander), **Vasco Gómez**, el Portugués (grumete de Bayona), **Juan de Zubileta** (paje, de Baracaldo) y **Antonio Lombardo Pigafetta**, (sobresaliente de Vicenza, Italia). Los 3 “acompañantes” indígenas fueron: Manuel, Francisco y Juan Cermeño.

CONCLUSIÓN

Pérez-Mallaína, en algunas de las excelentes conferencias que ha impartido sobre esta primera vuelta a el mundo de Elcano y sus hombres, ha expuesto lo paradójico de éste hecho histórico: *“Aquellos hombres habían salido tres años antes en busca de las apreciadas especias, pero al regresar ya eran conscientes de que serían recordados no por el valioso cargamento que llevaban en la bodega sino por haber circunnavegado nuestro planeta”*. Será también una pena, que estos bravos e invencibles tripulantes desembarquen enfermos y con las encías hinchadas por el escorbuto, la endémica enfermedad de los marinos que había acabado con muchos de sus compañeros, sin saber que con haber masticado algunas flores de clavo de los centenares de kilos que trasportaban, su elevado contenido en vitamina C, uno de los más altos del mundo vegetal, les habrían salvado la vida.

Ya hemos mencionado como por el camino muchos habían muerto de enfermedades y hambre. También en enfrentamientos armados o ejecuciones. Otros 53 se quedaron en Indonesia para intentar volver de nuevo por el Pacífico y 13 fueron arrestados en Cabo Verde justo antes de volver a España.

Para conseguir los ansiados beneficios, tuvieron que sufrir mucho durante esos tres años, por lo que Elcano expuso, en una carta dirigida a Carlos I tras su regreso: *“Suplico a V.M. por los muchos trabajos,*



Mapamundi de un atlas portulano, por Battista Agnese hacia 1544. Muestra la ruta de la primera circunnavegación.

HISTORIA MODERNA

sudores, hambre, y sed y frio y calor que esta gente ha padecido en servicio de V.M., les haga merced de la cuarta y la veintena de sus efectos y de lo que consigo traen...” Es decir, pide por favor que no se les cobre los debidos impuestos.

El sueldo de Elcano fue de 104.000 maravedís, aunque quintuplicó sus ganancias con la quintalada, el peso en quintales (46 kilos) de las especias. Pese a ello, el viaje no resultó ningún negocio. Con la especias lograron pagar todos los gastos del viaje y apenas les quedó un 0,5 por ciento. Se perdieron cuatro de los cinco barcos. La empresa dejó 346.220 maravedís de beneficio.

Su valentía fue asombrosa y es normal que estuviesen orgullosos por la gesta realizada, dando la vuelta al mundo y demostrando empíricamente que la tierra es redonda y, sobre todo, que es enorme. Contribuyeron al fin de los monstruos presentes en los atlas previos a su viaje, como el ya mencionado atlas Miller. Ese miedo a lo desconocido en los confines del mundo se va desvaneciendo con el conocimiento más profundo de las fronteras. Y ese miedo será derrotado por esos barcos que eran las maquinas más punteras de su época y los hombres que las dirigían, que probablemente tenían la formación más completa y avanzada del momento con un amplísimo conocimiento técnico y científico.

El desfase horario se intuía, pero se descubrió que navegando hacia el Oeste se perdía un día.

Un mapamundi realizado en 1544 como el de **Battista Agnese** (1500-1564), el cartógrafo genovés que enseñó geografía a **Felipe II** (1527-1598), trazará por primera vez la ruta de la vuelta al mundo y marca la forma de la tierra de forma parecida a la actual.

