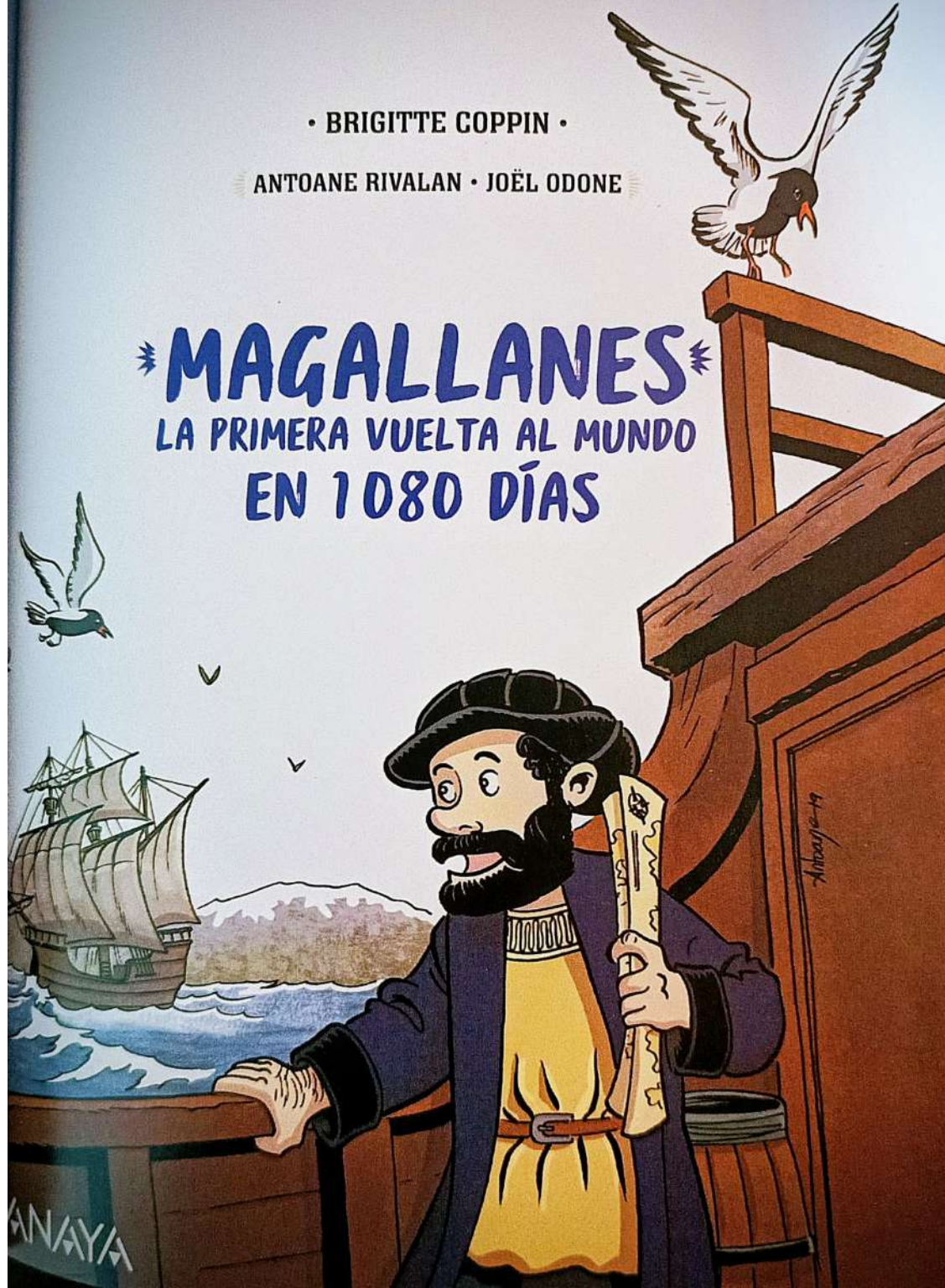


• BRIGITTE COPPIN •

ANTOANE RIVALAN • JOËL ODOE

MAGALLANES

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO
EN 1080 DÍAS



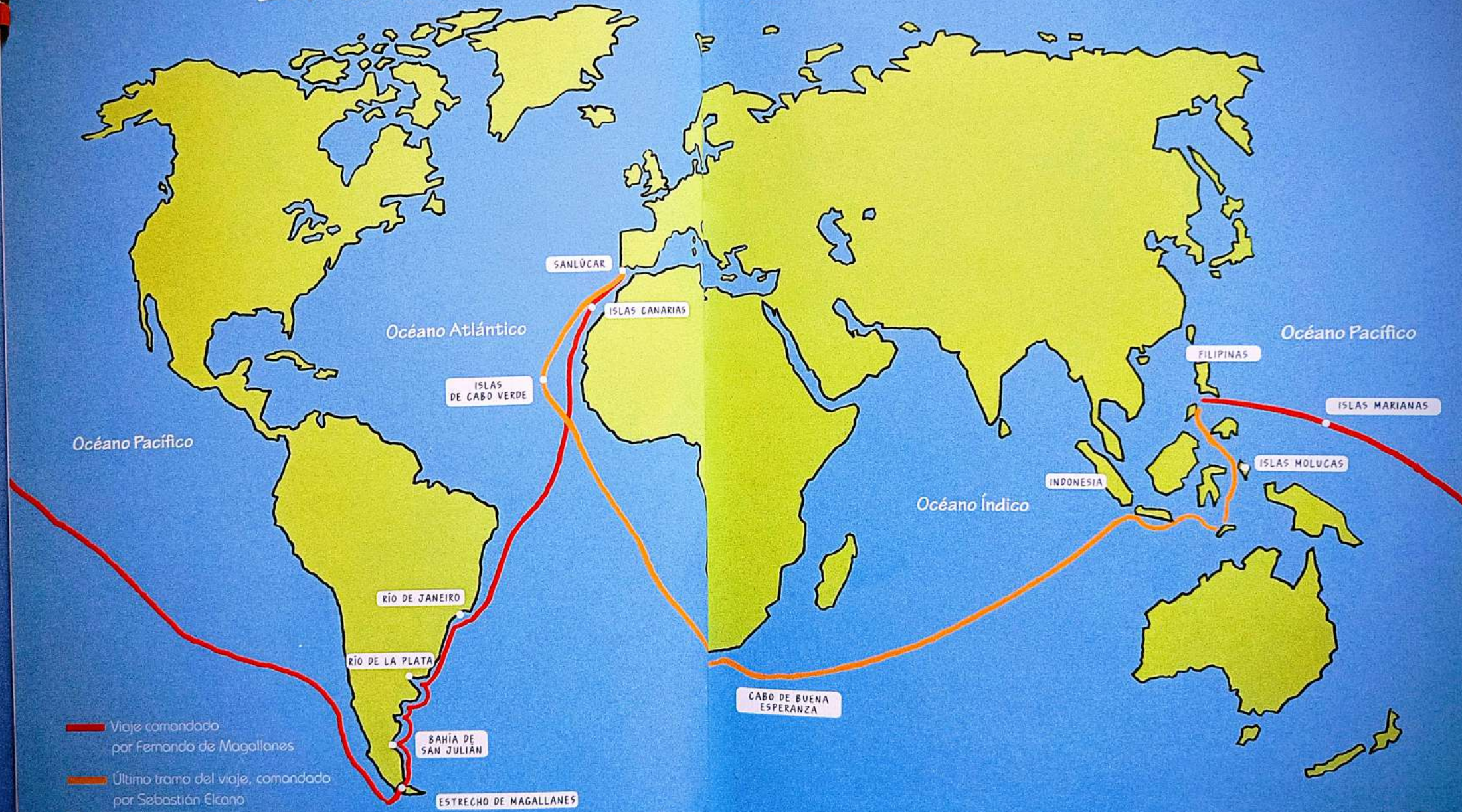
PRÓLOGO

Sobre el año 1500, los europeos se lanzaron a la conquista de los mares. Tenían barcos capaces de atravesar los océanos e instrumental de navegación cada vez más eficaz. Y, sobre todo, tenían excelentes motivos para viajar lejos, muy lejos. Querían llegar hasta las deseadas Indias Orientales y regresar con especias, seda y metales preciosos, muy buscados y costosos en Europa.

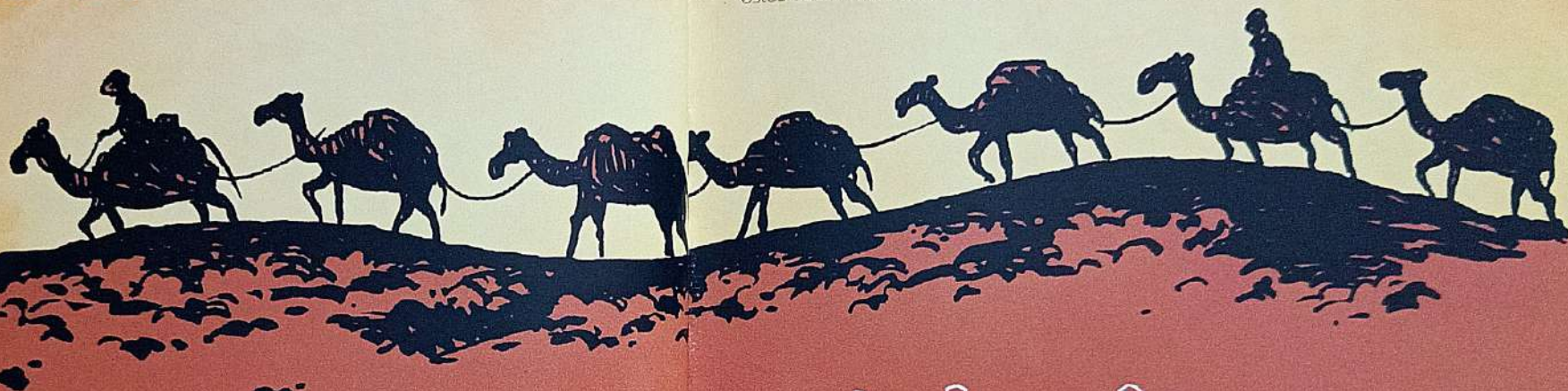
En este contexto zarpó la expedición de Fernando de Magallanes. Después de haber navegado y combatido en Indonesia, el capitán portugués puso toda su experiencia al servicio del rey de España y propuso un desafío: encontrar una ruta desde Europa hasta las Indias en dirección oeste. Así comenzó una increíble aventura humana y hasta sobrehumana que llevó a un puñado de hombres a navegar por todo el planeta y a dar **la primera vuelta al mundo**.

Brigitte Coppin

LA EXPEDICIÓN DE FERNANDO DE MAGALLANES



TESOROS...

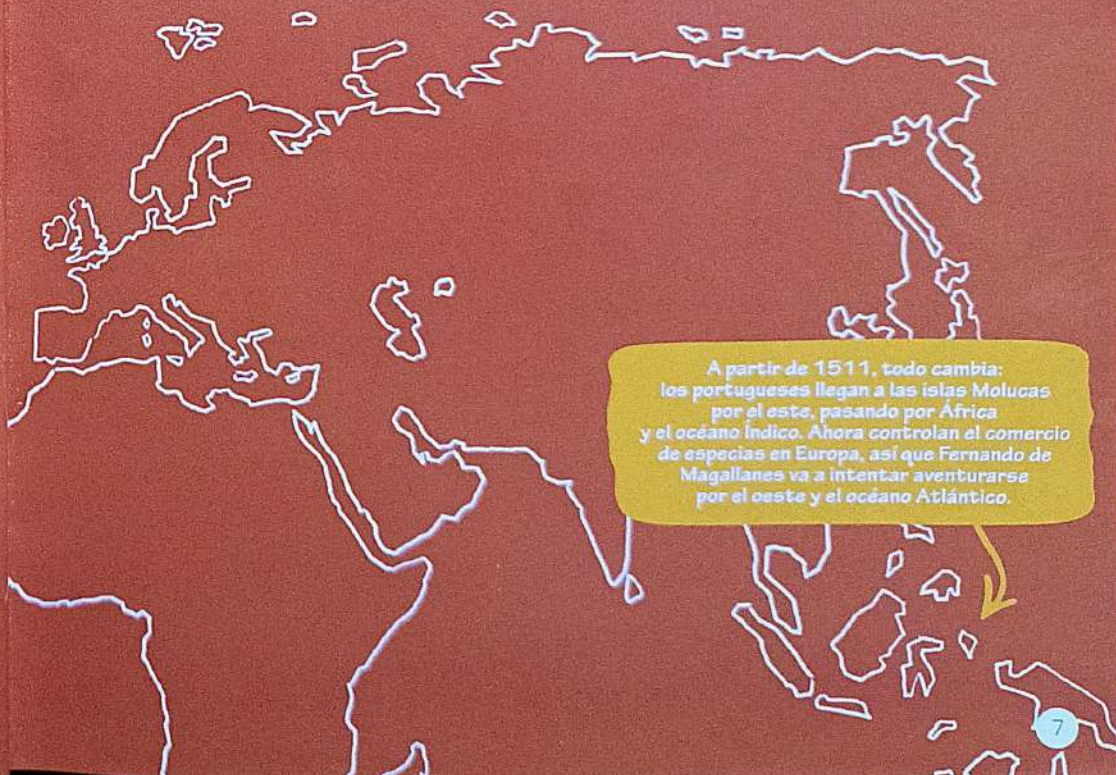


20 DE SEPTIEMBRE DE 1519. Cinco buques zarpan del puerto de Sanlúcar de Barrameda, en el sur de España, pero no lo hacen con el objetivo de dar la vuelta al mundo, sino de encontrar por el oeste una forma de llegar a las islas Molucas (Indonesia), donde se cultivan las especias. A principios del siglo XVI, cada vez más europeos quieren consumir estas delicias exóticas, que aromatizan la cocina y tienen propiedades medicinales.

La pimienta, el clavo de olor, la canela, la nuez moscada y el jengibre son las especias más preciadas. Las transportan a lomos de camellos durante meses, deben pagar impuestos en cada frontera y van protegidas por soldados contra los ataques de piratas y ladrones. Por ello, cuando llegan a Europa, las especias cuestan cien veces más que su precio de origen.



... MÁS VALIOSOS
QUE EL ORO



A partir de 1511, todo cambia: los portugueses llegan a las islas Molucas por el este, pasando por África y el océano Índico. Ahora controlan el comercio de especias en Europa, así que Fernando de Magallanes va a intentar aventurarse por el oeste y el océano Atlántico.

EL CAPITÁN ES PORTUGUÉS,



Magallanes, marino y soldado, lleva una vida complicada en los buques portugueses. En 1511, se juega la vida en la conquista de Malaca (Malacia), un puerto rebosante de especias y productos muy valiosos, frecuentado por comerciantes árabes, indios y chinos.

Después de siete años en las Indias Orientales, envían a combatir a Magallanes a Marruecos, donde lo hieren en la rodilla. Queda cojo y no puede seguir combatiendo, así que pide ayuda económica al rey de Portugal, que se la niega. Magallanes, decepcionado y enfadado, emigra a España.



