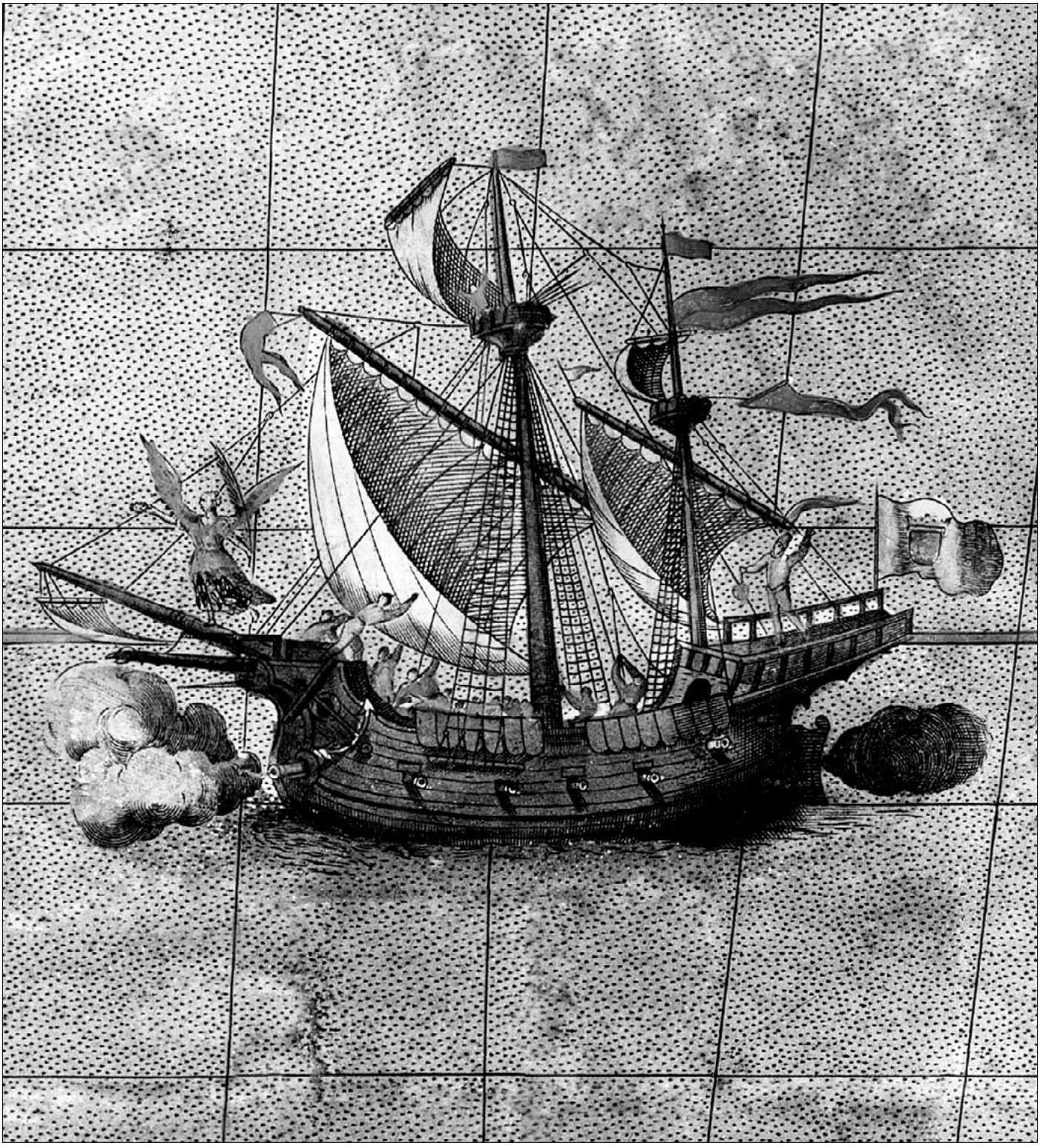
EFEMÉRIDES

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO
UNA HISTORIA ASOMBROSA ENTONCES Y HOY



La nao Victoria. Detalle en un mapa de Abraham Ortelius (1590).