Como ya vimos, el sufrimiento de los que partieron de las Molucas en la “Trinidad” fue brutal. Y los supervivientes de la misma, que fueron hechos prisioneros por los portugueses, terminaron siendo tratados con extrema dureza, obligándoles a realizar trabajos forzados, que continuaron en **Banda**, **Malaca** y **Cochín**. Fallecieron casi todos. El marinero **Juan Rodríguez "El Sordo"** consiguió volver a España por su cuenta en una nao portuguesa. Otros cuatro fueron llevados presos a Portugal: **Gonzalo Gómez de Espinosa**, **Ginés de Mafra**, **León Pancaldo** (piloto genovés) y **Hans Vargue** (lombardero), que moriría allí. Carlos I consiguió la libertad para los tres supervivientes, que regresarían a España a principios de 1527.

Y es que en una expedición como esta y en el durísimo oficio del mar, como dice Pérez-Mallaína, “*morir no era difícil*” y muchos de los que acuden a la llamada de ese trabajo son “*los hijos de la pobreza y de la inquietud*”.

Y algunos de los protagonistas de esta aventura

decidieron seguir arriesgando su vida en nuevas empresas, mientras otros tenían clarísimo que ya habían tentado demasiado a la suerte. Pigafetta, tras cruzar el Pacífico, era uno de estos últimos y dijo que cuando llegara a tierra, no volvería a subirse a un barco, de lo duro que resultó ese viaje. El que sí se embarcó de nuevo, cuatro años después, fue Elcano con tres hermanos y un cuñado al participar en la expedición de fray **García Jofre de Loaysa** que fue la segunda (1525-1536) con destino a las Molucas. Elcano y sus familiares fallecieron en esta infructuosa (aunque sus descubrimientos geográficos fueron notables) y desgraciada expedición. Elcano, falleció el 4 de agosto de 1526, en medio del Pacífico por ciguatera (enfermedad por ingerir peces o crustáceos con toxinas) o escorbuto, los estudiosos aun debaten sobre el tema y no hay consenso.

Quien si corrió mejor suerte fue el primer hombre en circunnavegar el planeta en dos ocasiones: el maestre Hans. Regresó con Elcano de la primera expedición como ya vimos y tuvo la fortuna de sobrevivir a la de Loaysa.

Tras el fracaso de la armada de Loaysa, Carlos I renunciaría a las Molucas a favor de Portugal por el tratado de Zaragoza (22 de abril de 1529), sin que nunca se hiciese efectiva una cláusula de reversión estipulada en el mismo. Pero más tarde, Felipe II pudo establecer su soberanía sobre las Filipinas, que servirían para extender la influencia española por todo Extremo Oriente y por la Micronesia (con la ocupación en el siglo XVII de las Islas Marianas, que sirvieron de etapa para las travesías hispanas desde Asia a América, y de las Islas Carolinas y Palaos, retenidas por menor tiempo).

El archipiélago filipino se convirtió en el eje de un comercio transpacífico que unió a la China de los Ming (y luego de los Qing) con el Virreinato de México durante 250 años mediante el llamado Galeón de Manila. Igualmente, España continuó la exploración del Océano Pacífico ahora en demanda de la *Terra Australis* hasta la cancelación de este nuevo ciclo de expediciones en 1607 (que habían descubierto las islas Salomón, las Marquesas y las Vanuatu y atravesado el estrecho denominado de Torres por otro navegante hispano).

Fue la plata española, es decir la plata proveniente de las minas del Virreinato de México y, en menor medida, de las minas del Virreinato del Perú la artífice de la primera globalización. La circunnavegación de Juan Sebastián Elcano y sus heroicos compañeros de viaje sería la semilla de ese fenómeno.

Los océanos, en esta apasionante época, “*dejan de ser una barrera y se convierten en un camino*”. El paso de la Edad Media a la Edad Moderna será remarcado por esos viajes y sus resultados.