Su nombre portugués es Fernão de Magalhães. Nace alrededor de 1480 en una familia noble, aunque modesta, aprende a manejar las armas y, a los 25 años, embarca en una flota portuguesa que zarpa a conquistar las Indias Orientales. Allí combate, descubre las islas y aprende sobre navegación y geografía. Poco a poco empieza a plantearse el proyecto de un gran viaje: irá a presentárselo al rey de Portugal o incluso al rey de España, si hace falta.

Magallanes se entrevista con Carlos V, con un proyecto muy bien planificado. El joven rey de España, que solo tiene 19 años, queda impresionado por su discurso y le tiente la posibilidad de contar con acceso directo por el oeste a las tierras de las especias. El 28 de marzo de 1518, firman un contrato. Listo: Magallanes puede zarpar.



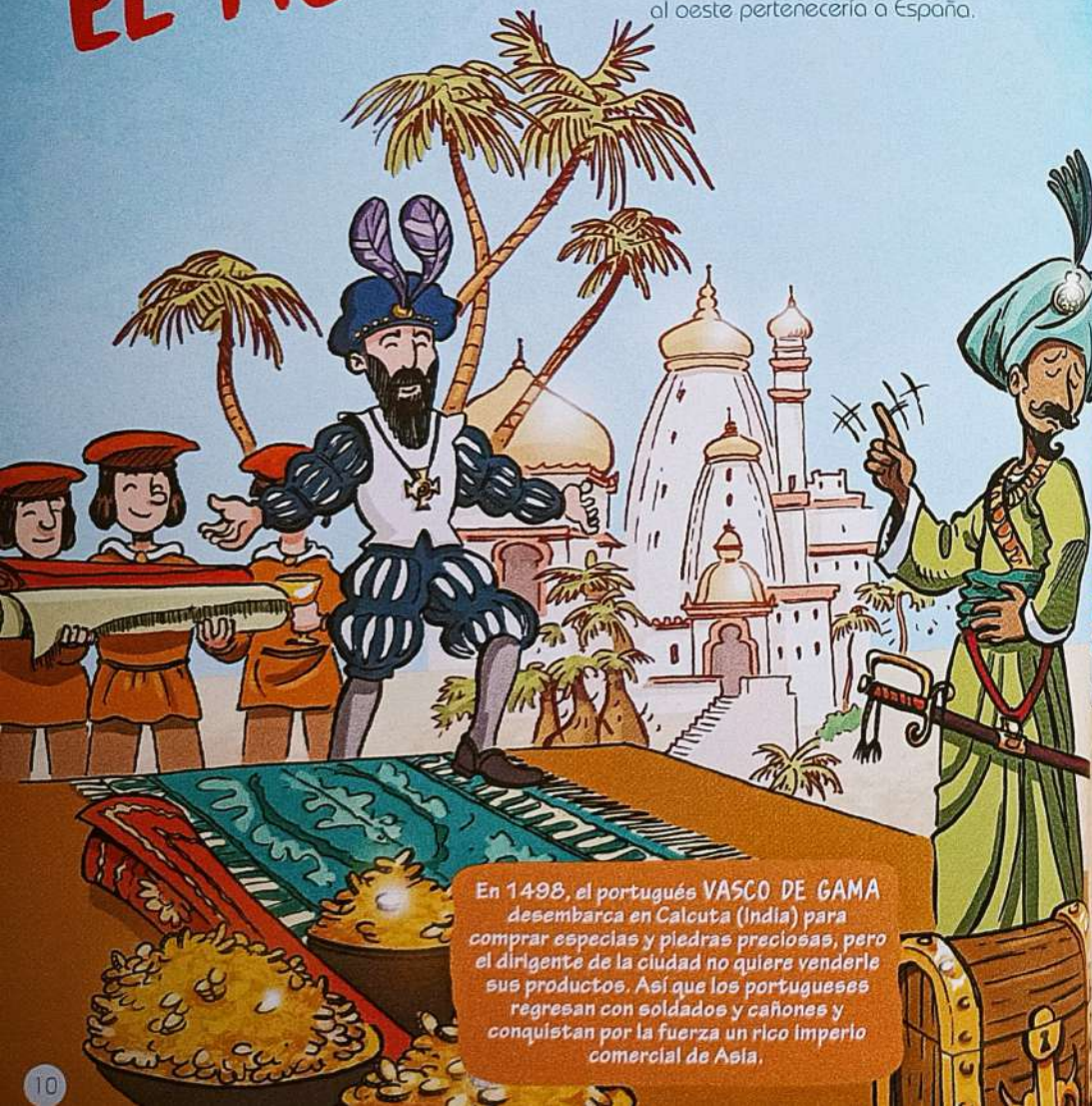
En Sevilla, el gran puerto español hacia el Nuevo Mundo, Magallanes se aloja con Diogo Barbosa, un primo suyo portugués muy bien visto por la corte real. En 1517, se casa con su hija Beatriz y se hace buen amigo de su hijo, Duarte Barbosa, que acaba de volver de las Indias.

PERO LA EXPEDICIÓN ES ESPAÑOLA

PORTUGUESES Y ESPAÑOLES SE REPARTÍAN EL MUNDO

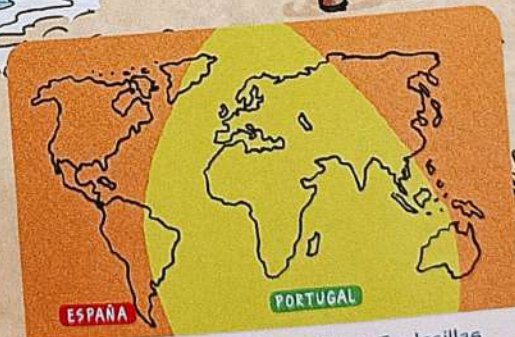
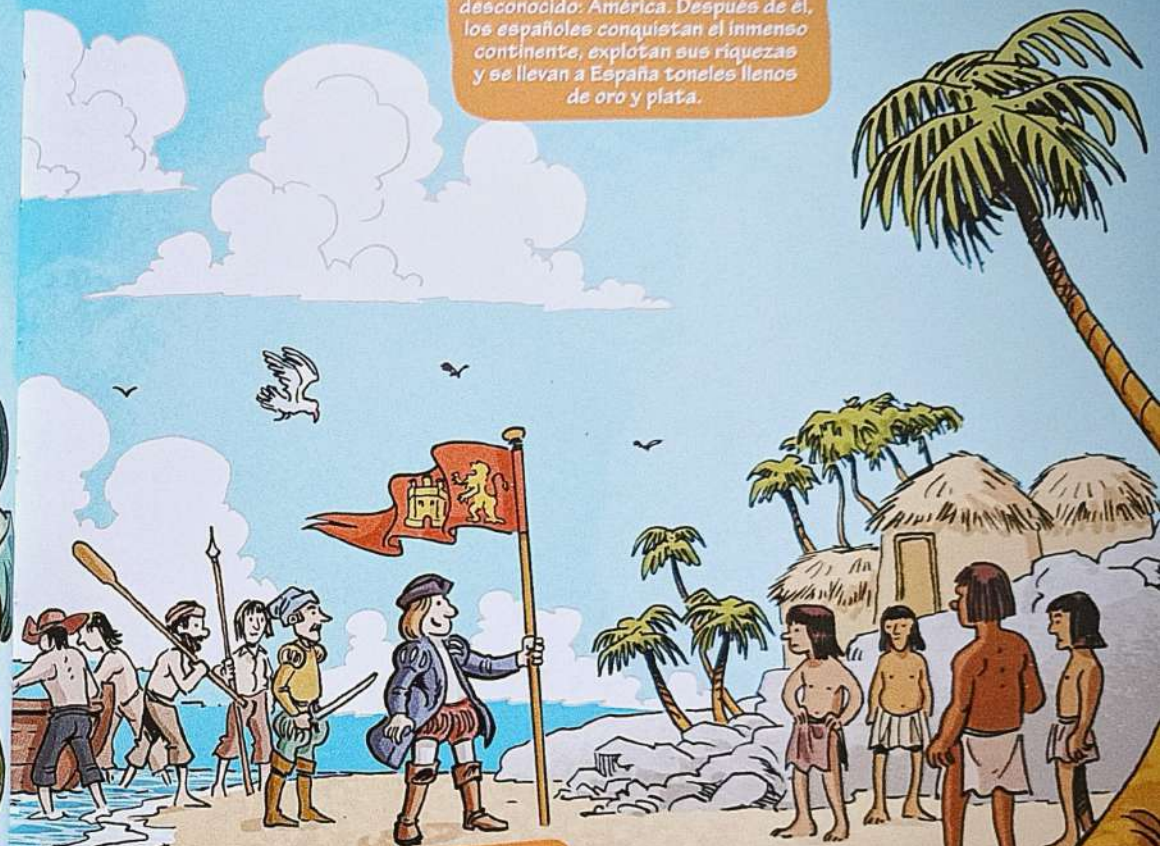
¡Ojo! La expedición de Magallanes no puede invadir los territorios portugueses.

A partir de 1430, Portugal exploró la costa africana antes de llegar a la India. Los españoles, por su parte, optaron por América. En 1494, los dos países se repartieron los nuevos territorios trazando una línea vertical alrededor de la Tierra: todo lo que se situara al este de la línea iría para Portugal y lo que estuviera al oeste pertenecería a España.



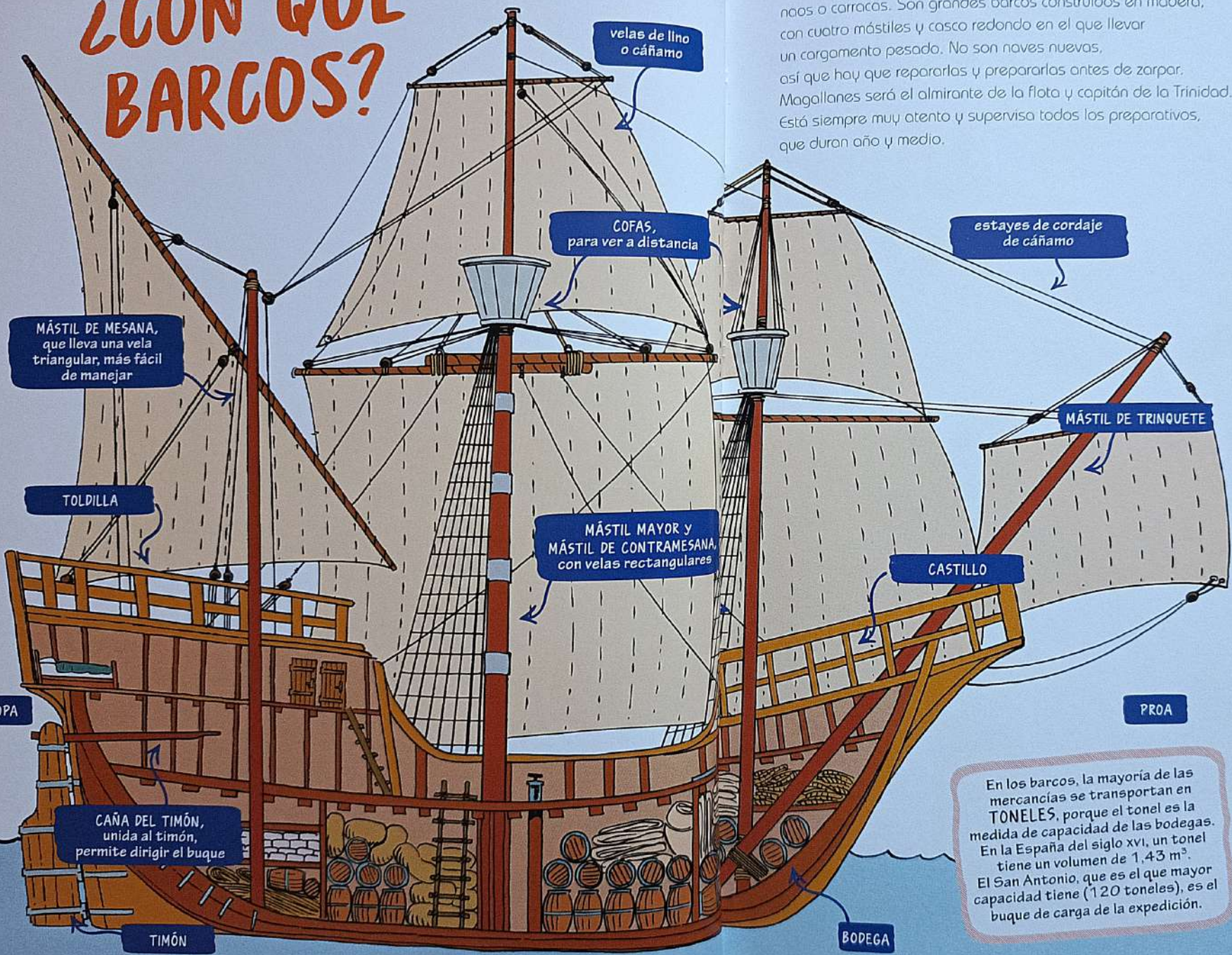
En 1498, el portugués VASCO DE GAMA desembarca en Calcuta (India) para comprar especias y piedras preciosas, pero el dirigente de la ciudad no quiere venderle sus productos. Así que los portugueses regresan con soldados y cañones y conquistan por la fuerza un rico imperio comercial de Asia.

En 1492, CRISTÓBAL COLÓN zarpa con tres buques españoles con el objetivo de llegar a la India, pero termina en un territorio desconocido: América. Después de él, los españoles conquistan el inmenso continente, explotan sus riquezas y se llevan a España toneles llenos de oro y plata.



La línea de reparto, que se fijó en Tordesillas en 1494, atraviesa el océano Atlántico y continúa por el otro lado del mundo, dominado por los portugueses. Pero Magallanes quiere saber de qué lado exacto de la línea se sitúan las islas Molucas.

¿CON QUÉ BARCOS?



El rey de España le ofrece cinco buques a Magallanes: naos o carracas. Son grandes barcos contruidos en madera, con cuatro mástiles y casco redondo en el que llevar un cargamento pesado. No son naves nuevas, así que hay que repararlas y prepararlas antes de zarpar. Magallanes será el almirante de la flota y capitán de la Trinidad. Está siempre muy atento y supervisa todos los preparativos, que duran año y medio.

LA CONCEPCIÓN

90 toneles, 25 m de largo y 44 hombres a bordo.



LA VICTORIA

85 toneles, 25 m de largo y 45 hombres a bordo.



EL SAN ANTONIO

121 toneles, 31 m de largo y 55 hombres a bordo.



EL SANTIAGO

75 toneles, 15 m de largo y 31 hombres a bordo.



LA TRINIDAD

110 toneles, 27 m de largo y 62 hombres a bordo.



En los barcos, la mayoría de las mercancías se transportan en **TONELES**, porque el tonel es la medida de capacidad de las bodegas. En la España del siglo xvi, un tonel tiene un volumen de 1,43 m³. El San Antonio, que es el que mayor capacidad tiene (120 toneles), es el buque de carga de la expedición.

En total, 237 marineros, sin contar capitanes, pilotos, contraalmirantes, etc.

265 HOMBRES



Los **GAVIEROS** son los profesionales que manejan las velas. Ganan el doble que los marineros rasos, que no están cualificados.