TOMÁS MAZÓN

¿Qué importancia tuvo en su tiempo la consecución de la primera vuelta al mundo? ¿Cuál fue su repercusión, y qué consecuencias tuvo? ¿Cómo eran los marinos que la completaron, y qué les movió a realizar semejante proeza? Estas son las principales preguntas a las que vamos a tratar de dar respuesta a continuación, cuando nos encontramos en el año en que se cumple el V Centenario de aquel gran logro, uno más de los auspiciados por la Corona de aquella Castilla que empezaba a llamarse España, y colofón de toda una época floreciente de grandes pioneros de la exploración marítima.

Antes de entrar en cualquier otra consideración es conveniente aclarar que la expedición de la primera vuelta al mundo no se llamó en su tiempo así, porque no era este su objetivo al zarpar. Carlos I había encomendado a Fernando de Magallanes localizar las míticas islas de la Especiería, en el extremo oriental de Asia, cuya ubicación el capitán afirmaba conocer por cartas de un amigo que había llegado a ellas. La misión consistía en llegar, corroborar que se encontraban dentro de los límites castellanos según el Tratado de Tordesillas, comprar especias y regresar cargados de ellas con las cinco naos que se terminaron fletando.

Con este fin, la expedición fue organizada en Sevilla por su Casa de Contratación de Indias, de donde zarpó el 10 de agosto de 1519 para detenerse en Sanlúcar de Barrameda hasta el 20 de septiembre, fecha en que se hizo a la mar definitivamente. Tras una última escala para terminar de pertrecharse en Tenerife, la tripulación quedó compuesta finalmente por 247 hombres.

Necesitaron la curiosa cifra de un año, un mes y un día hasta lograr avistar el cabo que llamaron de Las Once Mil Vírgenes, que daba paso al largo y sinuoso estrecho que permitía el paso por mar al océano que había a espaldas de América. Este océano había sido llamado como Mar del Sur por su descubridor en 1513, Vasco Núñez de Balboa, quien había llegado hasta sus costas atravesando a pie el istmo de Panamá. Pioneros como Cristóbal Colón, Vicente Yáñez Pinzón o Juan Díaz de Solís habían buscado este paso marítimo, pero nadie había llegado tan lejos como Magallanes, quien demostró una determinación inquebrantable hasta conseguirlo. Desde que había dejado atrás el Río de la Plata, la expedición dibujaba a su paso un mapa que, hasta entonces, estaba en blanco. Magallanes lo llamó estrecho de Todos los Santos pero, con toda justicia, aquel estrecho pasó en adelante a llevar su nombre.

Localizar aquel paso fue el primer gran objetivo cumplido. El segundo consistía en alcanzar Asia y localizar las islas de las Especias, y para ello cruzaron aquel interminable océano, con inquebrantable determinación y un enorme esfuerzo. La expedición se había convertido en épica y, día a día, aumentaba la sensación de logro por cada avance conseguido. Hicieron falta 108 días de navegación hasta que, el 16 de marzo de 1521, avistaron las primeras islas de las que después fueron llamadas Filipinas.

Poco más tarde, en una controvertida decisión, Fernando de Magallanes excedió las órdenes reales que le obligaban a dar buen trato a los pobladores de las tierras que descubriera, y decidió atacar el poblado de Mactán. Fue el 27 de abril de 1519, y en aquel combate perdió la vida junto con otros seis expedicionarios. Inmediatamente después, los locales urdieron un plan para apoderarse de las naos a traición, con lo que causaron otras 27 bajas. Como consecuencia, la expedición quedó muy mermada, perdida entre aquel enjambre de islas, pero también mucho más unida.

Aunque a Magallanes lo sustituyeron inicialmente por el también portugués Juan López Carvallo, pronto cobrarían peso quienes serían en adelante los dos líderes de la expedición y tomarían el mando algo más tarde: Gonzalo Gómez de Espinosa como capitán general a bordo de la nao Trinidad, y Juan Sebastián de Elcano como capitán de la nao Victoria, los dos únicos navíos que les restaban tras de mil avatares.

