

Canarias, escala de la PRIMERA vuelta al mundo

Las cinco naves de la flota se abastecieron de leña, agua y víveres en el Archipiélago ■ Habían zarpado 16 días antes de Sevilla con casi 300 hombres ■ Su meta era alcanzar las islas de las especias por el Oeste, y no por el Este, a diferencia de los avanzados marinos portugueses



Escultura de Juan Sebastián Elcano en el centro de Guetaria, su villa natal. (●) A. MORENO

AMADO MORENO

Tal día como ayer, un 10 de agosto de 1519 zarparon del puerto de Las Muelas (Sevilla) cinco naves con 265 hombres al mando del portugués Fernando de Magallanes, con Juan Sebastián Elcano de lugarteniente o maestre (Guetaria 1476-Oceano Pacífico 1526). La aventura fue avalada por el rey Carlos I con el objetivo de alcanzar las Molucas por el Oeste, y no por el Este como lo habían hecho ya antes los portugueses. El interés de la singladura era puramente crematístico. Dominar el Archipiélago de las especias, valoradas como el 'oro vegetal' de la época y codiciadas por las potencias de entonces en una atmósfera de dura rivalidad, particularmente entre España y Portugal.

Tras el asesinato de Magallanes en un enfrentamiento con los aguerridos nativos de las Marianas, en el Pacífico, Juan Sebastián Elcano se convertiría en el jefe de la expedición marítima. La peripecia marinera, de la que ayer se cumplieron 500 años de su inicio, concluyó tres años después arribando al puerto de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz). Sólo la nao *Victoria* con 18 hombres, consiguió regresar y culminar la primera vuelta al mundo al mando de Elcano. Las otras cuatro sufrieron diversos avatares e infortunios que les impidió seguir.

En esta ocasión, una vez más Canarias, como antes había sucedido con el descubrimiento de un Nuevo Mundo por Colón, y siglos después con la llegada del primer hombre a la Luna, jugó su baza de enclave estratégico trascendental para el éxito de un reto de dimensión universal.

La flota liderada por Magallanes, primero, y por Elcano más tarde, hizo escala en Canarias a la ida (dieciséis días después de salir de Sevilla). A la vuelta se acercaría sólo la única nave que superó todas las vicisitudes, la *Victoria*, según cuenta el italiano Francesco Antonio Pigafetta, autor del diario de abordó. Informa que las naves se aprovisionaron aquí de leña, agua y víveres. No obstante, el relator de la histórica travesía denota en su escrito limitados o confusos conocimientos de la geografía canaria.

La mayoría de los historiadores coinciden en atribuir a la obstinación o tenacidad, valor y audacia de Juan Sebastián Elcano la circunnavegación que hizo con sus hombres para cerrar la primera vuelta al mundo por mar. Muerto Magallanes ordenó a las dos naves que le quedaban que persistieran rumbo al Oeste y "no desandar lo andado" para volver a España. Así pudo avistar luego su objetivo, las Molucas, para cargar de clavo y otras especias sus bodegas, y emprender con urgencia el regreso, tras conocer que los portugueses le buscaban para abortar su regreso.

Su intuición y pericia como marinero vasco avezado en el bravo Cantábrico de su Guetaria natal le ayudaron a sortear el peligro luso y otras adversidades para terminar arribando a España el 6 de septiembre de 1522.

Juan Sebastián Elcano tomó el mando de la expedición tras morir Magallanes en lucha con nativos

Bibliografía

*El libro de Stefan Zweig, *Magallanes. El hombre y su gesta*. Es de lectura fácil y agradable. Nos acerca a la aventura humana.

*De Felipe Fernández-Armesto *Los conquistadores del horizonte. Una historia mundial de la exploración* (Editorial Destino). Responde a lo que indica su nombre y se lee bien.

**El descubrimiento del mar* de J.H. Parry nos ilustra sobre aspectos como tecnología de las embarcaciones, el problema de las latitudes, enfermedades, los vientos, las proyecciones en los mapas, los derroteros, etc.

