

Y la tierra era redonda... a 500 años de lo posible. *Magallanes - Elcano*

Ana María Martínez de Sánchez*

Hace 500 años comenzó en Sevilla un viaje, que concluiría en la misma ciudad, en 1522. Fue posible gracias a la pericia náutica y a la perseverancia en la adversidad de un grupo de marinos españoles y portugueses que decidieron, financiados por el rey de España, llegar a la tierra de las especias, navegando hacia el oeste, alentados por el descubrimiento de América que había entregado a la humanidad la mitad del mundo no conocida. Fueron ellos, con brújulas, cuadrante, esfera armilar, materiales para escribir y dibujar, quienes lo globalizaron, cuando aquello era solo una posibilidad, con escasas certezas.

Como dice José Luis Comellas¹, a los hechos históricos deben agregarse hoy, para interpretar el recorrido, conocimientos de astronomía, cartografía, oceanografía, meteorología, régimen de vientos y corrientes, flujo de la convergencia intertropical y su oscilación anual, técnicas de navegación, cálculo de posiciones y, por supuesto,

* Miembro de Número de la JPHC.

1 José Luis COMELLAS, *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Rialp, 2012, p. 7.

conocer el fenómeno de “El Niño”, que según los estudios paleo climatológicos, tuvo una incidencia fundamental en los años 1519-1520, para la travesía del Pacífico².

Vivieron 1125 días, de incertidumbre por las tempestades, pugnas y amistad entre compañeros; enfrentamientos y alianzas con desconocidos, pertenecientes a culturas no imaginadas. Cristóbal Colón coronó su hazaña con el descubrimiento de todo un continente, que el almirante no esperaba encontrar, ya que su destino era otro. América se interpuso en la historia. Había cruzado un solo océano, y luego de 33 días en alta mar, arribó con las carabelas a las islas caribeñas. El viaje Magallanes-Elcano, en cambio, insumió tres años, recorrió los tres grandes océanos de la tierra, atravesaron cuatro veces el ecuador y soportaron desde los fríos más intensos, hasta los calores más intolerables. Los testimonios provienen de los diarios y bitácoras dejados por varios de sus tripulantes. Antonio de Pigafetta (Antonio Lombardo) escribió la crónica cotidiana de las cinco naos que zarparon: la Trinidad, Concepción, San Antonio, Santiago y Victoria. Viajó con 28 años en calidad de “sobresaliente”, viajero libre y sin una misión fija. Su relato tiene mucho de etnología y antropología, deteniéndose en las diferencias que tanto asombraban al hombre renacentista, sin descartar ingredientes fantásticos o de pura leyenda. Dominaba fácilmente las lenguas de los pueblos que encontraban, pues su escrito proporciona vocabularios de variadas culturas. Otros relatos son: el derrotero que escribió el griego Francisco Albo, con datos precisos de ubicación, rumbo, dirección de los vientos o estado de la mar; el texto del piloto Ginés de Mafra, por quien se conocen detalles de la dura invernada en San Julián y, sobre todo, la odisea de la Trinidad durante su regreso; la carta de Maximiliano Transilvano al arzobispo de Salzburgo, comunicándole que el descubrimiento de nuevos mundos contribuía a su unidad y

2 *Ibidem*, pp. 8 y ss.

comprensión: “Nadie creerá de aquí en adelante que hay monstruos, ni gigantes, ni cíclopes [...] así que todo lo que los antiguos dijeron se debe tener por cosa fabulosa y falsa”³.

El relato más breve es el del propio Juan Sebastián Elcano, que consta en una carta a Carlos V, de 1522, donde simplemente le dice “hemos dado la vuelta al mundo”, “y sufrimos todo lo que puede padecer un hombre”, implorándole que premiara a sus compañeros y rescatara a quienes habían quedado prisioneros de los portugueses en Cabo Verde.

Los preparativos para la expedición fueron complicados. Eran necesarios barcos adecuados, marinos hábiles, instrumental náutico, alimentos y armas, además de conocimiento diplomático para no penetrar en territorios en los que no les correspondía navegar. Manuel Lucena dice que entre el comienzo del alistamiento de la flota y la partida mediaron 17 meses, tiempo récord por la envergadura de la expedición.⁴ Los portugueses hicieron todo lo posible para impedir el armamento lo que chocó con lo puntilloso de Juan Rodríguez Fonseca, responsable de la Casa de Contratación de Sevilla. En suma, era una expedición comandada por un portugués al servicio de España, que reclutó algunos pilotos portugueses (por sus conocimientos), pero dirigida y financiada por España.