Bajo su mando, y tras superar nuevos y grandes peligros, las velas castellanas avistaron por fin las islas de la Especiería el 7 de noviembre de 1521 y, un día después, llegaron a la isla de Tidore, donde firmaron acuerdos de paz con su rey local, que les acogió con franca hospitalidad y juró vasallaje a Carlos I. Con ello, y tras asegurarse de que aquellas islas quedaban dentro de la demarcación castellana del Tratado de Tordesillas, cumplían la misión encomendada. En realidad no era así, pero con sus rudimentarios medios para estimar la longitud geográfica quedaron convencidos de ello, y esto fue lo que comunicaron tras su regreso.

Con las naos cargadas del clavo que compraron, todavía había que superar el enorme reto de volver, pero por primera vez en la Historia decidieron hacerlo por el lado del mundo contrario al recorrido durante el viaje de ida. Son unas palabras escritas por el propio Juan Sebastián de Elcano las que nos ayudan a comprender por qué se produjo este giro en los acontecimientos porque, al cabo de tres años de haber partido, tan solo la nao Victoria que él comandaba arribó a Sanlúcar de Barrameda. Desde allí el capitán se apresuró a escribir una carta a Carlos I que nos sirve para darnos cuenta de la relevancia que otorgaba al logro de la primera circunnavegación porque, en ella, después de relatar brevemente que habían cumplido sus objetivos, afirmaba con orgullo que "lo que más hemos de estimar y tener es que hemos descubierto y redondeado toda la redondeza del mundo".

Debemos darnos cuenta de la magnitud de esta frase. La primera circunnavegación era un intangible, un mérito sin beneficio directo intrínseco y, pese a que venían cargados de

Magallanes en la batalla de Mactán (grabado del siglo XIX).

especias de enorme valor, y aquellas islas habían quedado bajo posesión castellana, para Elcano eso no era lo importante del mensaje que quería trasladar al rey, sino haber conseguido algo auténticamente trascendente que sería recordado en el futuro. Conseguir completar la primera vuelta al mundo fue la gran motivación que movió a Elcano. Por ello, podemos considerar que el capitán estaba impregnado de ese mismo espíritu explorador que ha acompañado siempre al hombre, que ha buscado siempre superar retos, dando un valor especial a ser el primero en conseguirlos.

Ello explicaría por qué Elcano se empeñó en adoptar la ruta que siguió, carente de ventajas frente a la opción que tomó la otra nao que llegó también a la Especiería, la Trinidad, la cual intentó volver haciendo escala en Panamá. El vasco se adentró en el hemisferio portugués según el Tratado de Tordesillas, y ello implicaba recorrer medio mundo sin escalas. No había ningún motivo que forzara a Elcano a adoptar esta ruta de regreso sino, precisamente, que vio presentarse la ocasión de intentar ser el primero en dar la vuelta al mundo.