*La web <https://www.rutaelcano.com/la-primera-vuelta-al-mundo>

La 'redondeza' de la TIERRA

El marinero vasco llegó a Sevilla, donde nadie esperaba ya a los 18 hombres que culminaron la expedición tres años después de su partida ■ Sin su coraje y valentía el mundo no hubiera constatado hasta muchos años después que es redondo

FERNANDO
HERNÁNDEZ GUARCH

Todos los niños de diez años saben que la circunferencia que pasa por el Ecuador mide cuarenta mil kilómetros (para los que definieron el metro como unidad de medida esto sería una obviedad). Y muchos viajeros que lo han hecho, o lo han intentado o al menos preguntado en la agencia de viajes, conocen que se puede dar la vuelta al mundo en avión recorriendo entre sesenta y ochenta mil kilómetros en un plazo de dos o tres semanas por unos diez mil o doce mil euros. Y que si lo quieren hacer en crucero, hay muchas ofertas tentadoras hasta que piensas en el vecino de tu camarote con el que tendrás que convivir, tendrán que gastarse como mínimo el doble y tardarán unos cuatro meses.

¿Pero qué sabía Magallanes cuando inició su viaje? Hay que recordar que él no quería dar la vuelta al mundo. Su objetivo era ir y volver por una misma ruta, ida hacia el oeste regreso hacia el este, que no se cruzase con la que los portugueses utilizaban para llegar a la Especiería, es decir, a una zona centrada en las islas Molucas, pero que se extendía más allá por las islas del mar de Banda, las islas de Amboina, las Célebes, Sonda y casi todas las que hoy componen Indonesia. Era un itinerario inexplorado que suponía como mayor desafío encontrar un paso desde el Atlántico hacia el "Mar del Sur" que había avistado Vasco Núñez de Balboa tras atravesar Panamá. Lo que hubiera más allá era desconocido pero según las medidas del mundo que manejaba Magallanes no podía ser un recorrido muy largo.

Y es que aunque el mapamundi de Ptolomeo ya estaba desacreditado al haber entrado Bartolomé Dias en el Índico tras superar el cabo de Buena Esperanza, lo que según el mapa era imposible, y por haber ampliado Colón el ecumene (el mundo habitado) de una manera sensible, las teorías geográficas del alejandrino seguían vigentes y su cálculo de la circunferencia



Mapa oriental de la época, que incluye las islas Molucas. (●) LP-DLP

Lograron traer 750 quintales de clavo, cumplir con la misión, y rentabilizar el viaje para que Carlos V recuperase su dinero

Elcano escribió al emperador y le solicitó el hábito de Santiago, un signo de nobleza, y una pensión, entre otras cosas

de la Tierra era de solo unos veinte y seis mil kilómetros. Por tanto, Magallanes, que creía conocer de oídas, o por verlo en un mapa, quizá el atlas donde Waldseemüller y Ringmann en 1507 dibujaban el *Omnem tērrae ambitum*, el paso al "Mar del Sur" en la latitud del Río de la Plata, esperaba luego un mar pequeño, asumible... ¡Y se encontró con el Pacífico!, al que él mismo dio ese in-

merecido nombre.

Hubiera hecho mejor haciéndole caso a Eratóstenes, otra fuente clásica de sabiduría, que alrededor del 250 a.C., midió la circunferencia de la Tierra con un error mínimo. O también podían haber desafiado al conocimiento libresco y haberse atrevido a calcularlo él mismo ya que con los instrumentos y los conocimientos de entonces el diámetro de la esfera terrestre estaba al alcance de cualquier estudioso como lo demuestra que así lo hiciera Jean Fernel (1497-1558), quien caminó desde París hacia Amiens y cuando midió que el Sol estaba un grado más bajo había caminado unos 111 kilómetros. Con esto calculó la circunferencia terrestre con solo 57 kms. de error. Pero ni Magallanes ni ninguno de las 'sabios' de la corte castellana lo hicieron.