Utilizarían naos, menos ligeras que las carabelas, pero más sólidas, porque para un período donde al descubrimiento se unía la conquista y afincamiento, era necesario transportar más hombres y pertrechos. De los cerca de 250 marinos que viajaron, identificados, fueron: 150 españoles, 30 portugueses, 25 franceses, 25 italianos, 7

3 María Jesús BENITES, “*La mucha destemplanza de la tierra: una aproximación al relato de Maximiliano de Transilvano sobre el descubrimiento del Estrecho de Magallanes*”, *Orbis Tertius*, Revista de Humanidades y Ciencias de la educación de la Universidad Nacional de La Plata, 2013, XVII (19), 200-207. <http://www.orbistertius.unlp.edu.ar> [Consultado 29-05-2019]

4 Manuel Lucena SALMORAL, *Juan Sebastián Elcano*, Madrid, Ariel, 2003.

griegos, 5 flamencos, 3 alemanes, 2 irlandeses, un inglés y un malayo, que era el intérprete, Enrique de Malaca. Un nombre a destacar es el de Juan de Cartagena, quien llevó el peso científico de los cálculos de la expedición y otro de excelente comportamiento y bajísimo perfil, el vasco, nacido en Guetaria, Juan Sebastián Elcano, nombrado maestre de la Concepción, al mando de quien concluiría esta expedición en la Victoria. Cargaron provisiones para dos años, ya que era desmesurado el posible recorrido y desconocían la posibilidad de reabastecerse de alimentos en la ruta.

Ese viaje se inscribe dentro de la historia de los tres grandes descubrimientos geográficos de la humanidad: Colón (1492), Vasco de Gama (1497-1498) que unió Europa con Oriente por el sur de África y Magallanes-Elcano (1519-1522). Mientras, exploraban la costa americana entre Canadá y el Plata y, desde Panamá, Vasco Núñez de Balboa descubría en 1513 el que llamó Mar del Sur, el Pacífico. El mundo europeo se había encontrado con otras civilizaciones de la tierra, gracias a España y Portugal.

Los viajes mostraban los progresos logrados en la navegación, con barcos arbolados de dos o tres mástiles y muchas velas que podían enfrentar todos los vientos, con quilla y el timón de codaste. Los mapas y portulanos (colección de planos de varios puertos encuadrados a modo de atlas), permitieron conocer las distancias e ir agregando accidentes geográficos y puertos desconocidos. A la brújula y la rosa de los vientos se sumó el cielo, pues las estrellas, como la Polar, o la altura del sol a mediodía orientaban a los navegantes en días despejados.

A este bagaje material se unió la curiosidad del hombre renacentista que buscaba “plus ultra”. El relato de Marco Polo (1271-1274), al atravesar Asia hasta la China, motivó en las mentes lectoras lo que significaba acceder al país del Gran Khan, como apoyar al mítico Preste Juan, el monarca cristiano que resistía valerosamente rodeado

de musulmanes. En aquel momento el imperio otomano amenazaba a Europa por tierra y era necesario encontrar rutas por el mar. Los portugueses habían intentado hacerlo navegando hacia el este, y luego del descubrimiento de América, los españoles decidieron navegar hacia el oeste, chocando Colón una y otra vez con ese “otro mundo”, que ya había comunicado que existía en una carta a los Reyes Católicos.

Las exploraciones para perfilar los continentes llevaron años de numerosas expediciones, comandadas por Caboto, Solís, Vesputcio, Juan de la Cosa, Yáñez Pinzón o Balboa, entre otros. Al no encontrar éste un paso por Panamá, se debía intentar por el sur, pues se suponía que en algún momento aquellas extensas costas se acababan.

España necesitaba llegar al Oriente porque los portugueses ya habían alcanzado las Islas de la Especiería o del Maluco. Las especias era un condimento de lujo en las comidas, pero sobre todo, representaban la posibilidad de conservar los alimentos, especialmente las carnes. Valía lo mismo un kilo de clavo que un kilo de oro⁵. De acuerdo al Tratado de Tordesillas (1494), las Molucas podían pertenecer a España. El hito principal en esa búsqueda hacia el oeste fue la malograda expedición de Solís (enero de 1516), que alcanzó a descubrir el Río de la Plata, que denominó mar dulce por su inmensidad y su sabor.

La muerte de los Reyes Católicos, la locura de Juana y la ancianidad del regente, Cardenal Cisneros, llevó a que se desistiera del avance militar y político, para dedicarse sólo a la labor misional. Pero llegó al trono Carlos V, joven de 17 años y, al ser en 1520 ungido Emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, asumió dirigirlo, sobre tierras donde nunca se ponía el sol. Luego de Grecia y Roma, fue España quien extendió la civilización clásica y renacentista a una mayor cantidad de territorios.