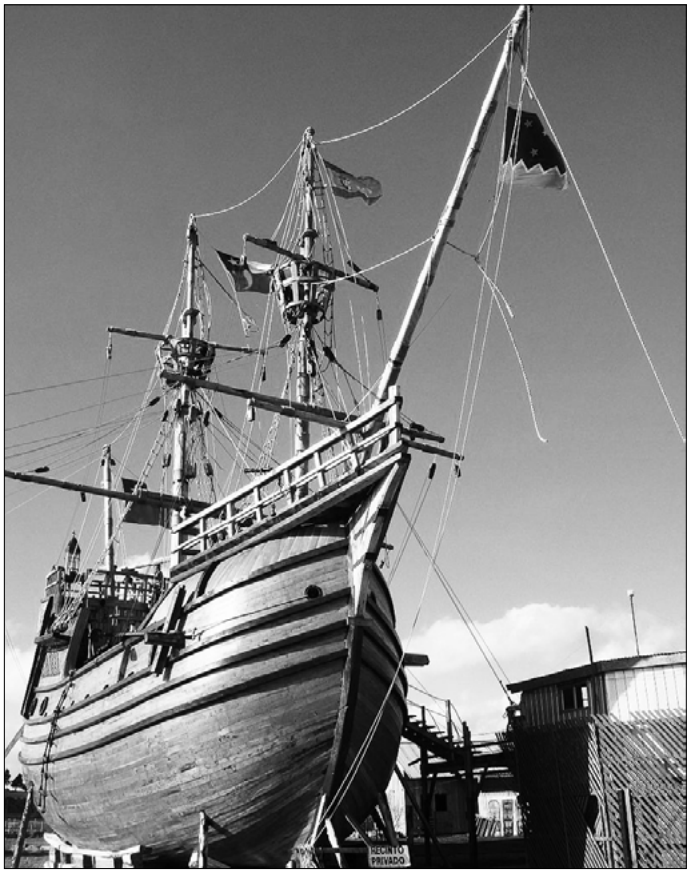
No debemos olvidar en este sentido que, en realidad, la decisión de retornar por el hemisferio portugués no fue solo de Elcano, sino que ya había sido tomada de forma mancomunada entre los principales oficiales, siendo capitán general el burgalés Gonzalo Gómez de Espinosa. Una avería en la nao Trinidad al intentar partir había frustrado aquel primer intento de regreso junto a la nao Victoria, y fue entonces cuando Espinosa decidió que, una vez consiguieran reparar la nao, volverían por el Pacífico por considerarlo un viaje más conservador. Espinosa fue por tanto el capitán bajo cuyo mando se tomaron estas importantes decisiones.

Ocurre que debemos considerar a Elcano el auténtico cerebro del viaje que terminó

Virgen de la Victoria.

teniendo éxito porque, en Timor, su maestre y su piloto se mostraron partidarios de hacer una navegación de cabotaje cerca de las costas asiáticas. La nao Victoria presentaba vías de agua, y estos oficiales preferían correr el riesgo de ser apresados cerca de las costas con presencia portuguesa, antes que el de irse a pique en mar abierto. Elcano se opuso e hizo prevalecer su criterio, adoptando el camino que llevó a la nao Victoria a latitudes sur del océano Índico antes inexploradas, y convirtiendo su regreso por mar abierto en una carrera de resistencia contra el reloj.

Tras zarpar de Tidore el 21 de diciembre de 1521, el océano Índico resultó ser una trampa en las latitudes alejadas al sur por las que Elcano lo quiso transitar. Una sucesión de borrascas contrarias hizo de esta travesía algo muy difícil de resolver técnicamente. La nao Victoria navegó en los conocidos hoy como cuarenta rugientes, y salió airosa, aunque maltrecha. Para dejar atrás el cabo de Buena Esperanza precisaron de solo nueve días menos, contando desde la última escala en Timor, de los que había requerido atravesar el Pacífico. Ello muestra a las claras la gran dificultad de este tramo del viaje.



Réplica de la nao Victoria de Fernando de Magallanes.

Comiendo solo arroz hervido con agua de mar, la tripulación terminó enfermando gravemente. Cerca de las costas de Guinea, la nao fue pasto de la muerte y, los tripulantes necesitaban abastecerse de urgencia. Fue entonces cuando Elcano sometió a votación acudir a pedir ayuda a las islas de Cabo Verde, aunque bajo engaño porque sabían que, de ser descubiertos, los portugueses los apresarían. Aunque trataron de evitarlo no pudieron evitar que fuera así, y estos terminaron reteniendo al grupo de 13 marinos que bajaron a tierra. Elcano esperó fuera de puerto toda la noche y, al día siguiente, una embarcación portuguesa se acercó a la Victoria para decirles que se entregaran. Fue entonces cuando el capitán largó todas las velas y consiguió escapar. Según dijo, "determiné con toda la compaña de morir, antes que ir a manos de portugueses".