El **MAESTRO VELERO** repara las velas. Atraviesa la tela con un pinzón y la cose con gruesas agujas que se engrasan antes de guardarlas para evitar que se oxiden.

El **TIMONEL** dirige el buque con una palanca unida a la caña del timón, siguiendo las órdenes del piloto.

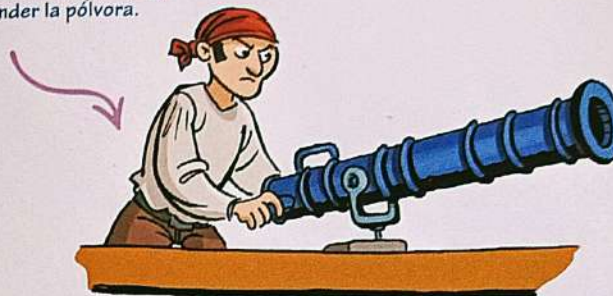


Los **CARPINTEROS** sustituyen las piezas de madera que se desgastan o se rompen. También ejercen de calafates y rellenan las grietas con cáñamo y alquitrán para impermeabilizar el casco.



Una mayoría de españoles, treinta portugueses y algunos ingleses, franceses y genoveses: hombres duros, acostumbrados a una vida complicada. Algunos ejercían otros oficios: campesinos, herreros o soldados. Otros acaban de salir de la cárcel. Se alistan, firman un contrato, cobran al menos un tercio de la paga y recibirán parte de los beneficios obtenidos al final del viaje.

Hacen falta **CAÑONEROS** experimentados para introducir las bolas en la boca del cañón, apuntar y encender la pólvora.



Dieciséis **GRUMETES** (aprendices de marineros) de 14 años ayudan en la cocina, en la limpieza, sirviendo la comida, etc.



Solo hay un **CIRUJANO** para las cinco tripulaciones, así como dos **SACERDOTES** que guían los rezos por la noche y dan misa los domingos.

La tripulación no es mixta. En Europa, hasta el siglo XX, las mujeres pueden viajar en barco, pero no como marineras. En España hay una excepción: Isabel Barreto (1567-1612) navega con su marido por el océano Pacífico y dirige la flota cuando este fallece.

NINGUNA MUJER

LLENAR LA BODEGA

Las cantidades se apuntan en un registro: 5700 libras de cerdo curado, 200 toneles de sardinas, 984 quesos, 450 ristras de ajos y cebollas, 253 barriles de vino... y 106 toneles de bizcocho, que no tiene nada que ver con el que comemos hoy en día. Estas tortas duras, elaboradas con harina de trigo, agua y levadura, son la base de la alimentación de los marineros.

El San Antonio transporta la mayoría de los víveres. Para doce meses de viaje, se prevé al menos uno tonelado de alimento por persona. Las reservas de agua se embarcan en el último momento. El cargamento debe estar muy bien repartido o, si no, el barco podría volcar si hace mal tiempo. La bodega se divide en compartimentos y los toneles van estibados. Además, se debe poder acceder fácilmente a todos los productos.

No hay que olvidarse de los mástiles de repuesto, lona, madera para el fuego de la cocina, hierro para fabricar o reparar instrumental, cera para alumbrar, grasa para las poleas y cordaje para la arboladura.

También se embarca ganado vivo, que dará carne fresca, y mucha sal para conservar el pescado y la caza.

Hay que añadir cinco botes para explorar las costas y 265 cajas fuertes, una por marinero, con los efectos personales de cada uno.

¿Quién aporta el dinero?
¿Quién se ocupa de tanto avituallamiento? La Casa de la Contratación, una administración con sede en Sevilla, que proporciona el equipamiento y las provisiones a los barcos que navegan entre España y el Nuevo Mundo.

¡BIEN MARCHA!

La Trinidad, comandada por Magallanes, encabeza la pequeña flota, que zarpa el **20 DE SEPTIEMBRE DE 1519**. Hacen una primera escala en las islas Canarias para abastecerse de agua, alquitrán y frutas y verduras frescas, y vuelven a partir el 3 de octubre. Magallanes pone rumbo al sur, buscando el mejor viento y evitando los buques portugueses bien armados que regresan de las Indias. Sin embargo, detrás de la Trinidad, los tres capitanes españoles ya han empezado a conspirar contra él.

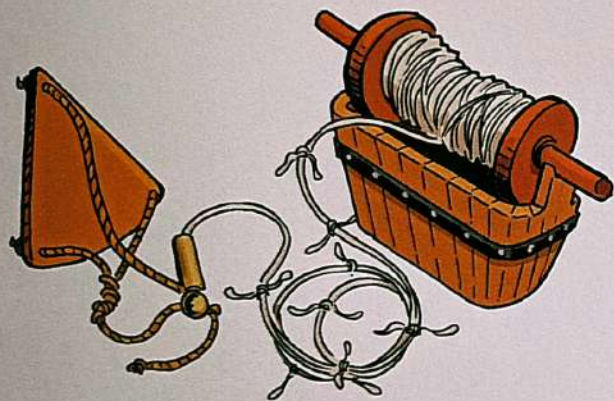
Magallanes da **CONSIGNAS MUY ESTRUCTURADAS** para pasar la noche: los barcos deben permanecer en grupo y seguir la linterna que brilla en la popa de la Trinidad. Si hay que cambiar de rumbo, se debe encender una segunda luz; si hay que replegar las velas porque se acerca el mal tiempo, se encenderán cuatro luces (y se apagarán de inmediato). De día, si el vigía ve tierra o un arrecife, se indica con un cañonazo.

TRES CAPITANES REBELDES

El rey de Portugal hizo correr rumores negativos sobre Magallanes. Don Juan de Cartagena, capitán del San Antonio, es también inspector general de la flota y desprecia al pequeño cojo portugués. Y Magallanes lo sabe, pero continúa imperturbable con sus planes, con el apoyo de João Serrão, el capitán portugués del Santiago.

EL MOTOR

Veinticinco años después del viaje de Cristóbal Colón en 1492, se ha perdido el miedo a atravesar el Atlántico. Los buques que zarpan de Europa hacia América se desplazan gracias a los vientos alisios, que soplan de forma regular de este a oeste e hinchan las velas desde detrás o por los lados. A medida que se acercan al ecuador, renace el miedo, ya que hay que superar la calma ecuatorial. ¡Qué ganas de avistar la costa de Brasil!



El **RELOJ DE ARENA** se calibra para vaciarse en un tiempo definido. Hay relojes de arena de cuatro horas, de treinta minutos, de un minuto, etc.



Los marineros calculan la velocidad del buque con la ayuda de una **CORREDERA**, una tabla a la que se le coloca un peso y que va atada a una cuerda con nudos separados entre sí por la misma distancia. Se deja caer al mar y, cuando ha transcurrido un minuto en el reloj de arena, se vuelve a subir la cuerda para contar el número de nudos del fragmento que ha corrido. El marinero, que conoce la distancia que hay entre nudo y nudo de la cuerda, puede averiguar aproximadamente la distancia que ha recorrido el barco en un minuto.

ES EL VIENTO

LA FLOTA DE MAGALLANES LLEGA A BRASIL EN 58 DÍAS (DEL 3 DE OCTUBRE AL 29 DE NOVIEMBRE), DESPUÉS DE UNA TRAVESÍA DE APROXIMADAMENTE 6400 KILÓMETROS; ES DECIR, UNA MEDIA DE 110 KM/DÍA.



Antes de llegar al ecuador, los marineros temen el momento de atravesar la **CALMA ECUATORIAL**, una zona en la que no corre el viento, con un calor asfixiante y, a veces, terribles tormentas.



El **PILOTO** anota la distancia recorrida. Sigue la ruta en el mapa ayudándose de líneas trazadas hacia los puntos cardinales (norte, sur, este y oeste) y numerosas líneas intermedias entre los puntos.

LOS PILOTOS SON UNOS HACHAS



Todos los días, a mediodía, el piloto usa el **ASTROLABIO** para calcular el ángulo entre la dirección del sol y la línea del horizonte. Así averigua también la latitud.

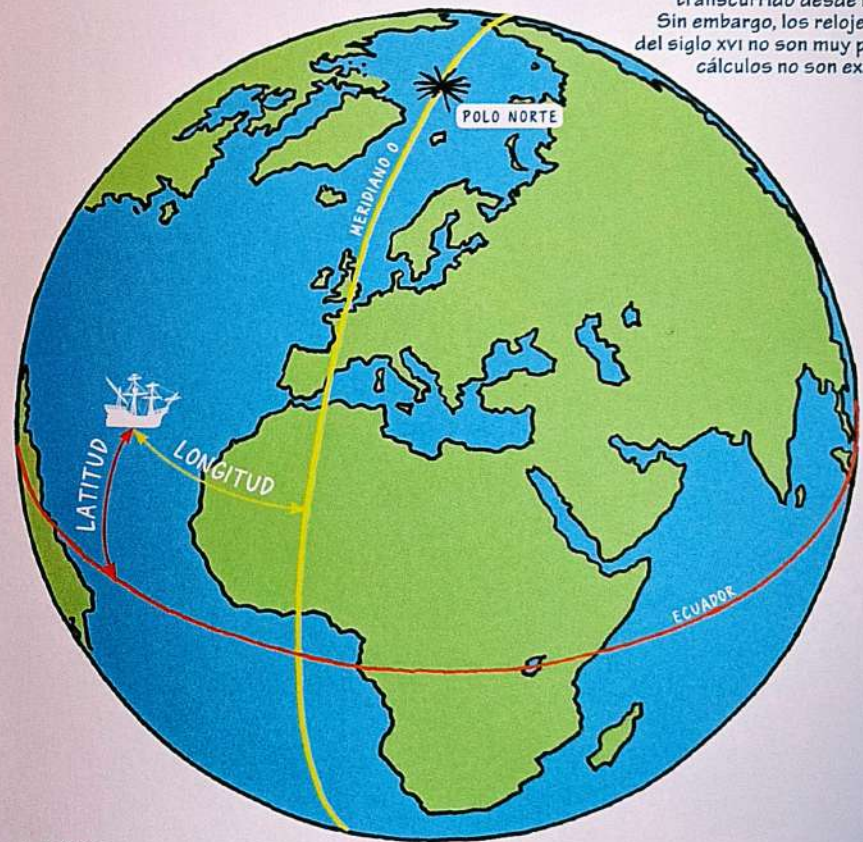
En lenguaje náutico, a la brújula también se la llama **COMPÁS**. Consta de un círculo de papel que gira a la vez que la aguja y en el que está dibujada una estrella (o rosa de los vientos) con 32 puntas, que permite obtener la dirección exacta.



Gracias a ellos, los buques surcan los mares sin perderse. Los pilotos saben que la Tierra es redonda. Aprendieron su oficio en el mar y en las escuelas de pilotaje; conocen bien los mapas y los instrumentos, los astros y la geografía. En cada buque hay un piloto responsable de la navegación. El del San Antonio, Andrés de San Martín, también es piloto general y decide junto a Magallanes la ruta que se va a seguir.



La **LONGITUD** es la posición del buque al este o al oeste del meridiano O. Para averiguarla, hay que comparar la hora del punto en el que se está (indicada por el sol) con el tiempo transcurrido desde la salida. Sin embargo, los relojes de arena del siglo XVI no son muy precisos y los cálculos no son exactos.



La **LATITUD** es la posición del buque al norte o al sur del ecuador. Es posible calcular la latitud de cualquier punto de la Tierra, desde el ecuador (0° de latitud) hasta los polos (90° de latitud). La latitud de Río de Janeiro (Brasil) es de 22,9° sur.

EL ALMIRANTE MAGALLANES

El almirante dispone de una pequeña habitación en la toldilla, la parte más cómoda del buque. Allí come a solas, lee y estudia cartas náuticas. En cubierta, lleva una vestimenta discreta y se interesa por el trabajo de los marineros, pero habla poco. A su lado, su cuñado, Duarte Barbosa, conversa y bromea con la tripulación. Es buena idea animar el ambiente, ya que la relación entre Magallanes y sus capitanes sigue siendo tensa.

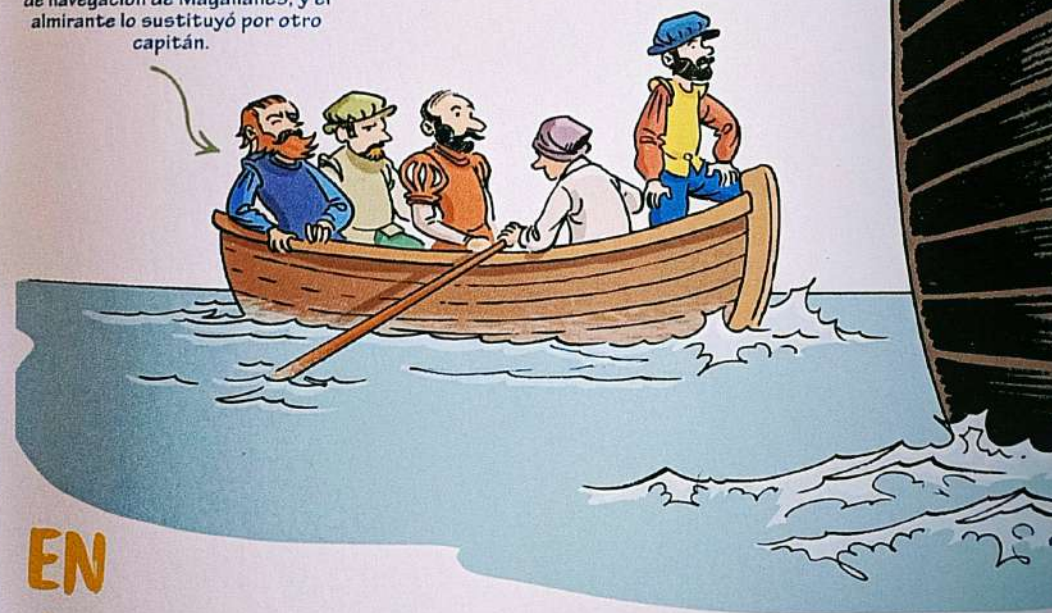


En 1511, Magallanes compró en Sumatra (Malasia) un esclavo llamado ENRIQUE. El joven, muy leal a su amo, embarca como intérprete, ya que entenderá la lengua del país cuando la flota llegue a las islas Molucas.

El italiano ANTONIO PIGAFETTA también tiene un camarote para él, donde escribe el diario de a bordo de la Trinidad. El texto se conserva desde hace quinientos años y nos permite saber de este viaje extraordinario en la actualidad.



REUNIÓN OBLIGATORIA todos los sábados. Se detienen los buques cambiando la posición de las velas y todos los capitanes van a la Trinidad en bote. Pero no invitan a don Juan de Cartagena, ya que, en pleno viaje, criticó el plan de navegación de Magallanes, y el almirante lo sustituyó por otro capitán.