5 COMELLAS, *La primera...*, op. cit., p. 27.

Fernando de Magallanes nació en 1480 en Sabrosa, localidad interior de Portugal, pero pronto atraído por el mar, se instaló en la costa. Participó de la expedición que en 1505 comandaba Francisco de Almeida (con 1500 hombres) para “conquistar la India”, donde guerreó en varios puertos y fue herido en múltiples ocasiones. Más guerrero que marino, en aquella época, terminó convirtiéndose en uno de los más destacados de la historia de la navegación.

Caído en desgracia para la Corona portuguesa, acusado de vender artículos al enemigo, se presentó ante los reyes de España.

Carlos V firmó con Magallanes capitulaciones en Valladolid en 1518 con el fin de buscar un estrecho en la parte sur de las Indias para, a través del mar dirigirse a las islas del Moluco, con cuidado de no ingresar en la zona reservada al rey de Portugal.

Comenzó la navegación entre dos mundos desde Sevilla, saliendo los cinco barcos en diferentes días, pues navegar el Guadalquivir fue siempre dificultoso. En Sanlúcar se reunieron, con la Trinidad a la cabeza, con farol para dar órdenes, y las demás con antorchas. La travesía hasta Canarias para encontrar los alisios, fue sencilla y el 3 de octubre de 1519 partieron hacia mar abierto, pero en lugar de encaminarse hacia Brasil, Magallanes ordenó costear África hasta Sierra Leona, pasando entre las Islas de Cabo Verde y el continente africano. No estaba equivocado, el cabo de Liberia es lo más cercano a Natal en Brasil, pero es la zona ecuatorial, de convergencia intertropical, de mucha calma, muchas nubes y poco viento, lo que hacía lenta la navegación. Cuando comenzaron a soplar, eran tempestades de lluvia, donde a veces en lugar de avanzar, retrocedían. Se debió racionar la comida, con el consiguiente descontento de la tripulación. El 29 de noviembre divisaron un cabo, ya en costas brasileñas, pero no desembarcaron para respetar el trato con los portugueses. Recién lo hicieron en la Bahía de Guanabara (Río de Janeiro) donde el contacto con la naturaleza, los alimentos frescos y el buen trato de la

familia tupi-guaraní, les hizo grata la estancia. João Lopes Carvalho había estado allí en 1511 y tenido un hijo con una indígena que se acercó con el niño al ver a los marinos. Dicen que quizás esa relación fue la que aseguró la afabilidad de los nativos, lo que permitió a los navegantes, descansar y reabastecerse de comestibles.

Siguieron su derrotero, pararon en Paraguaná y continuaron navegando hacia el oeste, seguros de que el estrecho estaba cercano pues la costa montañosa se había hecho más baja. Encontraron una gran escotadura, que resultó ser el Río de la Plata, allí donde Solís había encontrado la muerte, suceso conocido por los navegantes al punto de rebautizarlo Mar de Solís, a aquel Mar Dulce de 300 kilómetros de ancho.

Cuando dudaban estar ante el estrecho esperado, las naves más ligeras se internaban para hacer un reconocimiento, pero en esta oportunidad constataron que el agua se hacía cada vez más terrosa y más dulce, descartándose que esa entrada uniera dos mares.

Pasada la Bahía de Samborombón, comenzaba lo totalmente desconocido para los europeos. La navegación se hacía alejada de la costa arenosa, por miedo a encallar, en un mar poco profundo. La entrante de la actual Bahía Blanca les sugirió el estrecho buscado, pero la tierra volvió a cerrarles el paso. Estaban ya a 40° de latitud sur.

Arribaron a una bahía, que hoy se llama San Matías, que bautizaron “bahía de los trabajos”, porque debieron reparar algunas naves. Una gran salida, la Península de Valdés les demostró que no habían llegado al paso deseado. Pigafetta describe con detalle animales desconocidos entonces para los europeos, como los lobos y leones marinos y los pingüinos.