Hasta dónde llegó cada nave

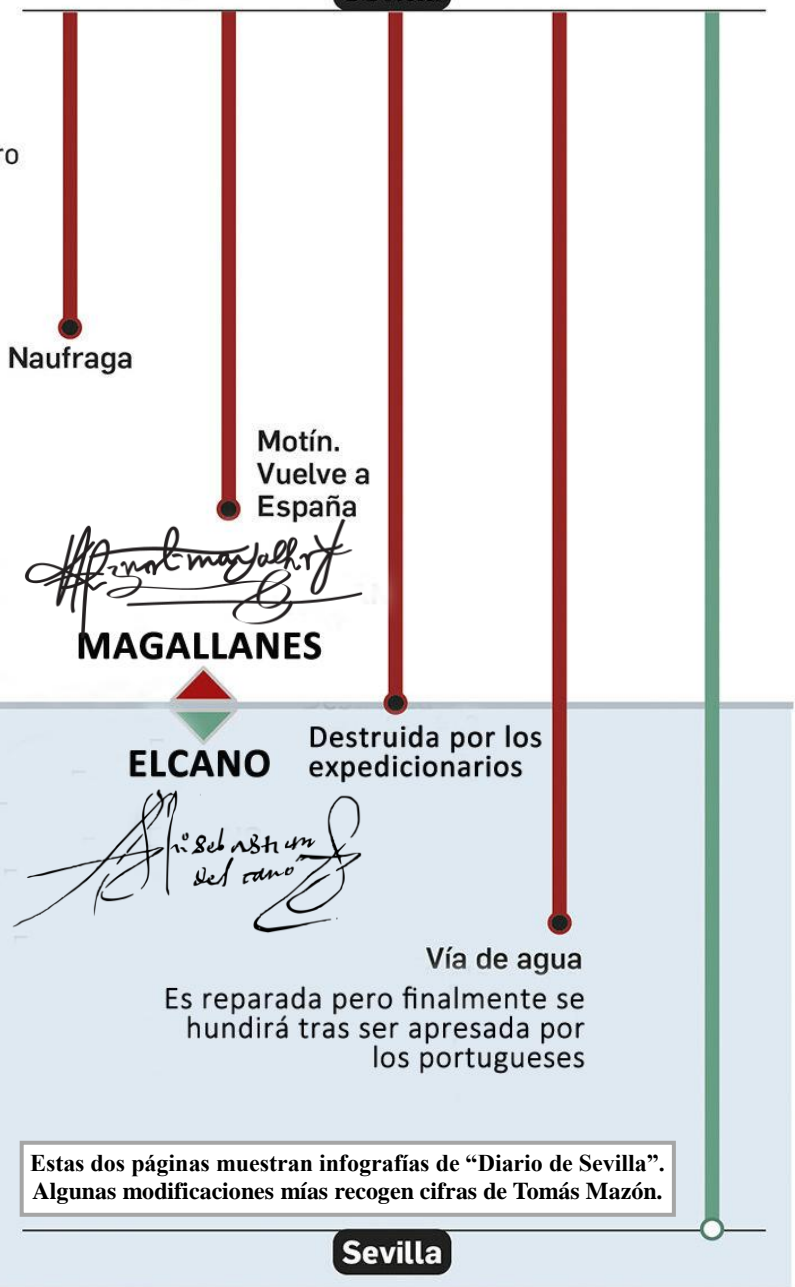
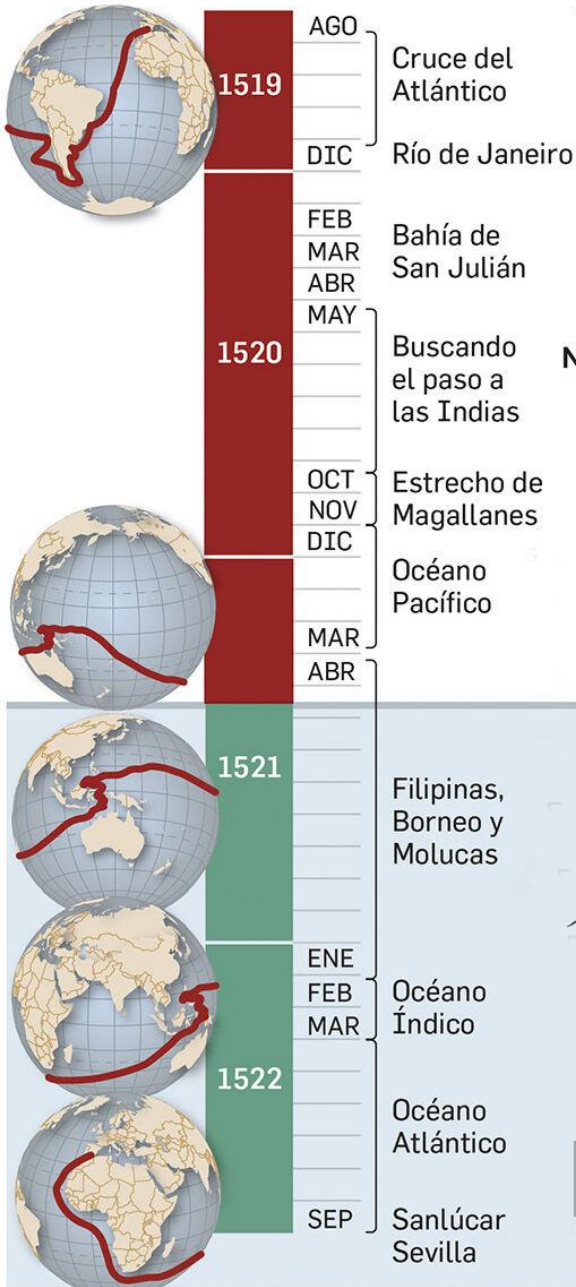