Faltaban todavía meses de navegación hasta llegar a España, que con una tripulación tan escasa, insuficiente para repartirse en los turnos necesarios, iba a resultar nuevamente muy dura. Con solo 18 tripulantes de los que habían partido, y al menos dos asiáticos, el 6 de septiembre de 1522 arribarían por fin a Sanlúcar de Barrameda "flacos como jamás hombres estuvieron". Dos días después llegarían a Sevilla. El día 9 desembarcaron en procesión, descalzos y con cirios en la mano, para dar gracias ante la Virgen de la Victoria y la de la Antigua.

Juan Sebastián Elcano. Grabado de los años 50 del siglo XIX.

Tras el regreso de la nao Victoria, y tras darle "infinitas gracias", el rey Carlos I pidió a Elcano que acudiera a verle "porque yo quiero informarme de vos muy particularmente". Según el cronista Antonio de Herrrera, lo recibió "con mucha gracia, loándole por el primer hombre que dio la vuelta al mundo". Así, le terminó concediendo diversas mercedes y un escudo de armas con la inscripción *Primus Circumdedisti Me*, el primero que me circundaste.

No fue el único que recibió una distinción así. Carlos I quiso también premiar del mismo modo al maestre Miguel de Rodas y al contador Martín Méndez, *Primus Qui Circumdedit Me*, el primero que me rodeó, también al barbero Hernando de Bustamante, *Ferdinandus de Bustamante, Qui Primus Circumdedit Orbem*, el primero que cincundó el orbe, y años más tarde al capitán de la Trinidad, Gonzalo Gómez de Espinosa, *Tú Fuistes Uno De Los Primeros Que La Vuelta Me Distes*. Sin duda, el mérito de esta asombrosa navegación no era solo de Elcano sino de todos.

La navegación realizada por Elcano y los suyos causó sensación, y nos llegan algunos hermosos testimonios de ello gracias a la expresividad de diferentes cronistas que escribieron sobre ello:

Son por cierto estos diez y ocho marineros que con esta nao aportaron a Sevilla más dignos de ser puestos en inmortal memoria, que aquellos argonautas que con Jasón navegaron. Maximiliano Transilvano, 5 de octubre de 1522.

Es aquesta nao Victoria mucho más digna de pintarla e colocarla entre las estrellas e otras figuras celestiales que no aquella de Argo. Gonzalo Fernández de Oviedo.

El camino que hizo esta nao fue la mayor y más nueva cosa que desde que Dios crió el primer hombre se vio. Antonio de Herrera.

La nave Argos, de Jasón, que pusieron en las estrellas, navegó muy poquito en comparación con la nao Vitoria, la cual se debiera guardar en las atarazanas de Sevilla por memoria. Los rodeos, los peligros y trabajos de Ulises fueron nada en respeto de los de Juan Sebastián. Francisco López de Gómara.

Adquirir fama constituía una de las motivaciones para embarcar en un viaje tan arriesgado como este. El mejor ejemplo de ello lo tenemos por las palabras del italiano Antonio Pigafetta, superviviente del viaje que nos dejó la más extensa y famosa relación de lo sucedido, en la cual afirmaba que se alistó "para lograr hacerme un nombre que llegase a la posteridad". Pigafetta provenía de una familia adinerada pero como Elcano, buscaba trascender. En un claro intento por extender su fama, recorrió media Europa entregando copias de su relato.

No solo Pigafetta dio alas a la noticia. Maximiliano Transilvano se encontraba en Valladolid cuando Elcano y otros tripulantes acudieron a visitar a Carlos I, de modo que recibió noticias de primera mano de lo sucedido. Lo escribió todo en una larga carta que envió al obispo de Salzburgo, y rápidamente fue impresa bajo el título *De Moluccis Insulis*. Solo durante el año de 1523 se imprimió en Colonia, París y Roma. Fueron solo las primeras, porque el texto continuó imprimiéndose en diferentes ciudades europeas.

Concluyendo con la rápida extensión de la noticia del éxito de la expedición, el Archivo Estatal de Dubrovnik conserva copias en italiano de dos importantes cartas, que un diplomático llamado Jakob Banicevic, o Jacopo Banissio, tradujo y envió a la antigua República de Ragusa, por entonces muy relacionada con los reinos de Carlos I. Se trata de la ya referida carta que dirigió Elcano a Carlos I justo al terminar el viaje, así como de otra carta que llegó a bordo de la nao Victoria, y enviaba el maestre de la nao Trinidad, Juan Bautista de Punzorol, a un "noble señor" de identidad desconocida.