Continuaron hacia el actual Golfo Nuevo -donde hoy se encuentra Puerto Madryn- y encontraron liebres patagónicas. El frío se hacía más intenso, el paisaje se convertía en desértico y la expedición

no hallaba fin. Otra nueva entrada fue el golfo de San Jorge que no les dio esperanzas porque era acantilado, sin cortes, hasta que el 30 de marzo llegaron a un golfo protegido, el Puerto de San Julián, donde decidieron pasar el invierno por un lapso de seis meses, pues los días eran muy cortos, los temporales frecuentes y corría riesgo toda la expedición. En aquel lugar se produjo una rebelión que mostró el costado más indeseable de aquellos hombres. Desconfianza, doblez y traición se apoderaron de ellos. Magallanes no hacía participar a la tripulación de sus decisiones y hasta había puesto en prisión a uno de los mejores caballeros, Juan de Cartagena. La conspiración costó la vida al capitán español Juan de Elorriaga, en su afán de hacer dialogar a las partes. Se exigió a Magallanes que reuniera a los capitanes de las naves para tomar las decisiones, en un momento en que los tripulantes de tres de las naos estaban sublevados y sólo la capitana y la pequeña Santiago le obedecían. Sin entrar en detalles hubo una sedición, cosa común en estas expediciones. En estas circunstancias se produjo el primer contacto con un humano, alto y fuerte, un tehuelche, quienes se extinguieron dominados por los mapuches, que invadieron desde Chile probablemente entre los siglos XVII y XVI-II. Magallanes los llamó patagones, eran nómadas, vivían en clanes familiares y cazaban con flechas.

En pleno mes de mayo intuía que el estrecho estaba cerca y mandó a la ágil carabela Santiago a inspeccionar, aunque en realidad la entrada marítima era la desembocadura del río Santa Cruz. Las tormentas la hicieron retroceder hasta que encalló y unos 37 tripulantes saltaron a tierra con todo lo que pudieron recoger de la nave. Decidieron regresar a San Julián, pues era imposible sobrevivir allí, caminaron hacia el norte y se encontraron con un río ancho y profundo, construyeron una pequeña balsa con los restos de la nave y algunos arbustos y en continuos viajes, entre una y otra orilla del río, transportaron las provisiones y algunos útiles que habían salvado. Dos decidieron seguir el viaje a pie mientras los otros continuaban

yendo y viniendo sobre aquel río. Tras once días de camino llegaron al Puerto de San Julián y Magallanes organizó una expedición para rescatar a los naufragos.

Andrés de San Martín saltó a tierra y en la playa tomó la altura del sol. De aquella medida dedujo la latitud en que estaban: 49° 18' Sur. Primera vez que se medía una latitud tan austral.

En agosto zarparon hacia Santa Cruz donde se refugiaron cinco semanas más, luego de una terrible tempestad.

El 21 de octubre vieron una bahía abierta y un cabo que llamaron de las Once mil Vírgenes. Magallanes quería seguir hacia el sur, con lo que habría llegado al Beagle, pero regresó temeroso de las tormentas que les azotaban e ingresaron en la que bautizaron Bahía de Todos los Santos. Las naos San Antonio y Concepción se adelantaron para explorar y pasaron tres días sin noticias. Finalmente se reunieron todas nuevamente y se adentraron para ingresar en un paso estrecho traspasado el cual llegaron a la bahía San Felipe. Una tempestad les arrastró a un nuevo paso, que les dio ingreso a Bahía Ancha. Los juegos de la geografía hicieron que estos antiguos lagos se unieran y quedaran entre ellos esos estrechos y angosturas, accidentes enlazados entre el continente y la isla de Tierra del Fuego. Navegaron por un mar ancho, donde casi no se divisaban las orillas y chocaron con una barrera que impedía el paso al oeste. La Península Brunshwing era de pastos verdes, montañosa, diferente al paisaje visto en las escalas anteriores. Cerrado el paso hacia el oeste debieron navegar hacia el sur, hasta encontrar la isla Dawson. Allí se abría la posibilidad hacia el sureste o hacia el suroeste, por lo que se decidió dividir la flota. San Antonio y Concepción hacia el sureste y Trinidad y Victoria hacia el suroeste. Éstas ingresaron por el Paso Froward, entre la península de Brunshwing y la isla Aracena, las otras navegaron 100 kilómetros para encontrarse con duplicaciones de vías que las condujeron, a la Concepción a lo que llamaron Bahía

Inútil y a la San Antonio al llamado canal del Almirantazgo, que le habría hecho salir nuevamente al Atlántico. El piloto de la San Antonio, Esteban Gómez, decidió regresar a España, dar cuenta al rey de lo explorado y armar una flota mejor pertrechada. Adelantaría las noticias de lo que habían ya descubierto, acusando a Magallanes de llevar las otras naves al fracaso. En seis meses regresó a España con 55 hombres.

Cabe aquí comentar la importancia que tenía un paso que uniera los océanos, desde la perspectiva geopolítica y comercial, como sucedió siglos después con el Canal de Panamá y el de Suez, que determinaron la superioridad del hemisferio norte sobre el sur.