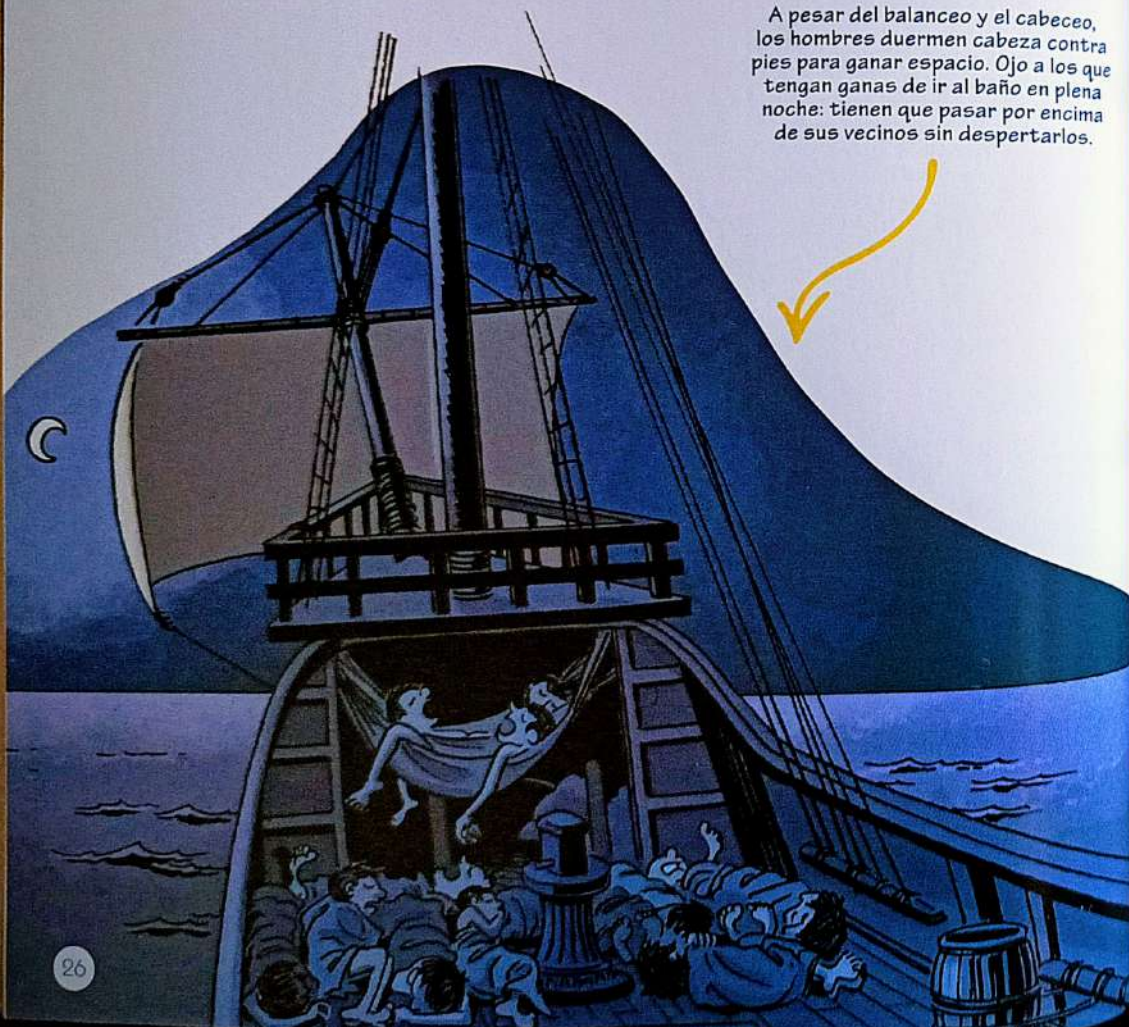


EN LA TRINIDAD

Cerca del ecuador, las noches duran doce horas. Una parte de la tripulación trabaja mientras el resto duerme. Tres grupos de guardia, llamados «brigadas», trabajan por turnos de cuatro horas. El turno de las brigadas cambia a diario, para acostumbrar a los marineros a trabajar por la noche, sea la hora que sea. La primera brigada sigue las órdenes del capitán, la segunda trabaja con el piloto y la tercera obedece al contraalmirante.

Después del rezo colectivo de la noche, la tripulación se organiza para irse a dormir. Cada marinero lleva una estera y una manta, o una hamaca, inventada por los indios americanos. Para dormir, la tripulación se agrupa en cubierta o bajo el castillo.

A pesar del balanceo y el cabeceo, los hombres duermen cabeza contra pies para ganar espacio. Ojo a los que tengan ganas de ir al baño en plena noche: tienen que pasar por encima de sus vecinos sin despertarlos.



Las maniobras nocturnas son muy limitadas, pero los timoneles se relevan en su puesto. El turno de cada brigada lo mide un reloj de arena de cuatro horas y el grumete que lo vigila grita bien alto cuando se cumple el tiempo. ¡Atención, cambio de turno!



El timonel dirige el barco con la ayuda de una palanca de madera, que acciona el cordaje y las poleas que van unidos a la pesada caña del timón.

LOS BARCOS NUNCA DUERMEN

UN DÍA EN EL MAR

Para el aseo no se usa agua dulce: los marineros se duchan y lavan la ropa con el agua de la lluvia que recogen en las velas bajas (llamadas «rastreras»).



Para virar (es decir, cambiar la posición de las velas y modificar la dirección) hacen falta quince hombres durante más de una hora. Las velas pesan más de una tonelada si están mojadas y, si se navega contra el viento, es habitual tener que repetir todo el proceso con frecuencia.

¿Dónde están los aseos? Se denominan «beques» y se encuentran en una plataforma dispuesta en la proa, bajo el mástil de trinquete. El suelo de los beques cuenta con agujeros, para que los excrementos caigan al mar.



Los domingos no se trabaja, con la excepción del manejo de las velas. Los marineros tienen tiempo libre para jugar a las cartas y a los dados. Algunos aprovechan para remendar la ropa, tocar la flauta y tallar objetos con navaja.



EL MAR

Desde la cofa, dispuesta en lo alto de mástil, el vigía tiene una buena panorámica para avistar las costas y los arrecifes, y observar el color y la profundidad del mar. El catalejo no se inventó hasta 1570.



Todas las mañanas, se friega la cubierta con agua de mar. La tarea suele reservarse a los tres o cuatro grumetes que hay en cada barco.

Las maniobras en las velas suelen provocar heridas en las manos que no cicatrizan bien debido a la sal y a la humedad.



Los marineros dedican entre doce y dieciocho horas al día a las maniobras e invierten mucho tiempo en el mantenimiento del buque. Cambiar poleas, reparar los cordajes, izar las velas, trepar como monos por los mástiles, sacar como toneles de la bodega, comprobar los nudos, sacar nada que no sepan hacer.

DISCIPLINA, PERO HASTA UN PUNTO!

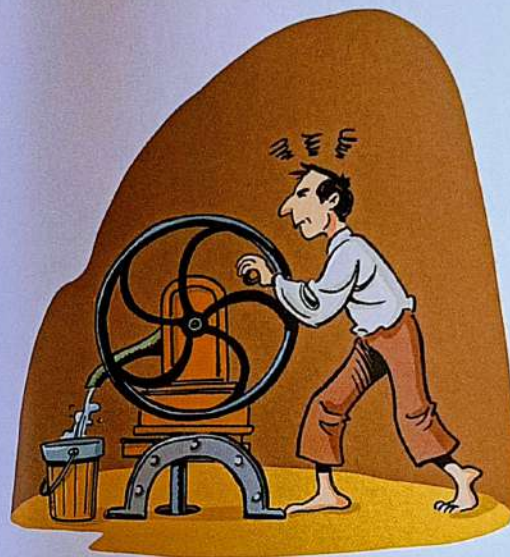
La vida a bordo se basa en el derecho marítimo que existe en Europa desde la Edad Media. La mayor parte del tiempo, marineros y capitanes respetan la ley. Magallanes, por si acaso, embarcó a un alguacil, un jefe de policía al mando de los sargentos repartidos por los cinco barcos. Siguiendo órdenes de Magallanes, detiene a don Juan de Cartagena durante la travesía, al que vigilará el capitán Mendoza en la Victoria.

Al capitán se le respeta y obedece, pero no es el amo absoluto. Sabe que no le conviene tener a los marineros en contra, así que consulta a la tripulación antes de tomar decisiones importantes.

Unos cincuenta hombres viven hacinados en cada buque sin poder escapar ni estar a solas. ¿Cómo evitar la violencia cuando todos tienen un cuchillo y saben cómo usarlo? A bordo hay gritos e insultos, pero están prohibidas las peleas.




Aquí no hay látigos de nueve colas. Es un instrumento terrible que prácticamente solo usaba la Marina inglesa y que se prohibió en 1870.




Dormir sin permiso, olvidarse de hacer un nudo o encender una lámpara son negligencias graves. El castigo consiste en la inanición (dos días a base de pan seco y agua) o en realizar tareas como sacar del fondo de la bodega las aguas estancadas que huelen mal.




Si alguien ataca con el cuchillo a otro tripulante, se le encadena en la bodega. Para evitar la violencia, está prohibido emborracharse y la bebida se raciona.




El conejo es un animal maldito en la marina. Antes se embarcaban conejos como alimento, pero se escapaban de las jaulas y roían las cuerdas de cáñamo.



Los marineros pescan y comen la captura a la parrilla.




Los grumetes sirven cuencos para seis o siete hombres.



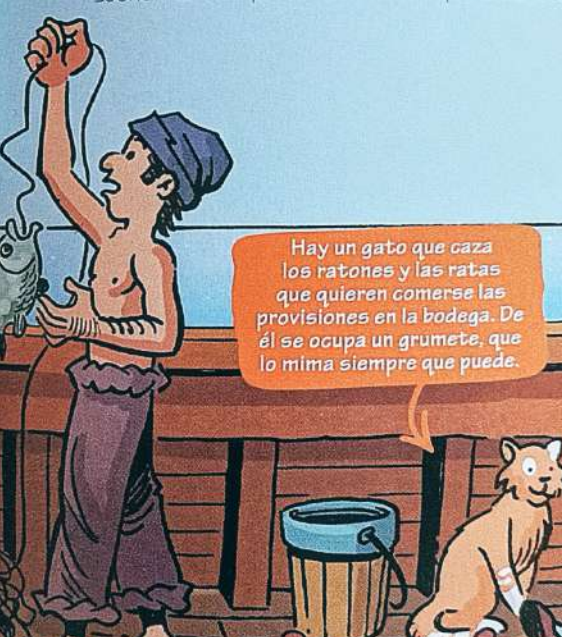
El guiso se mantiene al calor en el fogón, ya que no todos los marineros comen a la vez. La calidad del plato depende del cocinero y de las provisiones.

¿QUÉ HAY DE COMER?

El trabajo de marinero es muy arduo. A cambio, están muy bien alimentados, al menos en cantidad. La ley marítima prevé de 500 a 700 gramos de bizcocho al día, repartidos entre la mañana y la noche. A mediodía, el guiso de alubias o guisantes secos incluye carne tres veces por semana. Queso, cebolla y sardinas en salazón acompañan el bizcocho de la noche. Y todos sueñan con los productos frescos que encontrarán en tierra.



Los capitanes no comen mucho mejor que la tripulación, con la excepción de un mejor vino y algunos dulces.

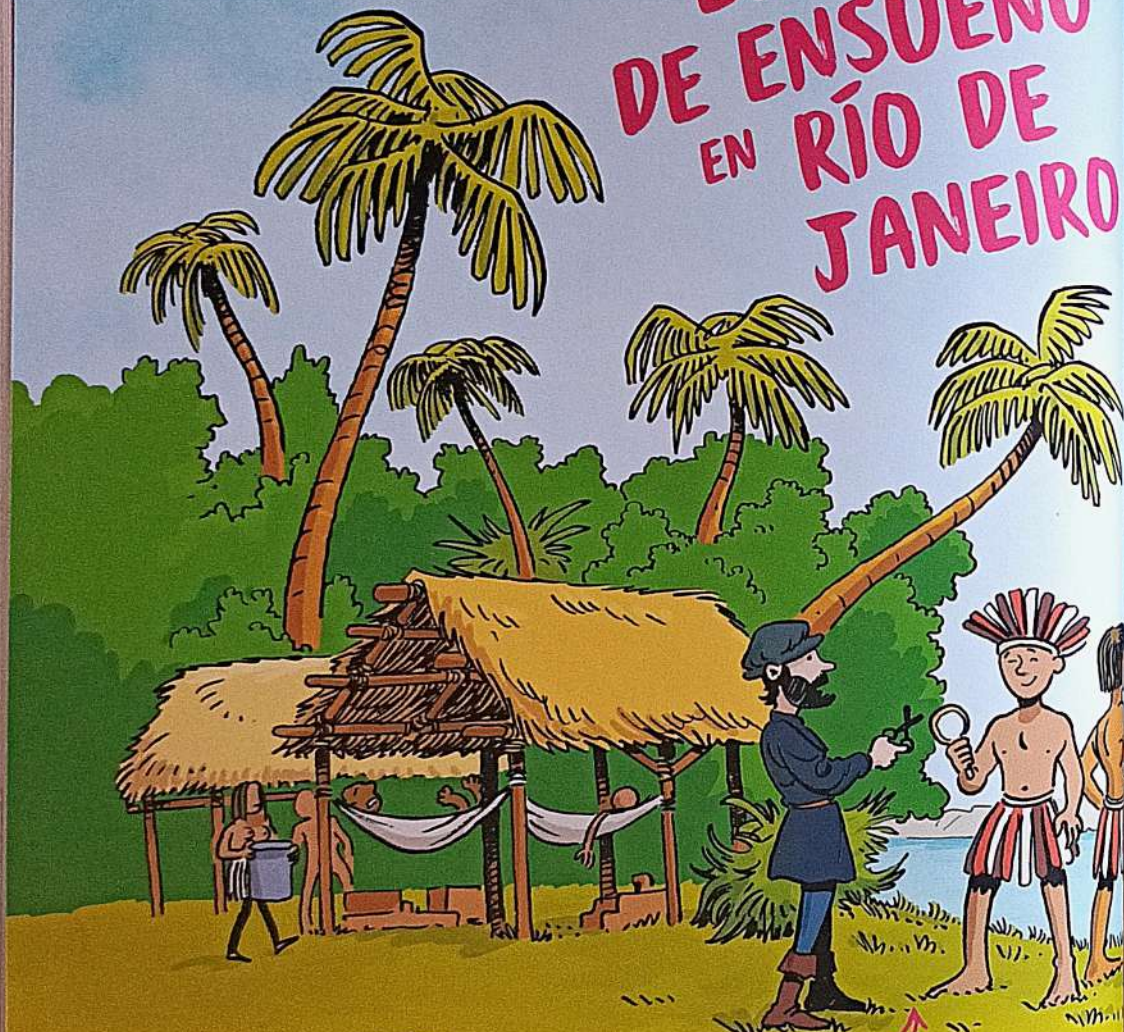


Hay un gato que caza los ratones y las ratas que quieren comerse las provisiones en la bodega. De él se ocupa un grumete, que lo mimma siempre que puede.



En todas las comidas se bebe vino con poco alcohol. El agua dulce se reserva para cocinar. Hay que hervirla antes, ya que al cabo de varias semanas ha dejado de ser potable.