A continuación pasamos a fijarnos en los marinos que concluyeron esta proeza, porque obtendremos datos que van a resultar reveladores. En general, aquellos 18 marinos llegados a bordo de la nao Victoria reunían juventud y experiencia. Pronto se les unieron los que habían sido apresados por los portugueses en las islas de Cabo Verde, de los cuales 9 fueron puestos en libertad poco después de un mes, y otros tres que habían huido echándose al mar desde la nao que los trajo a Lisboa al cabo de 5 meses y 22 días. Conocemos la edad de bastantes de ellos, y la media que obtenemos es de 30 años al terminar el viaje.

El más veterano contaba con 48 años y se llamaba Antón Hernández Colmenero, de Huelva. Quizás se trate de la persona del mismo nombre y procedencia que aparece en los Pleitos Colombinos, afirmando ser sobrino de Vicente Yáñez Pinzón y haber participado con él en la expedición en que descubrieron el Amazonas, en el año 1500. Por el contrario, el más joven de todos ellos fue el paje Juan de Zubileta, un muchacho de Baracaldo de solo 16 años.

Llama la atención el número de griegos supervivientes, que ascendió a cinco, y que entre ellos tengamos a dos de los principales oficiales de la nao Victoria: el maestre Miguel de Rodas y el piloto Francisco Albo, a quienes debemos sumar los marineros Nicolao de Nápoles —su verdadero nombre era "de Napflio"—, Miguel Sánchez de Rodas, y Felipe de Rodas. Esto se explica en parte por la extensión del Imperio Otomano, que había hecho emigrar a muchos marinos griegos, de los cuales un nutrido grupo se estableció en Sevilla, ciudad boyante y pleno apogeo desde la creación en ella de la Casa de Contratación de Indias por los Reyes Católicos. No obstante, fueron más los italianos y los portugueses que se enrolaron, aunque las vicisitudes del viaje hicieron que su mortalidad terminara siendo mucho mayor.

El maestre Miguel de Rodas fue tentado por el rey Juan III de Portugal para que pasara a su servicio, pero el griego, quien vivía ya como un sevillano más, hizo gala de su lealtad a Carlos I y se excusó, diciendo que no podría servirle "sin parecer un ingrato y un traidor" a ojos de Carlos I, "quien me nombró caballero con sus propias manos". La lealtad y la palabra dada pesaban para el buen maestre de la Victoria.

Carlos I, Rey de España.

El contramaestre de Bermeo Juan de Acurio tenía 28 años, era alguien cercano a Elcano y sabemos que se trataba de una persona de fiar, puesto que fueron varios los tripulantes vascos que, antes de zarpar, habían otorgado poderes a Acurio para que, si fallecían en el viaje, pudiera cobrar en sus nombres y portar el importe de sus sueldos a sus respectivos familiares. Así lo cumplió este gran marino, que en 1538 sería nombrado piloto mayor de la armada que organizó el adelantado Pedro de Alvarado, para cruzar el Pacífico desde Guatemala.

Hoyen día llama la atención, y resulta un buen ejemplo de la mentalidad y la voluntad de servicio de estas personas, la cantidad de ellos que volvieron a hacerse a la mar tras la conclusión de la expedición. El mejor ejemplo de ello lo constituye el de Elcano, quien pese al reconocimiento, fama y retribución conseguidas se ofreció voluntariamente para regresar a la Especiería en la siguiente expedición que organizara el rey, y lo hizo además tan solo mes y medio después de haber terminado la vuelta al mundo. Antes siquiera de haberse podido recuperar físicamente del desgaste sufrido, y haciendo gala de un completo desdén por haber podido llevar una vida holgada en adelante, Elcano quiso volver a embarcarse de inmediato. Esto dice mucho sobre él y sobre la mentalidad de la época, y de ello podemos interpretar que la voluntad de servicio al rey no venía impuesta, sino que formaba parte de la razón de ser de las personas.