El de Magallanes es un canal muy diferente al de los Dardanelos, el Paso de Calais, el Estrecho de Gibraltar, el canal de Mesina, el estrecho Bab el Mandeb o el de Malaca, porque es un dédalo de isla e islotes, de vueltas y revueltas, con cientos de salidas válidas o falsas, con marcha en direcciones opuestas. Ese laberinto interminable se extiende a lo largo de 565 kilómetros, que se encuentran a sólo 150 millas del Cabo de Hornos, descubierto cinco años después por Francisco de Hoces en una expedición en la que participaba Sebastián Elcano.

Magallanes, mientras, intuía lo que había sucedido con la nao San Antonio y las acusaciones que sobre él pesarían en la Corte. Por primera vez consultó a la tripulación y le alentaron a seguir y alcanzó, por milagro, el Océano Pacífico. No existen casi relatos de ese último tramo, que Ginés de Mafra lo describe como de tierra nublada, muy angosta, con una salida que no se divisaba. Para Maximiliano Transilvano es tierra “llena de montañas con nieve”. Es una zona de extraordinaria belleza en la que, entre el remolino de islas, hay bosques de araucarias, glaciares, cascadas, fiordos de aguas profundas y transparentes, es donde se arquea la cordillera de los Andes para tomar la orientación Oeste-Este en lugar de Norte-Sur.

En resumen, el primer tramo del estrecho en tempestuoso, nuboso y árido, para convertirse luego en espacio de frondosa vegetación y, más allá un mar amplio, soleado y de buena navegación, por lo que lo llamaron Pacífico.

Los cielos del hemisferio sur causaron admiración a los astrónomos y bautizaron Nubes de Magallanes, unas galaxias que se ven en noches claras sin luna, en el hemisferio austral.

Quedaba aún la interminable travesía del océano, tomándose conciencia de la inmensidad de los océanos y mares, ya que el Pacífico tiene 1/3 de las aguas del globo, y con ello, la dimensión del mundo.

Magallanes creía que ya estaba en el mar Índico y que pronto llegaría a las Molucas. El Mar del Sur de Balboa y Pacífico para Magallanes, sólo pudo ser atravesado gracias a la influencia del fenómeno del Niño.

Pigafetta dice que, si al salir del estrecho hubieran seguido el rumbo oeste, sin dirigirse hacia el norte, para volver a cruzar el Ecuador, nunca hubieran llegado a las Molucas, sino que habrían regresado al continente americano. El motivo fue buscar tierras calientes o, como dice López de Gómara, hacer el “camino del sol”⁶. Magallanes descubrió Chile más de dos décadas antes de que Valdivia lo hiciera por tierra, pero no desembarcó, ni para reabastecerse de alimentos frescos. El 8 de diciembre estaban frente a la gran isla de Chiloé, creyendo que se acercaban a las Molucas, sin imaginarse que les esperaba cruzar el océano más grande del mundo. A la altura de La Serena, viraron hacia el oeste. Sabían que siguiendo el Ecuador llegarían al

6 Francisco López de GÓMARA, *Historia General de las Indias*, Biblioteca Saavedra Fajardo del Pensamiento Político Hispánico, 2015, p. 20. Transcripción y revisión de Miguel Andúgar Miñarro a partir de: López de Gómara, *Francisco, Historia general de la Indias*, Amberes, Casa de Juan Steelsio, 1554. <http://www.biblioteca.org.ar/libros/92761.pdf> [Consultado: 20 de mayo 2019]

destino buscado. Aunque el Pacífico está plagado de pequeñas islas y arrecifes de coral, Magallanes no se topó con ellos. Desconocía que cuando se veían nubes aisladas, era señal de que ellas estaban sobre una isla, pues al calentarse más rápido la tierra que el mar se producía evaporación. De lejos las nubes se divisaban pero las islas, no, y algún arrecife que vislumbraron no pudieron abordarlo pues, como sostiene Mafra, la naturaleza los había armado para defenderse del mar.

En medio de las privaciones y la soledad encontraron la isla de los Tiburones, a donde bajaron y pudieron alimentarse y recrearse, como sostiene Fernández de Navarrete. Puede ser que esa isla fuera la actual Flint, en Kiribati.

Pigafetta dedica cuatro quintas partes del relato de la travesía del Pacífico a contar las penurias a las que se vieron sometidos los navegantes, al punto de tener que beber agua hedionda -mezclada con orina, para que fuera mayor volumen, según relató luego Pedro Mártir de Anglería-, cocinar arroz con agua salada y comer los cueros que envolvían los mástiles, para subsistir. La deshidratación, el tifus, la disentería y el escorbuto, fueron algunas de las enfermedades que se extendieron entre la tripulación. En este estado calamitoso llegaron a las Marianas (islas Rota y Guam) y a Filipinas, y allí los frutos frescos le devolvieron la salud a quienes habían sobrevivido.