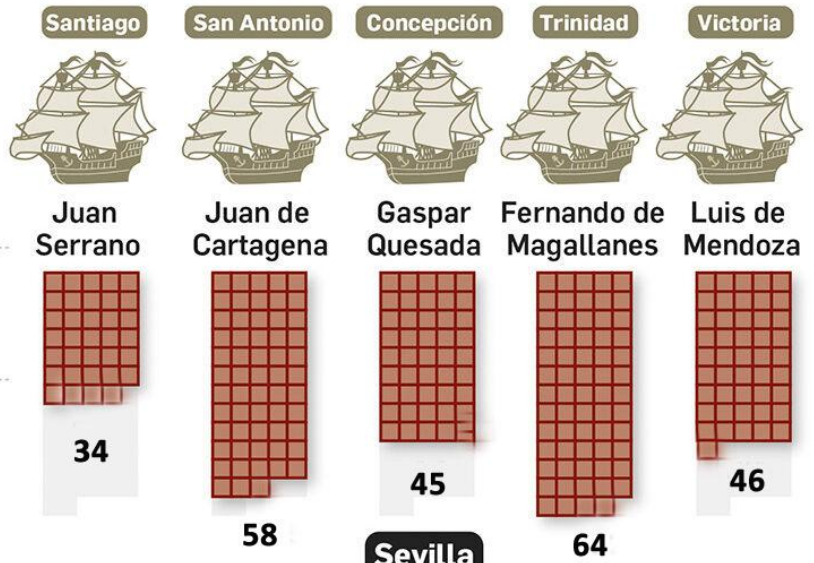
Distancia recorrida por cada nao de la expedición