En el siguiente viaje a la Especiería, conocido como la expedición de Loaysa, junto a Elcano estuvieron otros seis participantes en la expedición de Magallanes: Hernando de Bustamante, Roldán de Argote, el Maestre Hans, Juan de Arratia, Juan de Menchaca y Gutierre de Tuñón. Otros tres más se

integraron en el siguiente viaje, que fue la expedición de Sebastián Caboto: Martín Méndez, el mencionado Miguel de Rodas y Juan de Santander. Por último, en la expedición a cargo de Simón de Alcazaba, que fue anulada en 1529 justo antes de partir, localizamos a Gonzalo Gómez de Espinosa, a Ginés de Mafra, a León Pancaldo, a Esteban Gómez y, probablemente, a Nicolao de Nápoles y a Felipe de Rodas.

Destacamos todos estos nombres porque queremos mostrar el gran esfuerzo personal de quienes embarcaban en este tipo de expediciones tan arriesgadas, y con ello hacer ver también que su motivación quedaba lejos del enriquecimiento personal, y de los tan manidos estereotipos sobre la gente de esta época.

Esta visión la podemos enriquecer mostrando la elevadísima mortalidad que sufrieron. En concreto, de los 247 hombres que participaron en la expedición, causaron baja 158, es decir, un 64%. Estas cifras, maquilladas en buena parte por el regreso prematuro de la nao San Antonio desde el estrecho de Magallanes con 55 personas a bordo, se desbordaron de manera dramática en la expedición de Loaysa.

La realidad documentada resulta a veces tozuda e impertinente. Al pirata Francis Drake se le ha atribuido el ser el primero en dar la vuelta al mundo, aunque lo hizo 48 años tarde. Tanto fue así que, por entonces, eran ya 190 los marinos integrantes de diferentes expediciones españolas que habían conseguido este logro y tres de ellos, por dos veces. Se trató del jerezano Ginés de Mafra, del asturiano Martín de Islares y de Antonio Corso.

La expedición de la primera vuelta al mundo tuvo una gran consecuencia de efectos globales. Este viaje del que ahora se cumplen quinientos años supuso el inicio de la epopeya de la exploración del océano Pacífico, repleta de expediciones con historias que nos recuerdan una vez tras otra el gran esfuerzo del reino que las propiciaba, y de los marinos y gentes que las protagonizaron.

La primera vuelta al mundo no solo supuso un logro inmaterial que asombró a todos, y al que Elcano otorgó el mayor valor. Fue la prueba empírica de la esfericidad de la Tierra y, sobre todo, el viaje en que todos los continentes quedaron conectados por primera vez, en el que los océanos dejaron de separar y empezaron a unir, convirtiéndose en nuevos caminos que favorecieron la interconexión cultural, y el comercio global, que marinos y navíos españoles desarrollaron con continuidad y gran éxito hasta el siglo XIX.

BIBLIOGRAFÍA

BERNAL CHACÓN, Cristóbal. *Crónicas de la Primera Vuelta al Mundo según sus Protagonistas*. Cristóbal Bernal Chacón, 2016.

COMELLAS, José Luis. *La primera vuelta al mundo*. Madrid: RIALP, 2012.

ELCANO, Juan Sebastián de; PIGAFETTA, Antonio; TRANSILVANO, Maximiliano, ALBO, Francisco; MAFRA, Ginés de; y otros. *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid: Ediciones Miraguano / Editorial Polifemo, 2003.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Vols I a V. Madrid: Imprenta Real, 1825-1837.

LANDÍN CARRASCO, Amancio y otros. *Descubrimientos Españoles en el Mar del Sur*, vols. 1 a 3. Madrid: Editorial Naval, 1992.