El fenómeno de El Niño en esta oportunidad no los benefició, pues no tuvieron ni calmas con falta de viento, ni un día de tormenta tropical que les permitiera recoger agua.

En Guam, indígenas desnudos con largos cabellos que ataban en la frente y barbas, asaltaron con sus balancines los navíos y se llevaron todo lo que encontraron, hasta que un arcabuzazo los frenó. Dice Pigafetta: “no conocen ley alguna, no hay entre ellos rey ni jefe”. La respuesta de Magallanes fue violenta: desembarcó con 44 hombres, mató a siete indígenas e incendió cincuenta casas, recu-

perando casi todo lo robado, incluido el bote de la Trinidad. Aquel archipiélago fue bautizado como Islas de los Ladrones. Luego se llamaron Marianas en honor a Mariana de Austria, esposa de Felipe IV, y fueron españolas hasta 1899.

Tardaron diez meses en llegar de las Filipinas a las Molucas, en una travesía errática, rodeada de tragedias y divisiones. Es verdad que habían muerto los principales jefes, pero Magallanes, parecía no encontrar el rumbo, hasta que muerto, es Elcano quien se pone al frente y en pocas semanas coronó semejante hazaña.

Como todos los nombres que atribuían a los lugares que arribaban estaban ligados al calendario litúrgico católico, a las islas Filipinas llegaron en ocho días desde las Marianas. Desembarcaron en Homanhon que carecía de acantilados como otras del archipiélago inmenso con que se encontraron, y las llamaron de San Lázaro, porque era el quinto domingo de cuaresma y se narraba el evangelio del rico Epulón y Lázaro. Filipinas fue el nombre que les dio López de Legazpi en 1564, cuando las conquistó. Son las actuales Visayas, de las que se cuentan más de un millar de islas. Encontraron gente pacífica, organizada, amable y se dieron cuenta que estaban ante una importante civilización, pues Enrique de Malaca aunque no hablaba el mismo idioma, se entendía con ellos por algunas palabras parecidas. Fueron luego a Leyte, donde había un rey y se entendieron también con sus habitantes, intercambiando objetos. En Masawa y Cebú, Magallanes se asombró del oro que utilizaban los naturales. En Cebú propuso a su rey Humabón un pacto con el rey de España, prometiéndole que sería ensalzado sobre los reyes de las otras islas. Hicieron un pacto de sangre y Humabón decidió bautizarse junto a su mujer. Pigafetta le regaló una imagen del Niño Jesús, que los hombres de la expedición de Legazpi encontraron que la adoraban, 40 años después, aunque habían regresado al paganismo. La idea de ir sometiendo a los reyes de las otras islas fue el principio del fin de Magallanes, en un enfrentamiento en las playas de Mactán, murió

en manos de un indígena, tratando de proteger la retirada de sus tripulantes, según narra Pigafetta.

El hecho desmoralizó a todos, el intérprete dejó de obedecer a los nuevos capitanes, Duarte Barbosa (cuñado de Magallanes) y Juan Serrano, decidiendo partir de aquel lugar. Humabón los invitó a un banquete que resultó una emboscada. Pigafetta herido y Elcano enfermo, se salvaron porque no asistieron. Elcano comunicó que su nave estaba maltrecha y no podía seguir navegando por lo que acumularon todo lo utilizable en la Trinidad y la Victoria y la quemaron para no dejar a los isleños nada que pudieran aprovechar.

Navegaron desorientados de isla en isla, produciéndose deserciones en cada una de ellas, resignados sólo a subsistir sin llegar a las Molucas. Los que perseveraron siguieron hasta Borneo donde fueron recibidos con piraguas engalanadas, donde el rey Siripada les invitó a descender e invitó a un banquete. Estaban ante civilizaciones refinadas, por el contacto con China. Al rey se le hablaba a través de varios interlocutores que iban pasando el mensaje, cuya respuesta retornaba con el mismo mecanismo. Vivían en paz y sosiego, cumpliéndose la utopía de los hombres renacentistas, de encontrar un lugar en el mundo donde todos eran felices, justificando que gobernara un rey absoluto que mantenía la paz interior y exterior.

De repente llegaron por mar una cantidad de praos (canoas con balancín) que arribaban jubilosos tras una misión de guerra. Los españoles creyeron que los asaltaban, izaron las velas y atacaron, produciéndose heridos y muertos que acabaron con la estancia paradisíaca y de buenas relaciones.