ESCALA DE ENSUEÑO EN RÍO DE JANEIRO



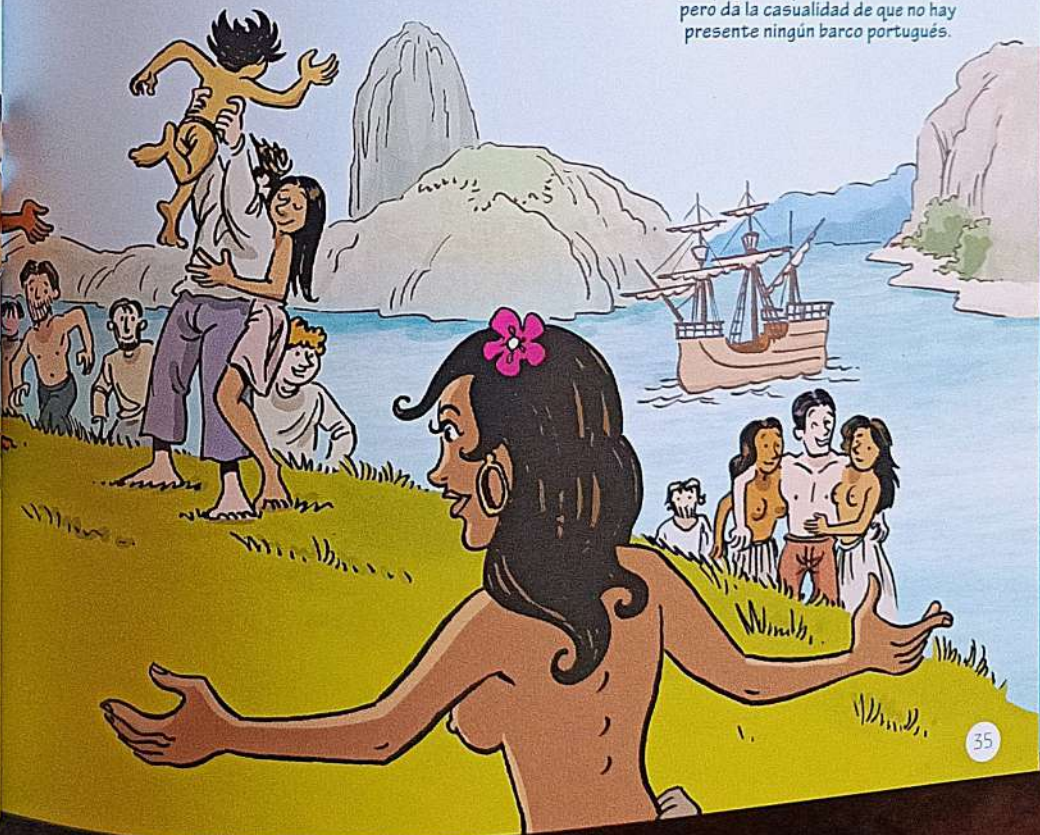
Antonio Pigafetta anota en su diario palabras en lengua tupi y su traducción al italiano. También apunta que algunos indios son canibales y se comen la carne de sus enemigos.

Los marineros se deleitan con maíz, pollo y pan de yuca. A cambio, los indios reciben pequeños objetos de metal que les fascinan, ya que no conocen ni el cuero ni el hierro. Magallanes les trae baratijas como regalos: 900 espejitos, 20.000 campanillas, 1.400 docenas de cuchillos, 50 docenas de tijeras, peines, pulseras, seda, terciopelo y tejidos de colores vivos.

EL 29 DE NOVIEMBRE DE 1519, se avista la costa de Brasil. Carvalho, el piloto portugués de la Concepción, guía a la flota hasta Río de Janeiro, a 1.000 kilómetros más al sur. El 13 de diciembre, la tripulación desembarca al fin. Hace sol y calor, los indios los reciben como a amigos y los indios despliegan sus encantos. Los marineros no se pueden creer que estén visitando una tierra en la que los humanos viven casi desnudos, tan alejados de las leyes y las religiones de Europa.

En la playa de Río de Janeiro, el pequeño Juanillo conoce a su padre. Siete años antes, el piloto João Lopes Carvalho vivió allí y tuvo un hijo con una india. Juanillo marchará con él en la Concepción.

La bahía de Río de Janeiro se descubrió el 1 de enero de 1502. Según el Tratado de Tordesillas (ver pág. 11), pertenece a Portugal, pero da la casualidad de que no hay presente ningún barco portugués.



RUMBO AL SUR HACIA LO DESCONOCIDO

¡Fin de las vacaciones! Embarcan el **26 DE DICIEMBRE** en un largo viaje rumbo al sur. Al cabo de 2300 kilómetros, la inmensa bahía del Río de la Plata se abre hacia el oeste en la costa americana. ¿Es ese el famoso paso hacia el océano Pacífico que permite llegar a las islas de las especias? El Santiago parte el solo a explorar y, durante dos semanas, los demás barcos esperan, nerviosos.

El Santiago, más pequeño y menos profundo, puede acercarse más a las costas.

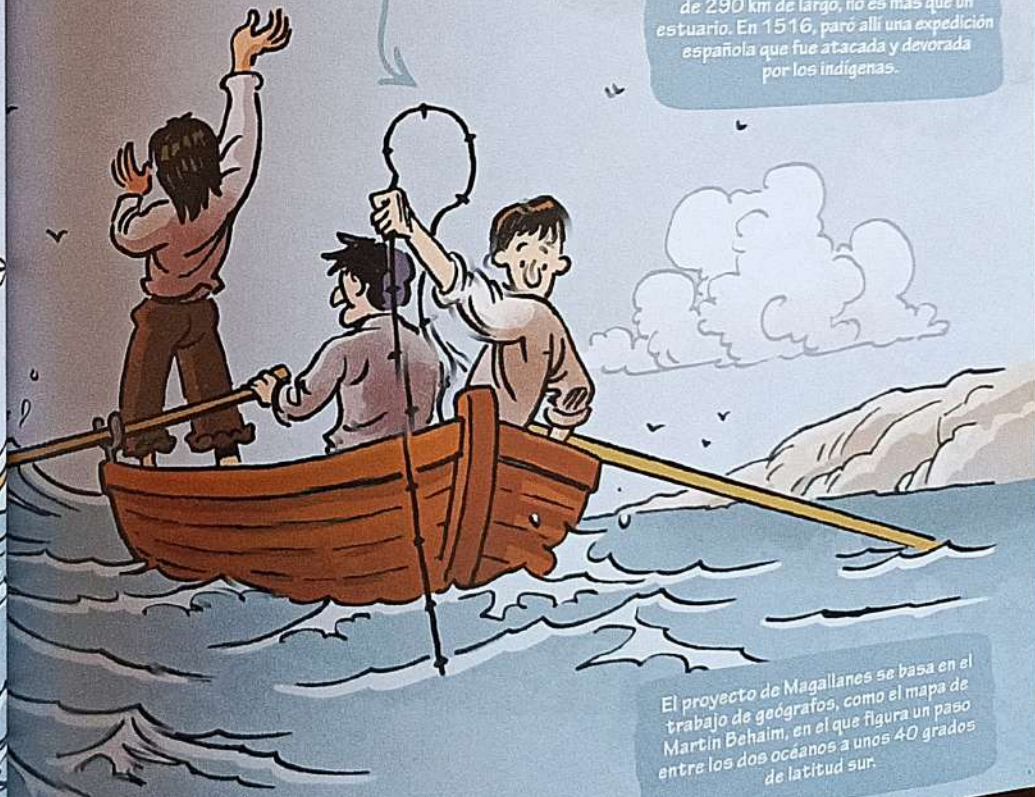


Para llevar consigo carne fresca, los marineros cazan animales desconocidos: pingüinos y focas de piel gruesa, que denominan lobos marinos.



Los marineros comprueban la profundidad del agua con una sonda de plomo atada a una cuerda.

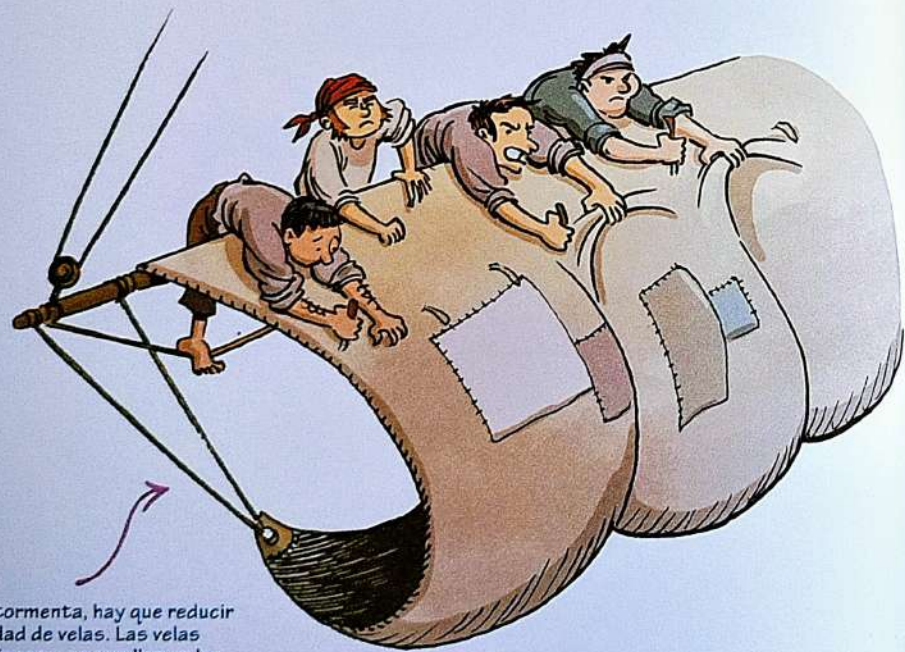
¡Menuda decepción! El Río de la Plata, de 290 km de largo, no es más que un estuario. En 1516, paró allí una expedición española que fue atacada y devorada por los indígenas.



El proyecto de Magallanes se basa en el trabajo de geógrafos, como el mapa de Martín Behaim, en el que figura un paso entre los dos océanos a unos 40 grados de latitud sur.

MORAL BAJA

FEBRERO DE 1520, principios de otoño. La flota sigue explorando una costa cada vez más desértica. Lo mar es turbulenta y los hombres sufren bajo el frío y la densa lluvia. Están aterrados, ya que es la primera vez que un europeo llega tan lejos. Pero Magallanes aguanta y sigue buscando el paso. Hay que explorar minuciosamente cada bahía, pero las esperanzas disminuyen a medida que se acerca el invierno y se aproximan al polo sur.



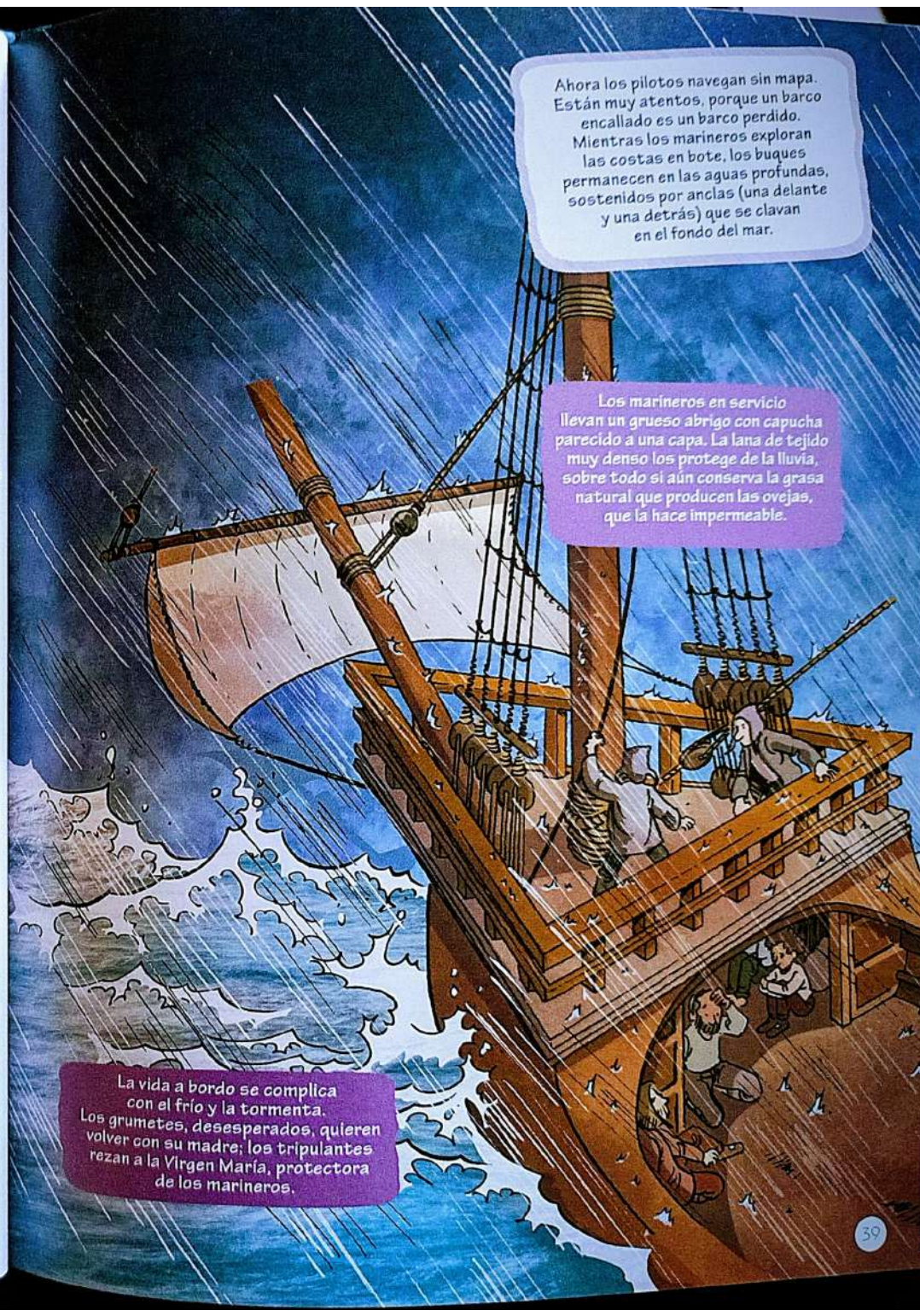
En caso de tormenta, hay que reducir la cantidad de velas. Las velas altas se pliegan y se enrollan en las vergas, mientras que las velas bajas se mantienen desplegadas para no perder el equilibrio con el viento.



Ahora los pilotos navegan sin mapa. Están muy atentos, porque un barco encallado es un barco perdido. Mientras los marineros exploran las costas en bote, los buques permanecen en las aguas profundas, sostenidos por anclas (una delante y una detrás) que se clavan en el fondo del mar.

Los marineros en servicio llevan un grueso abrigo con capucha parecido a una capa. La lana de tejido muy denso los protege de la lluvia, sobre todo si aún conserva la grasa natural que producen las ovejas, que la hace impermeable.

La vida a bordo se complica con el frío y la tormenta. Los grumetes, desesperados, quieren volver con su madre; los tripulantes rezan a la Virgen María, protectora de los marineros.