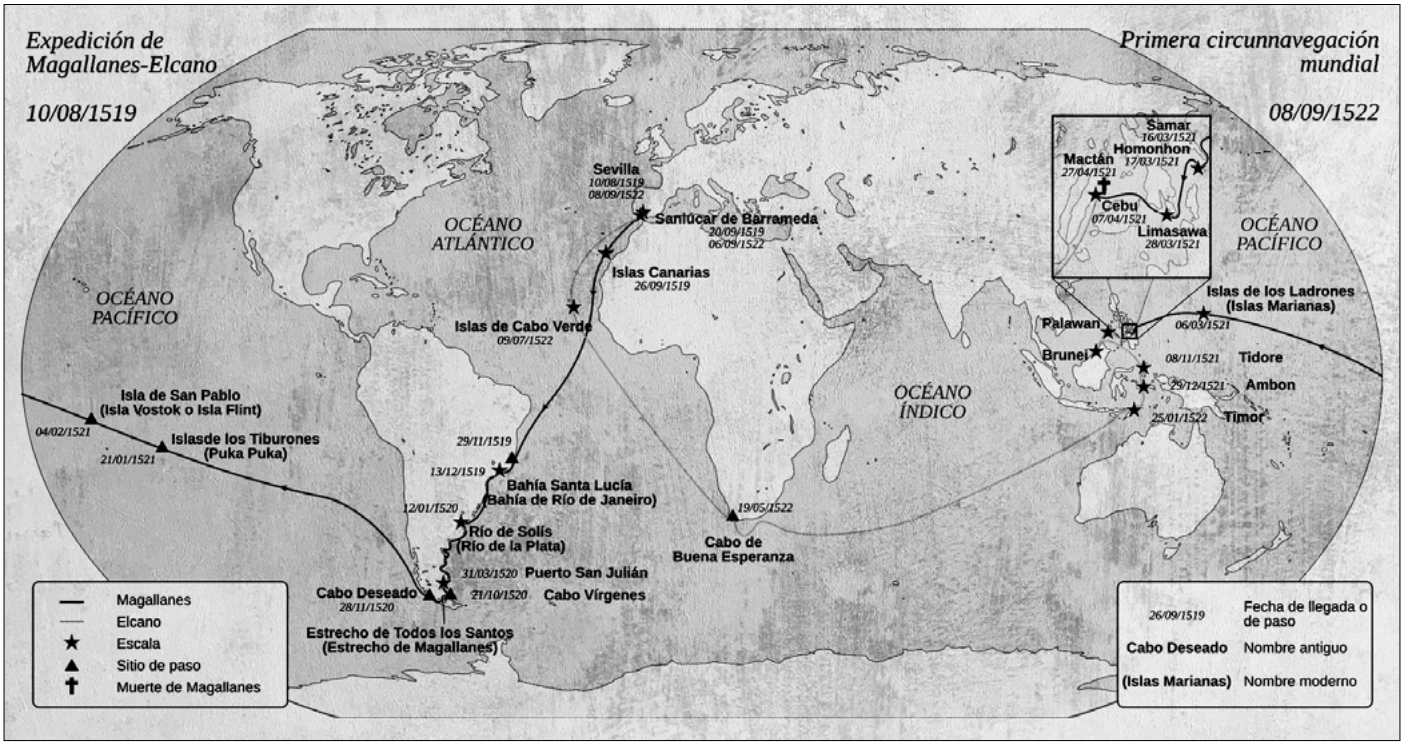
LUCENA SALMORAL, Manuel. *Juan Sebatián Elcano*. Barcelona: Ariel, 2003.

MAZÓN SERRANO, Tomás. *Elcano, viaje a la historia*, edición V Centenario. Madrid: Ediciones Encuentro, 2022.

MAZÓN SERRANO, *Tomás. Espinosa, el último capitán de la vuelta al mundo*. Madrid: Ediciones Encuentro, 2022.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, y otros. *Desvelando horizontes, la circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Madrid: Fundación Museo Naval, 2016.

MEDINA, José Toribio. *El Descubrimiento del Océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Hernando de Magallanes y sus Compañeros*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria, 1920.



Mapa del primer viaje de circunnavegación mundial (10 de agosto de 1519 - 8 de septiembre de 1522).

DISENSO
FUNDACIÓN

Actividad subvencionada por el Ministerio de Cultura y Deporte