Siguieron navegando de isla en isla, tratando de sobrevivir, sin alimentos ni efectos para intercambiar con los lugareños, hasta que encalló la Trinidad y luego la Victoria en los arrecifes. Estuvieron en una playa 37 días carenando y reparando las naves. Elcano tomó el mando de la Victoria. Era hombre avezado en el mar, prudente, y

con sentido común. Enderezó la navegación hacia la isla de Tidore, la mayor productora de clavo, isla coronada de volcanes, a donde llegaron en 8 de noviembre de 1521. Ya los portugueses tenían sus factorías en toda esa zona. Elcano cumplió con el objetivo del viaje dos años y tres meses después de haber partido de Sevilla y ocho desde la muerte de Magallanes.

Las islas de las Especies eran consideradas de gran valor por lo que proporcionaban, dentro de aquel trazado imperfecto del mapa del mundo. Eran de clima sumamente lluvioso, lo que beneficia la producción del árbol del clavo (que se pagaba en oro), sin poderse realizar otros cultivos para la alimentación. En el siglo XVI creían que no eran más de cinco o seis islas, pero en realidad la constituyen más de 30, sin considerar los islotes. El rey se llamaba Almansur, sin duda porque los árabes habían llegado antes que los portugueses. Como era musulmán, les hizo matar los cerdos que llevaban y se los cambió por cabras.

Los portugueses estaban allí desde 1511, dos potencias coloniales se enfrentaban. Los habitantes y el propio rey querían que los españoles se quedaran para ayudarles a defenderse de la amenaza turca que representaba Solimán el Magnífico.

Cargaron ambas naves con todo lo que alcanzó a entrar y se presentó la discusión de por dónde regresar, algunos decían que por el estrecho patagónico, otros pensaban que era mejor volver por mares templados, como el Darién. La Victoria comenzó a navegar hacia el sur, pero la Trinidad se retrasaba. Era que estaba dañada y fue necesario auxiliar a los compañeros, varándola en seco para vaciar toda su carga. Se decidió que se repara con tiempo y entonces partió la Victoria el 21 de diciembre con 47 tripulantes al mando de Elcano, quien decidió navegar hacia el oeste.

La Trinidad con Gómez de Espinosa al frente decidió regresar hacia el este para llegar a Panamá. Tenía la certeza de que esa ruta

era posible, lo que luego comprobaría Andrés de Urdaneta con el descubrimiento de la “Vuelta de Poniente” (1565) que resultó ser el tornaviaje utilizado durante siglos, uniendo Filipinas con México. Lamentablemente el Pacífico ya no hacía honor a su nombre, sufrieron tempestades primero y el asalto de los barcos portugueses después, muriendo toda la tripulación, con excepción de Espinosa, Mafra y un piloto genovés, León Pancaldo.

Francisco de Albo calculaba lo mejor que podía las posiciones, en un mar sin puntos de referencia y amenazado por los portugueses. En esas circunstancias, Elcano navegó más de 20.000 kilómetros sin tocar tierra, buscando el Cabo, yéndose hacia el sur oeste para evitarlos, en un inmenso y solitario Índico.

Traspasar el antiguo Cabo de las tormentas, rebautizado de Buena Esperanza, para no desalentar a los marinos, fue todo un trámite. Contraste de presiones, unión de dos mares. La nao era lanzada de una a otra ola, tan pronto estaba en lo alto de una montaña de espuma como en lo hondo de un abismo. La quilla casi al aire, vertiendo ríos de agua. Se quebró el mastelero. Las corrientes son peores que los vientos pues chocan: agua cálida contra agua fría, muy salada contra poco salada, vientos del este contra los del oeste. Díaz Trechuelo sostiene que les costó 11 días superar el Cabo de Buena Esperanza. Habían embarcado algunos indígenas en las Molucas para ayudarlos, pero varios murieron junto con gran parte de la tripulación ante la imposibilidad de no tocar tierra y propagarse las enfermedades, malnutridos, con frío y sin mantas.

Pasadas las tormentas Albo tomó la altura del sol y consideró que habían superado el Cabo, sin verlo, y debían dirigirse hacia el norte, rumbo a casa, durante dos meses sin descanso.

En la carta a Carlos V, Elcano dice que desde el Cabo a las islas de Cabo Verde, se les murieron de hambre 22 hombres, de los 45

que habían salido de Tidore, manifestando Pigafetta lo triste que era tirar los muertos al mar.

La Victoria luego de 3 años y 70.000 kilómetros de travesía, hacía agua y era necesario atender entre los pocos que quedaban, el desgote, los mástiles, las velas, preparar y racionar la escasa comida, entre otras tareas.