31 DE MARZO DE 1520. La flota llega a la bahía de San Julián, desierta y helada. El almirante decide pasar allí el invierno y ordena racionar las provisiones. De un buque a otro circulan rumores de rebelión. «Vamos a morir todos de frío. El paso no existe. Ese portugués se equivocó y vamos a morir por su culpa». Pero Magallanes no les hace caso y está dispuesto a llegar al mismo Polo Sur si hiciera falta.

1 DE ABRIL DE 1520
Domingo de Pascua. En plena noche, un bote sale de la Concepción. Varios hombres, dirigidos por Gaspar Quesada y don Juan de Cartagena, abordan el San Antonio, encadenan a su capitán y apuñalan al contramaestre. Encierran a los marineros portugueses en la bodega y los demás no dicen nada.



2 DE ABRIL, AL AMANECER
Gaspar Quesada toma el mando. Luis Mendoza, capitán de la Victoria, se alía con los rebeldes.

2 DE ABRIL, A MEDIODÍA
Un mensajero entrega a Magallanes una carta que anuncia el motín de tres buques. Solo el Santiago, comandado por el portugués João Serrão, permanece fiel al almirante.



2 DE ABRIL, POR LA TARDE
Magallanes envía a la Victoria al alguacil Gómez Espinosa, que apuñala a Luis Mendoza. Los refuerzos que envía su cuñado Duarte Barbosa liberan a la Victoria, izan las velas y arman los cañones.



MUERTE A LOS TRAIADORES

2 DE ABRIL, POR LA NOCHE
La Victoria corta el paso en la bahía y los dos buques rebeldes quedan atrapados sin poder salir. En el San Antonio, Gaspar Quesada se rinde. El motín ha terminado.

7 DE ABRIL, EN TIERRA
Gaspar Quesada, condenado a muerte, es decapitado. Magallanes podría ejecutar a los cuarenta marineros rebeldes, pero los necesita y se conforma con penas leves.

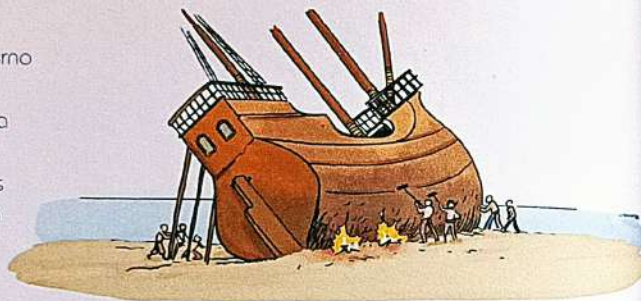


AGOSTO DE 1520, FIN DEL INVIERNO
Don Juan de Cartagena, uno de los artífices del motín, es el hombre de confianza del rey. Magallanes no se arriesgó a ejecutarlo y se limitó a apresarlo. Sin embargo, al zarpar la flota, abandona a Cartagena en la costa, junto con el sacerdote Pedro Sánchez, su cómplice.



CINCO MESES DE INVIERNO EN LA TIERRA DE HIELO

DE ABRIL A AGOSTO DE 1520. El invierno se presenta terrible para la tripulación aislada en el fin del mundo, en la bahía de San Julián. Por suerte, se distraen talando árboles, construyendo cabañas y cazando liebres y guanacos. También deben arrastrar los buques a tierra y vaciarlos para repararlos. Creen estar solos, alejados de la población, hasta que, un día, descubren en la playa a un individuo que los observa.



Mientras reparan los buques, los marineros se instalan en tierra firme para estar más cómodos.



Magallanes llama patagones («de pies grandes») a los indios con los que se encuentran en el sur de América, que llevan grandes botas y van vestidos con pieles de guanaco.



Siguiendo órdenes de Magallanes, los marineros capturan a dos patagones y los encierran en los buques.

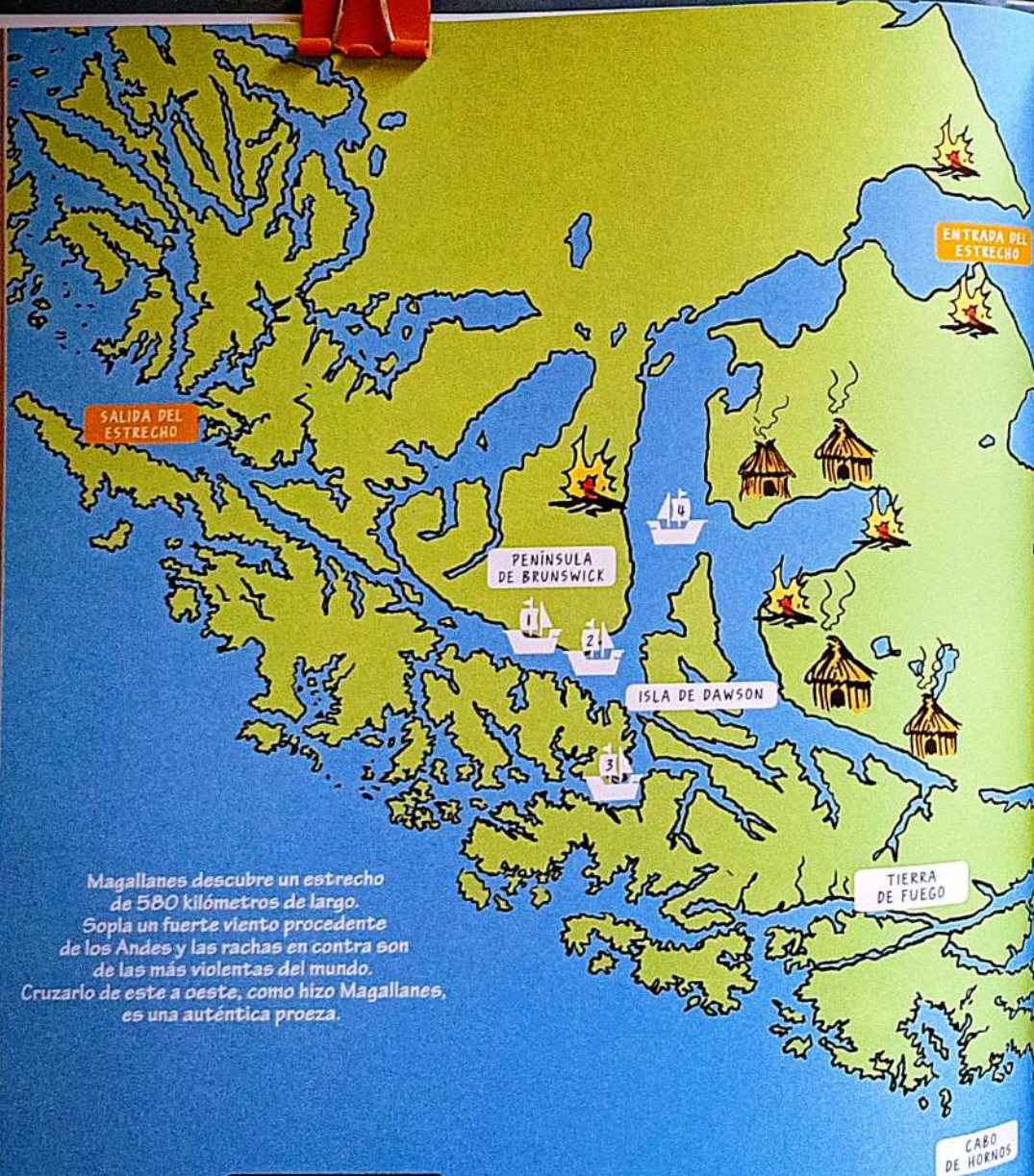


El guanaco es una especie de llama rápida y ágil. Su pelaje es una lana muy abrigada.







24 DE AGOSTO DE 1520: los cuatro buques vuelven a zarpar. Hacen una nueva escala en Santa Cruz que dura casi dos meses, para recoger el cargamento y el material del barco naufragado, el Santiago.





Magallanes descubre un estrecho de 580 kilómetros de largo. Sopla un fuerte viento procedente de los Andes y las rachas en contra son de las más violentas del mundo. Cruzarlo de este a oeste, como hizo Magallanes, es una auténtica proeza.

Océano Pacífico

-  LA TRINIDAD
-  LA VICTORIA
-  LA CONCEPCIÓN
-  EL SAN ANTONIO

Océano Atlántico

FINALES DE OCTUBRE DE 1520.
 Hace más de un año que zarparon. La flota se detiene a la entrada de una ensenada que se adentra en tierra. Magallanes envía al San Antonio y a la Concepción para su reconocimiento. Los dos barcos desaparecen detrás de un cabo, se vuelan en una bocana y encuentran una bahía y luego otra. El agua es profunda y salada, marcada por las mareas. Esto vez no es la desembocadura de un río. Tras varios días de ausencia, regresan los dos buques haciendo retumbar los cañones. ¿Han encontrado al fin el famoso paso entre los dos océanos? La flota, ya reagrupada, se mete en el laberinto. La Trinidad y la Victoria, rumbo al oeste, toman un largo desfiladero.

EL 28 DE NOVIEMBRE DE 1520,
 desembarcan en una inmensa extensión azul y en calma. Antonio Pigafetta le pone nombre: el océano Pacífico. Magallanes llora de alegría, por todo el tiempo que llevaba esperando que llegase este momento.

En 1513, Vasco Núñez de Balboa descubrió el océano Pacífico desde la costa de Panamá, en Centroamérica. Quiso conquistarlo para el rey de España, así que entró en el agua con la armadura y la espada.

AL OTRO LADO DEL MUNDO

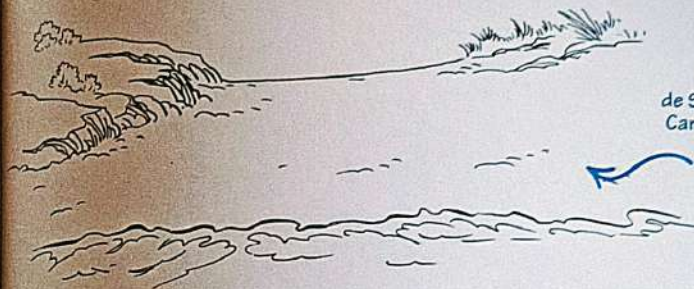
¿DÓNDE ESTÁ EL SAN ANTONIO?

Ya ha pasado lo más duro y han abierto la ruta hacia las islas de las especias. Es verano, hace buen tiempo y solo hay tres horas de noche. Todo iría bien si tuvieran noticias del San Antonio. Uno de los buques regresa a buscarlo por el estrecho y deja un mensaje para él en la orilla. Pero es en vano. Al cabo de varios días, hay que rendirse a la evidencia: el San Antonio se ha marchado de vuelta a España y se ha llevado consigo la mayor parte de las provisiones.

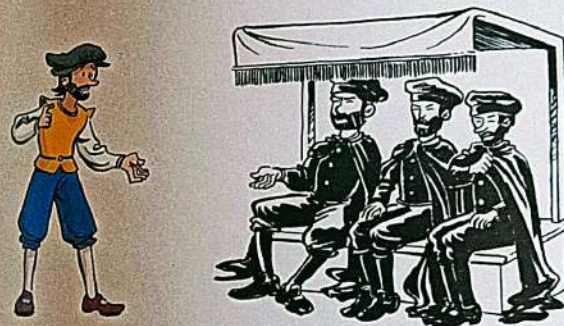
Ante el océano Pacífico, Magallanes consulta a sus capitanes. ¿Deberían continuar o regresar a España y volver más adelante? Algunos optan por regresar porque escasean las provisiones y tanto los hombres como los buques están agotados. Pero el almirante decide continuar.



En el San Antonio, el piloto Estevão Gomes no espera a ese momento para desertar. Con la espada en la mano, le arrebató el mando al capitán Mesquita, primo de Magallanes, y ordena dar media vuelta.

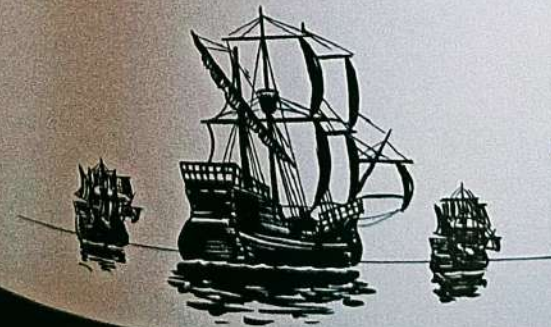


El San Antonio para en la bahía de San Julián para buscar a don Juan de Cartagena y su cómplice, abandonados por Magallanes. Sin éxito.



Ya de vuelta en Sevilla, en mayo de 1521, Estevão Gomes se pone en contacto con las autoridades y redacta un informe demoleedor contra Magallanes. Alvaro de Mesquita tiene que explicarse ante los jueces. Todo el mundo está consternado en España.

En Sevilla, Alvaro de Mesquita, que apoyó a Magallanes durante el motín, es encarcelado y no saldrá hasta tres años después. El 4 de octubre de 1521 tiene lugar el juicio, en el que absuelven a los desertores.



SIN EMBARGO, EN LA ENTRADA AL OCEANO PACIFICO, LOS TRES BUQUES RESTANTES NO SE RINDEN.



TRES MESES Y VEINTE DÍAS

A pesar de la desertión del San Antonio, zarpan con entusiasmo. Tienen las islas Molucas justo delante y un buen viento de cola permite avanzar sin esfuerzo. El piloto Andrés de San Martín advierte con discreción a Magallanes de que la travesía será más larga de lo previsto, pero, sin mapa ni cálculos precisos de la longitud, nadie puede saber cuánto mide este océano desconocido. Los dos tienen la esperanza de encontrar las islas y, en ellas, provisiones y agua. Por desgracia, semana tras semana, el viaje se hace eterno. Reinan el hambre y la sed, las enfermedades causan estragos y los hombres están sufriendo. La expedición de Magallanes corre peligro de naufragar en pleno océano.

EN
EL OCEANO
PACIFICO

MORIR EN EL MAR

PASAN LAS NAVIDADES DE 1520. Los buques avanzan hacia el ecuador. Cada vez hace más calor y menos viento. El patagón apresado en la bahía de San Julián es uno de los primeros en morir, seguido de los jóvenes grumetes. Antonio Pigafetta es testigo del horror de la travesía, pero no indica el nombre de los fallecidos. En todos los buques, los marineros están cada vez más débiles y mueren de hambre o enfermos. ¿Acaso la travesía del océano va a acabar con todos?

Matar una rata y comérsela permite sobrevivir unos días más.



A pesar del calor abrasador, racionan cada trago de agua: un solo vaso al día de un agua amarilla y podrida en la que crecen gusanos.



El cuero de la arboladura se corta en tiras y se cuece en agua de mar. Hay que masticarlo bien antes de tragar.

No queda harina para hacer pan y del bizcocho solo restan migas repugnantes que apestan a pis de ratón.

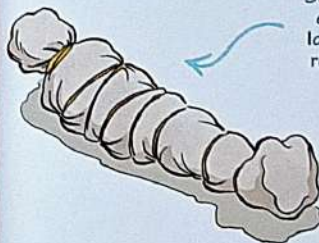
«TAMBIÉN COMÍAMOS SERRÍN Y RATAS, QUE COSTABAN MEDIO ESCUDO CADA UNA. AUN ASÍ, NO HABÍA SUFICIENTES PARA TODOS».