CAPITÁN

HOMBRES A BORDO

Número total

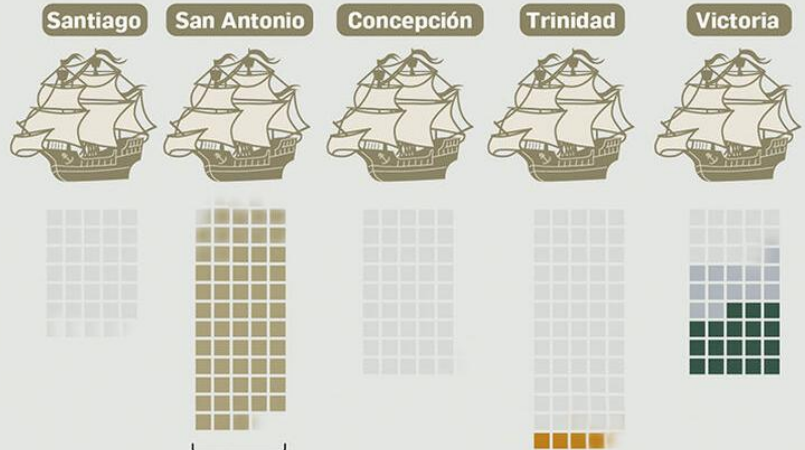
CRONOLOGÍA



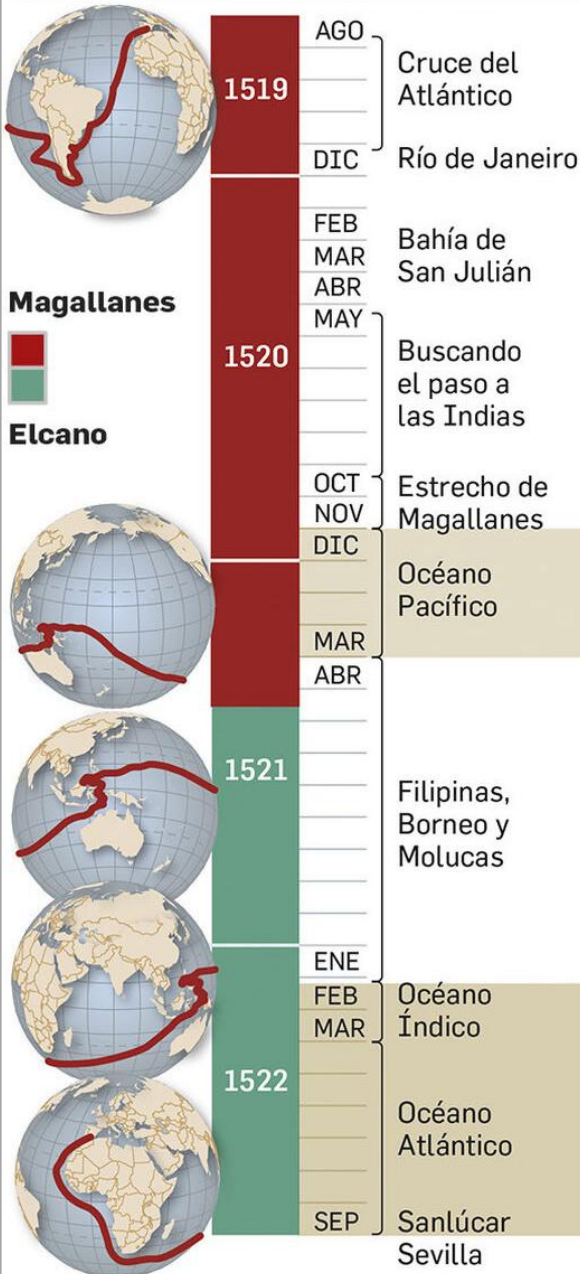
Estas dos páginas muestran infografías de "Diario de Sevilla". Algunas modificaciones mías recogen cifras de Tomás Mazón.

Los supervivientes de la vuelta al mundo

- **18 hombres** completaron la Vuelta al Mundo
- **13 supervivientes** de la Victoria, aprisionados en Cabo Verde durante el regreso, llegaron algunas semanas más tarde a Sevilla, vía Lisboa
- **4 marinos** de la Trinidad, volvieron a España años después desde las Molucas por una ruta distinta



57 hombres regresan a España tras desertar antes de completar la circunvalación



Evolución de las muertes durante la navegación del Océano Pacífico

Nº acumulado

La desertión de la nao San Antonio días antes, la nave mejor aprovisionada de la expedición, incidió, probablemente, en el inicio temprano de los fallecimientos.

■ En mar
■ En tierra



Evolución de las muertes durante el regreso a España desde las Molucas

Nº

16
10
6
2

21
18
15
14
11
9
30
27
25
5

D E F M A M M J J S

Timor

Cabo Verde

Las provisiones debieron terminarse