Cuando creen divisar tierra y se acercan en una chalupa, son manglares, una barrera de árboles sobre el agua que les impide llegar a tierra. Hoy han sido talados frente a Liberia, Sierra Leona, Guinea Konakri y Guinea Bisseau. La única solución en una situación límite de subsistencia era recalar en las islas de Cabo Verde, con el riesgo de ser apresados por los portugueses. En junio-julio de 1522, mediante un batel lograron llegar a tierra y aprovisionarse en varios viajes de algunos alimentos, con la versión de que la Victoria era una nave que regresaba maltrecha de un viaje a América. Pero, alguien contó que Magallanes había muerto y que llevaban clavo en las bodegas. Los portugueses apresaron a quienes estaban en tierra y Elcano viendo que no regresaban decidió llevar ancla e intentar esquivar a los perseguidores, encarando su regreso a España. No hicieron la ruta tradicional hacia Canarias, sino que sobrepasaron las Azores, para luego encaminarse hacia las costas españolas, con vientos favorables y menor trabajo. Quedaban 21 hombres útiles para atender las maniobras de la navegación y sacar el agua que constantemente penetraba. Eran menos bocas para alimentar, pero pocas manos para tanta tarea a bordo. En una frase dramática de Elcano a Carlos V en la carta en que cuenta este final del viaje, dice que preferían morir a caer en manos portuguesas. Durante este tramo murieron tres hombres más. Aunque en los relatos se mencionan Tenerife, Hierro, Pico o Fayal, no es que las divisaran (estaban a más de 1.500 kilómetros, sino que eran los rumbos que iban tomando en medio de la mar. Hicieron una navegación zigzagueante, buscando los vientos que les acercaran más rápido. El llamado anticiclón de las Azores estaba ese año más al

norte y hacia allí debían ir. Llegaron a la altura de Finisterre, Galicia, donde había llegado en 1492 Pinzón con la Pinta, siendo la primera en anunciar el descubrimiento. El 4 de septiembre vieron el Cabo San Vicente y el 6, desechos entraban en Sanlúcar.

Desde la costa se veía avanzar una nao desarbolada, con las velas rotas, la tablazón estropeada, haciendo agua, con una ligera escora: una ruina flotante; con tripulantes famélicos, con la ropa hecha girones y caras de sufrimiento. ¿De dónde vendrían, se preguntaban en tierra? Descendieron 18 hombres que la besaron, habiendo vivido por primera vez en la historia, un día menos que el resto de la humanidad, pues navegando hacia el oeste había pasado una vez menos el sol sobre ellos. Remolcaron la Victoria hasta Sevilla, mientras Elcano redactaba la carta a “Su Alta y Real Majestad”, Carlos V. El 8 de septiembre de 1522, día que en Triana se celebra la festividad de la Virgen de la Victoria, la nao así bautizada, arribaba.

Habían recorrido entre 72.000 y 78.000 kilómetros, entre vueltas y revueltas sobre las olas.

La empresa no fue ni unitaria ni coherente⁷, pero fue complementaria. Magallanes, luego de su extraordinario descubrimiento, no logró llegar a las Molucas, Elcano lo hizo y concibió la idea de regresar navegando hacia el oeste. No tomó la ruta de los portugueses por el Índico por temor a enfrentarlos. Magallanes descubrió el Pacífico Sur y Elcano el Índico Sur y sus infinitas soledades, ya que es un mar enorme con pocas islas en relación el Pacífico. No siempre la ruta más corta es la más rápida, pues en los tiempos de la navegación a vela, todo dependía de los vientos y ellos son los que hacían más rápido o más lento el viaje.

Elcano destacaba al Rey que, habían dado por primera vez la vuelta al mundo, a un mundo redondo y había logrado llevar desde las antípodas, las especies que hacía décadas se buscaban.

7 COMELLAS, *La primera...*, op. cit., p. 126.

Dos mil años antes, Aristarco y Eratóstenes teorizaron sobre la forma del planeta y Aristóteles la demostró matemáticamente. En la Edad Media San Alberto Magno reflexionó también con acierto, pero fue Elcano quien lo demostró prácticamente.



Mapa de Diego Ribero de 1529

La visión real del globo la dieron quienes primero la circunnavegaron. A partir de entonces se establecieron rutas comerciales que modificaron los modos de vivir y de alimentarse, llegando a unos y otros puertos variedad de mercancías y de gentes que buscaban un lugar diferente para vivir. Con la plata mejicana se podían comprar porcelanas chinas, y Guayaquil fue la primera ciudad del mundo donde convivieron americanos, europeos, africanos y asiáticos. Los de las antípodas no estaban colgados cabeza abajo, como algunos suponían, todos estaban con los pies sobre la tierra y Elcano con orgullo podía decir: “hemos dado la vuelta a toda la redondez del mundo”.