El origen de toda esta temeraria aventura puede estar en el desprecio de Manuel I, rey de Portugal, por el navegante Magallanes que llevó a este, en un gesto de desafecto a su patria, a ofrecerse al joven Carlos I (tardaría unos meses en ser Carlos V) que en 1516 adoptó como lema propio las Columnas de Hércules con la leyenda plus ultra, "más

allá" lo que puede leerse como una predisposición a embarcarse en aventuras náuticas, para que España participara en un comercio rentable y seguro: el de las especias. Estos aditivos alimentarios, que podían cambiar para mejorar el sabor de la comida y ayudar a conservarla salvando a sus usuarios de algún cólico miserere tan frecuentes en aquellos tiempos, se vendían carísimos en Europa llegando a obtenerse un ciento por uno desde su coste inicial hasta su venta al por menor en las capitales del Viejo Continente.

Producidas, sobre todo, en las regiones ecuatoriales del sudeste asiático su comercio estaba en manos de los musulmanes que traficaban con Venecia en una ruta que pasaba por Oriente Próximo. Pero ahora, el clavo, la pimienta, la nuez moscada, la canela, el cardamomo, estaban al alcance de los portugueses que no dejarían pasar la oportunidad de establecer un cuasi-monopolio en este tráfico tan rentable. Habían conquistado Calicut y fundaron Goa, en la India, llegando hacia 1510 a Malaca (hoy Singapur), puerto principal del comercio de las especias. Y con ellos iba Fernando de Magallanes.

El portugués convenció a Carlos I, que las islas de las Especias "estaban más al oeste del Perú que al este de Brasil". Y dado que según el tratado de Tordesillas que delimitaba el mundo, y sustituido a lo ordenado por Alejandro VI en su bula Inter Cetera (mucho más favorable a España), "una raya, o línea derecha de polo a polo, del polo ártico al polo antártico, que es del norte al sur, la cual raya o línea e señal se haya de dar y de derecha como dicha es, a 370 leguas de las islas de Cabo Verde para la parte de poniente por grados o por otra manera...", de forma que los territorios que quedasen al oeste de esta línea a unos 2.200 kilómetros de Cabo Verde serían españoles. Ahí estaban, siempre según el navegante portugués, las deseadas islas. En realidad eso era falso pero hasta el siglo XVIII no habría un consenso general sobre la longitud a las que se hallaban las islas, que habrían estado en la zona portuguesa, pero ya no tenía importancia. Los españoles vendieron en 1525 esos derechos a Portugal por una fortuna que le duró un suspiro a nuestro César que guerreaba en Europa y que mientras tanto había casado con Isabel de Portugal y porque a finales del siglo XVI Indonesia era de los holandeses y porque posteriormente los ingleses se hicieron desde Ceilán y la India con el comercio de las especias. Por tanto ya no valían nada, ni para España ni para Portugal.

Pero volviendo a la expedición de Magallanes, si la acompañamos en su viaje podemos ver pasando por Canarias las cinco naves de la expedición, llegando a Sudamérica. Ya la podemos llamar así porque Américo Vespucio había identificado aquellas tierras como pertenecientes a un nuevo continente, buscando desesperadamente el paso al "Mar del Sur" en el estuario del Río de la Plata. Lo encontró meses después tras pasar el cabo de las Once Mil Vírgenes en una latitud tan austral que les parecía estar en el fin del mundo y al que llamaron estrecho De Todos los Santos (hoy estrecho de Magallanes que por lo que sabemos de él no era ni es uno de esos santos), para venir a dar a un océano inmenso, como no lo suponían ni Ptolomeo, ni Colón ni Magallanes, con solo tres naves que les llevó 110 días navegar para llegar a las Marianas y a las Filipinas (epónimos ad hoc para halagar a los poderosos) donde murió nuestro prócer y desde donde, únicamente dos naves, siguieron viaje hasta las Molucas.