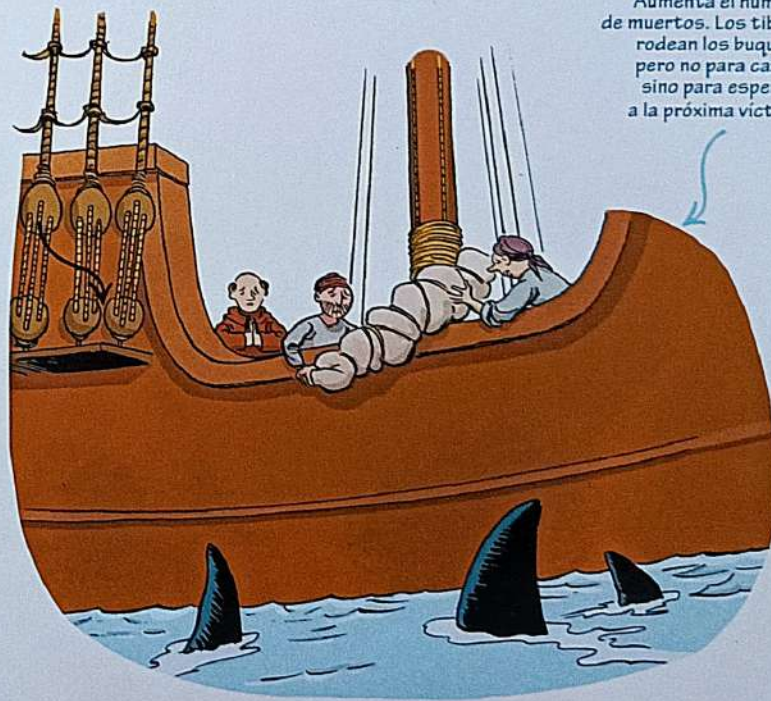
Los marineros, que no disponen de alimentos frescos, enferman de escorbuto, que provoca heridas, sangrado y una gran debilidad que deriva en la muerte.



Se envuelve a los fallecidos en lona cosida por todos los extremos. Después del rezo del sacerdote, se los arroja al mar.



Aumenta el número de muertos. Los tiburones rodean los buques, pero no para cazar, sino para esperar a la próxima víctima.

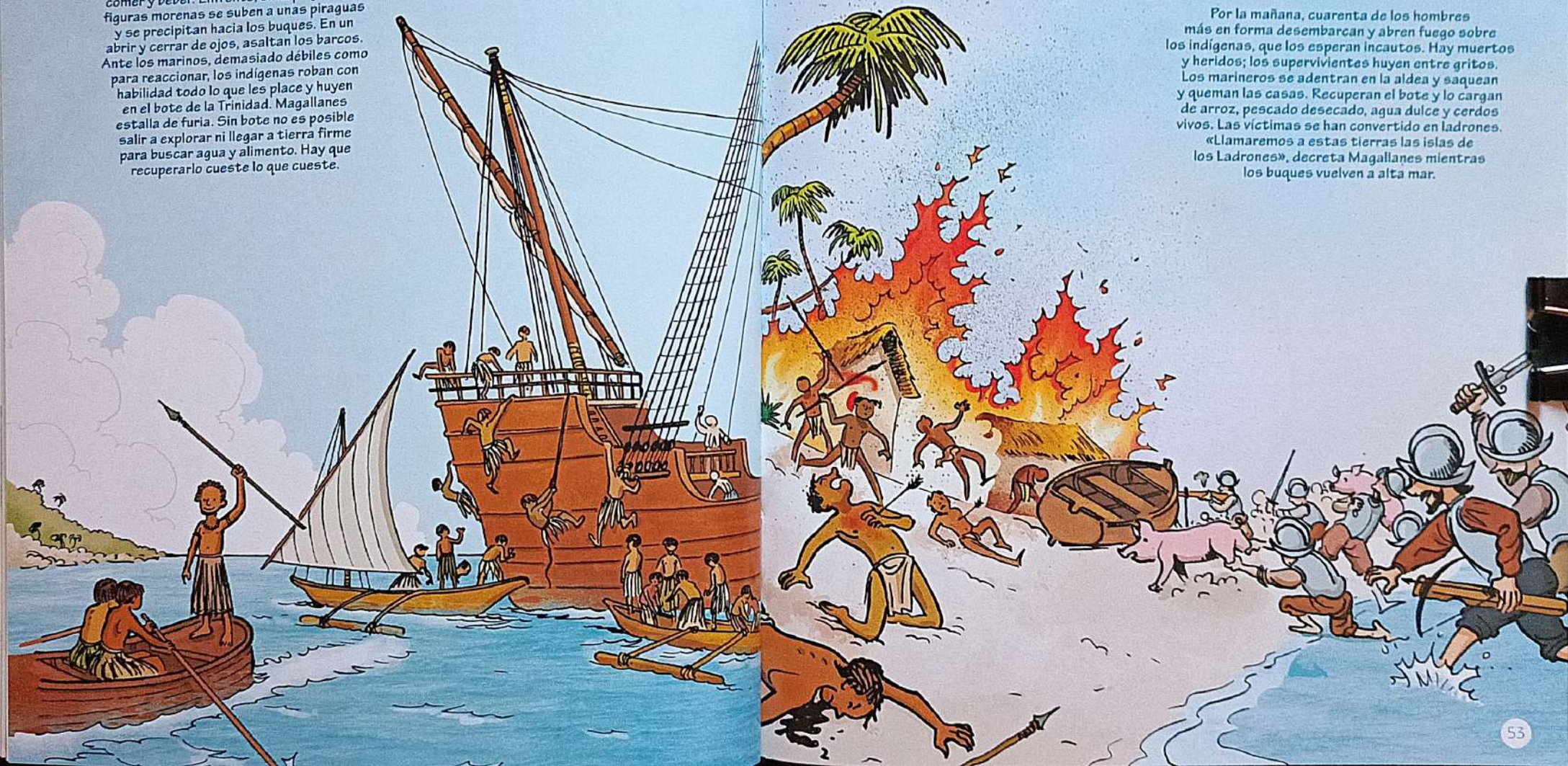


6 DE MARZO DE 1521
¡¡¡TIERRA A LA VISTA!!!

Primero una costa y luego otra. ¡Son las islas! ¡Por fin! La Trinidad, la Concepción y el Santiago se paran cerca de una orilla y bajan los botes al agua. Hay que darse prisa en desembarcar y buscar algo de comer y beber. Enfrente, en la playa, unas figuras morenas se suben a unas piraguas y se precipitan hacia los buques. En un abrir y cerrar de ojos, asaltan los barcos. Ante los marineros, demasiado débiles como para reaccionar, los indígenas roban con habilidad todo lo que les place y huyen en el bote de la Trinidad. Magallanes estalla de furia. Sin bote no es posible salir a explorar ni llegar a tierra firme para buscar agua y alimento. Hay que recuperarlo cueste lo que cueste.

LA ISLA DE LOS LADRONES

Por la mañana, cuarenta de los hombres más en forma desembarcan y abren fuego sobre los indígenas, que los esperan incautos. Hay muertos y heridos; los supervivientes huyen entre gritos. Los marineros se adentran en la aldea y saquean y queman las casas. Recuperan el bote y lo cargan de arroz, pescado desecado, agua dulce y cerdos vivos. Las víctimas se han convertido en ladrones. «Llamaremos a estas tierras las islas de los Ladrones», decreta Magallanes mientras los buques vuelven a alta mar.

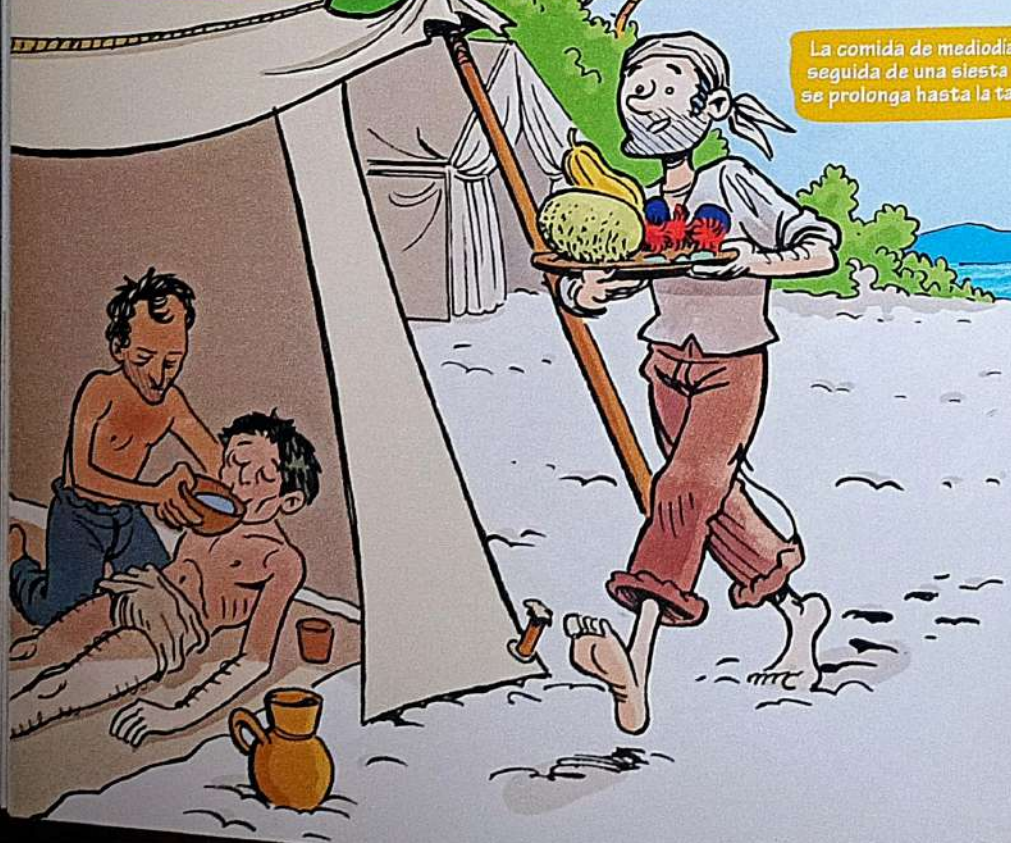




¡SALVADOS! 16 DE MARZO DE 1521
 Los marinos descubren una gran isla exuberante y deshabitada. Agua dulce, arena fina, árboles llenos de fruta... ¿Acaso han llegado al paraíso? Al cabo de una semana, la tripulación ha recuperado fuerzas. Ya pueden empezar a explorar las islas.

Magallanes instala en tierra a los enfermos y los pone a una dieta estricta: carne asada a voluntad, verduras frescas, mango y coco.

La comida de mediodía va seguida de una siesta que se prolonga hasta la tarde.



BEBER, COMER, DORMIR, SANAR

Magallanes llega a la conclusión de que se han desviado al norte. Han llegado a las Filipinas; las islas Molucas están a 1 000 kilómetros al sur, pero ¿dónde exactamente? Ya puede calcular la extensión del océano Pacífico. Según sus nuevos cálculos, las islas Molucas se encuentran del lado portugués, al este del meridiano de Tordesillas (ver pág. 11) y no del lado español, como esperaba. Menuda decepción.



Las islas Filipinas son un archipiélago de 7 000 islas, hasta el momento desconocidas por los europeos, gobernadas por sultanes musulmanes. Los habitantes viven de la caza, la pesca y el cultivo de arroz y verduras. También hay hábiles artesanos que venden perlas, oro y coral a comerciantes chinos, árabes e indios.

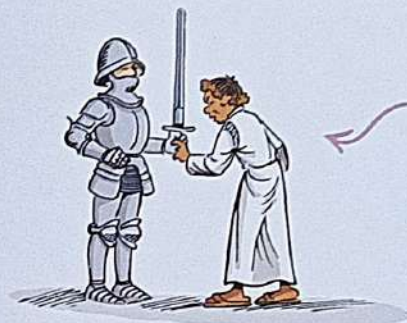


28 DE MARZO DE 1521. Enrique, el esclavo al servicio de Magallanes, da saltos de alegría. Entiende el idioma de los habitantes de la isla de Humunu, lo que significa que está más cerca de su hogar. Por fin podrá ejercer de intérprete de la expedición y traducir las conversaciones con el sultán de la isla. Este, muy amistoso, ofrece guiar a los buques hasta el puerto de Cebú, donde se pueden comprar especias.

7 DE ABRIL DE 1521. Las tres embarcaciones llegan al puerto de Cebú. Magallanes manda disparar los cañones y desplegar los estandartes para impresionar a los habitantes.

ENRIQUE, que zarpó de Sumatra (Indonesia) con su amo en 1511, ha cruzado todos los océanos de este a oeste. Es, sin duda, el primer hombre en dar la vuelta al mundo.

Magallanes también tiene por misión difundir la **RELIGIÓN CRISTIANA**. El 31 de marzo, domingo de Pascua, la tripulación se reúne para celebrar una misa al aire libre. Invitan al sultán de Humunu y a su familia y los convierten al cristianismo. También clavan una cruz en lo alto de la ciudad.



El sultán de Humunu, recibido a bordo de la Trinidad, queda impresionado al ver **LAS ARMAS Y LAS ARMADURAS** europeas que le enseña Magallanes.

En Cebú, los comerciantes árabes y el sultán de Humunu aconsejan al rey que sea hospitalario. Este también se convierte al cristianismo y **OFRECE BANQUETES** a los poderosos extranjeros. Antonio Pigafetta se pasa con el jengibre y con el vino de palma y se fija, fascinado, en la abundancia de joyas de oro y piedras preciosas.

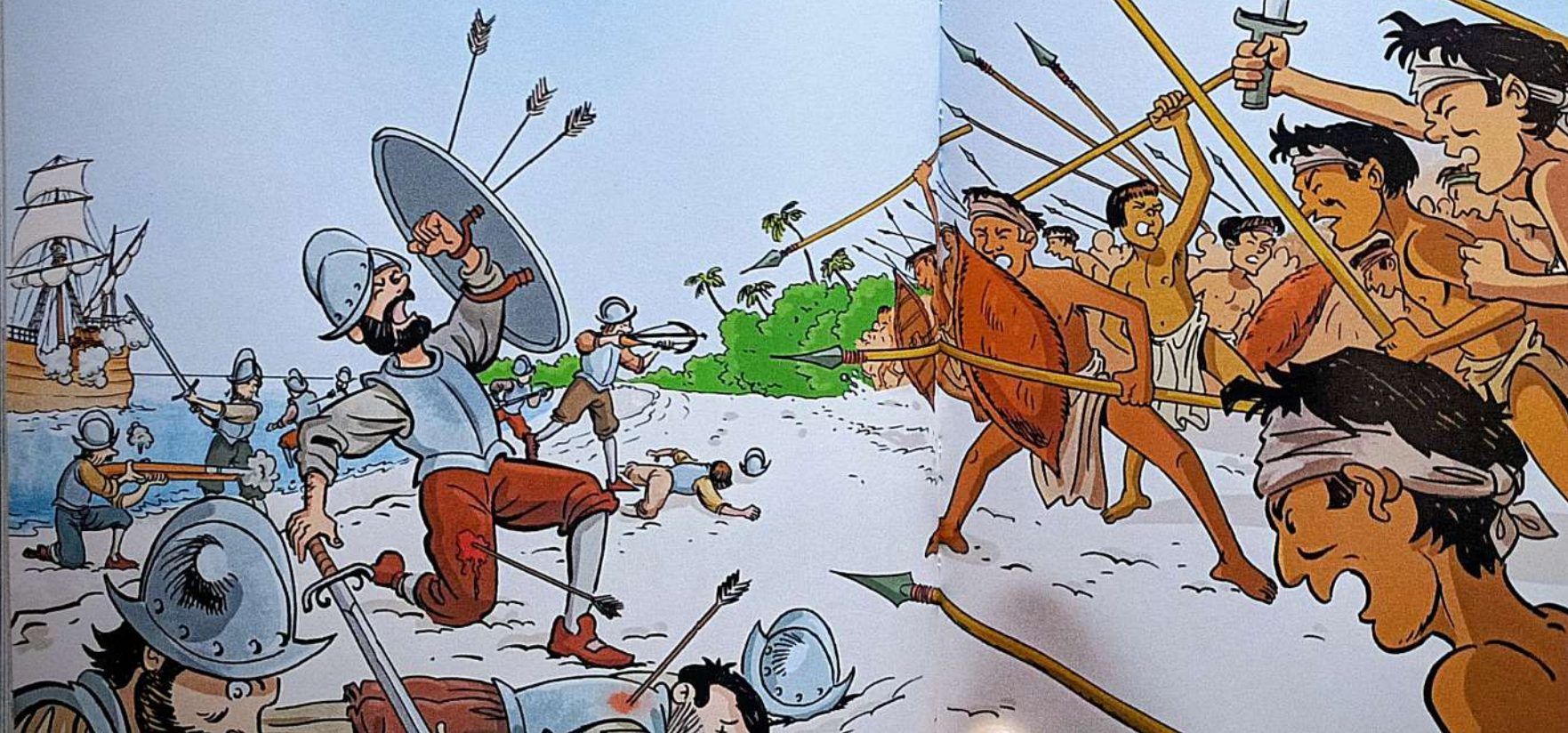


AMISTAD CON LOS REYES DE LAS ISLAS

LA MUERTE DEL JEFE

«NUESTRO CAPITÁN GENERAL ERA EL HOMBRE MÁS SABIO Y EXPERIMENTADO QUE HA EXISTIDO JAMÁS».

Antonio Pigafetta



27 DE ABRIL DE 1521. Antonio Pigafetta llora ante su diario. Fernando de Magallanes, almirante de la expedición, ha muerto esta mañana. ¿Cómo ha podido suceder semejante desgracia? Magallanes, orgulloso de la superioridad europea, ha subestimado la fuerza de los guerreros indígenas.

Para ayudar a su amigo, el rey de Cebú, a vencer a un rey menor de un territorio vecino, Magallanes le ofreció a sus soldados y propuso dirigir él mismo a las tropas, en contra de los consejos de su alguacil.

Al amanecer, 49 hombres con armadura desembarcan en la pequeña isla de Mactán. Enfrente los esperan guerreros armados con arcos y lanzas, que los atacan con agilidad y premura.

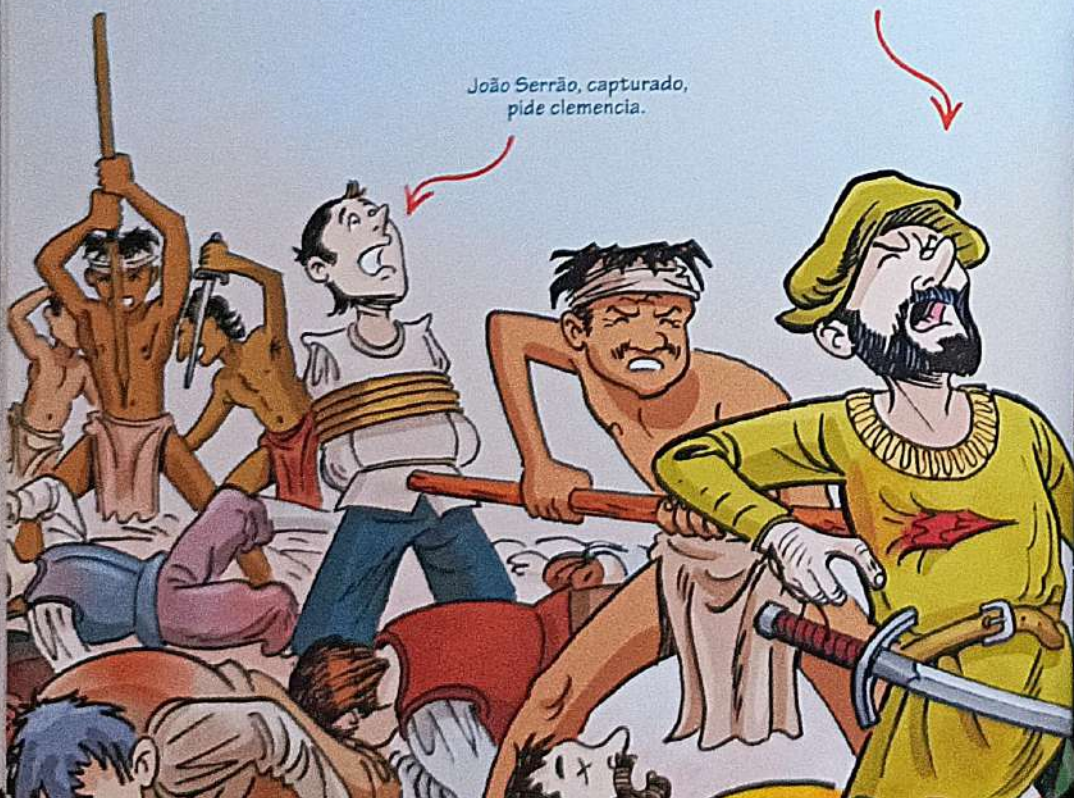
Los españoles, a pesar de las ballistas y las bombardas, se ven en inferioridad y regresan a los botes. Magallanes, con una pierna herida, recibe una flecha envenenada en plena cara. Nadie recoge su cadáver y los indígenas se niegan a entregárselo a sus compañeros para que puedan enterrarlo con honor. Su jefe ha muerto. ¿Qué va a ser de ellos ahora?

UN BANQUETE SANGRIENTO

A bordo de la Trinidad, Enrique se niega a trabajar. En su testamento, Magallanes había dejado escrito que, tras su muerte, su esclavo quedaría libre. Pero Duarte Barbosa, el nuevo capitán, sigue dándole órdenes e incluso patadas. Así que, en cuanto puede, Enrique se escapa. En la isla de Cebú, el rey ha dejado de fiarse de los europeos. Ya no se muestran invencibles y tienen los barcos llenos de riquezas. EL 1 DE MAYO DE 1521, invita a los capitanes, a los pilotos y a los oficiales a un banquete y, mientras comen, los apuñalan. ¿El resultado? Veintiséis muertos. ¿Se ha vengado Enrique tendiéndoles una trampa junto con el rey? Nunca se sabrá. Los marineros no volvieron a verlo.

Duarte Barbosa, piloto y amigo de Magallanes, es asesinado.

João Serrão, capturado, pide clemencia.



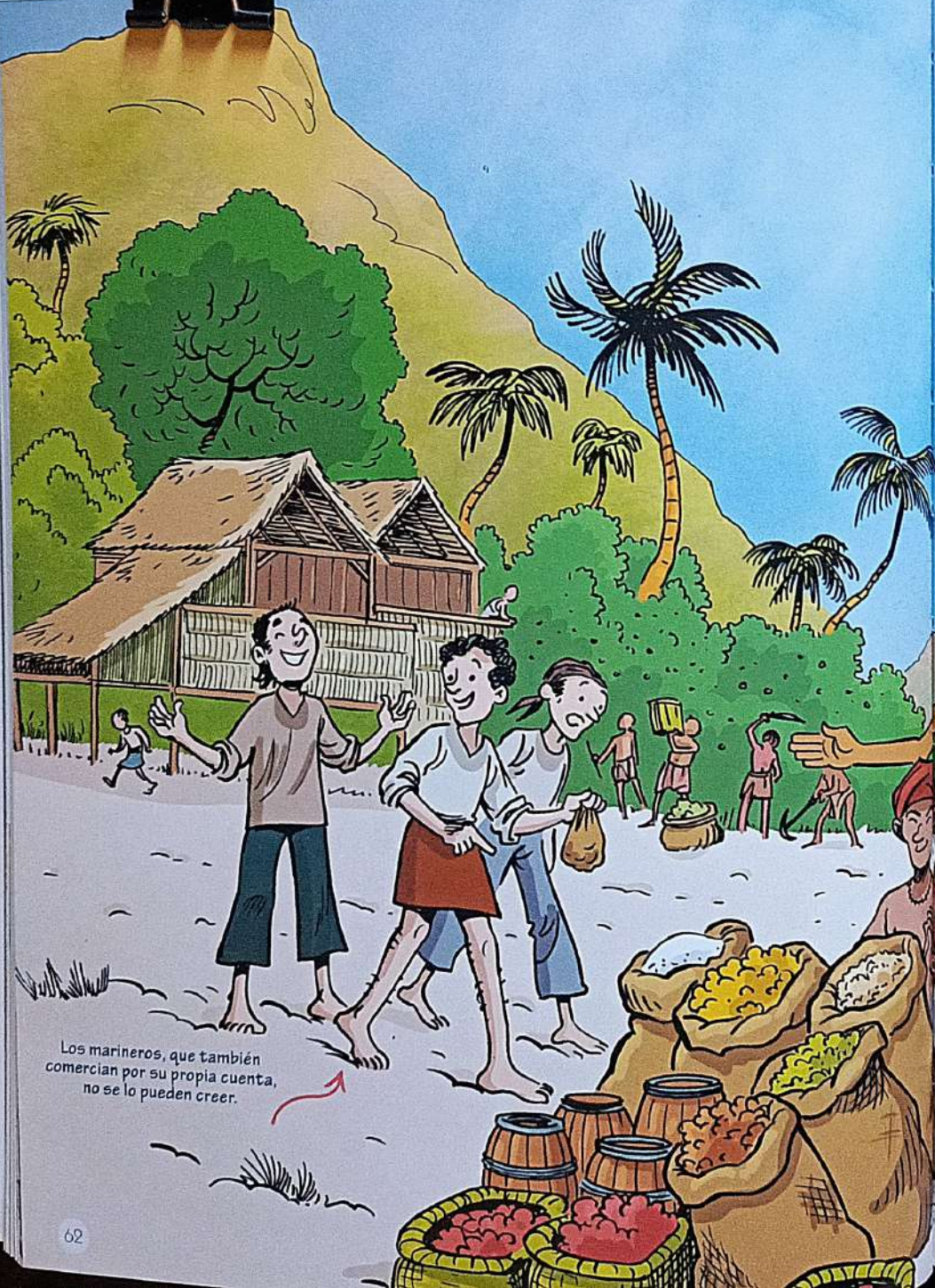
ADIÓS A LA CONCEPCIÓN

Como había resultado herido en Mactán, Antonio Pigafetta no ha asistido al banquete. A pesar de la horrible masacre, vuelve a escribir en el diario.

Los supervivientes están destrozados. Solo quedan 115 hombres, muy pocos para tres buques. En la isla de Bohol, deciden quemar el más desgastado de los tres, la Concepción. No piensan dejar rastro de un buque español en una zona plagada de portugueses.



El barco arde, ya sin cargamento ni aparejos. Reparar las otras dos embarcaciones y la tripulación elige a dos nuevos capitanes: Juan Sebastián Elcano en la Victoria y João Lopes Carvalho en la Trinidad.

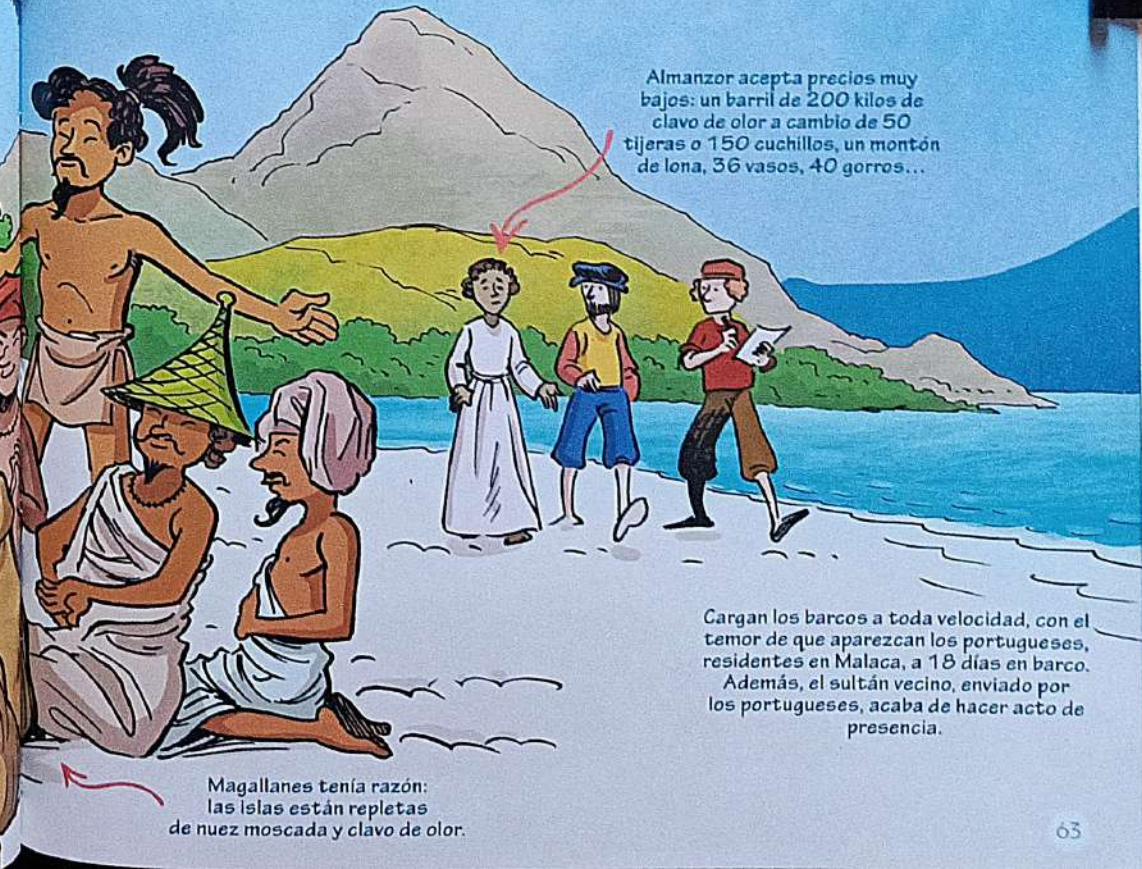


Los marineros, que también comercian por su propia cuenta, no se lo pueden creer.

¿DÓNDE ESTÁN LAS ISLAS MOLUCAS?

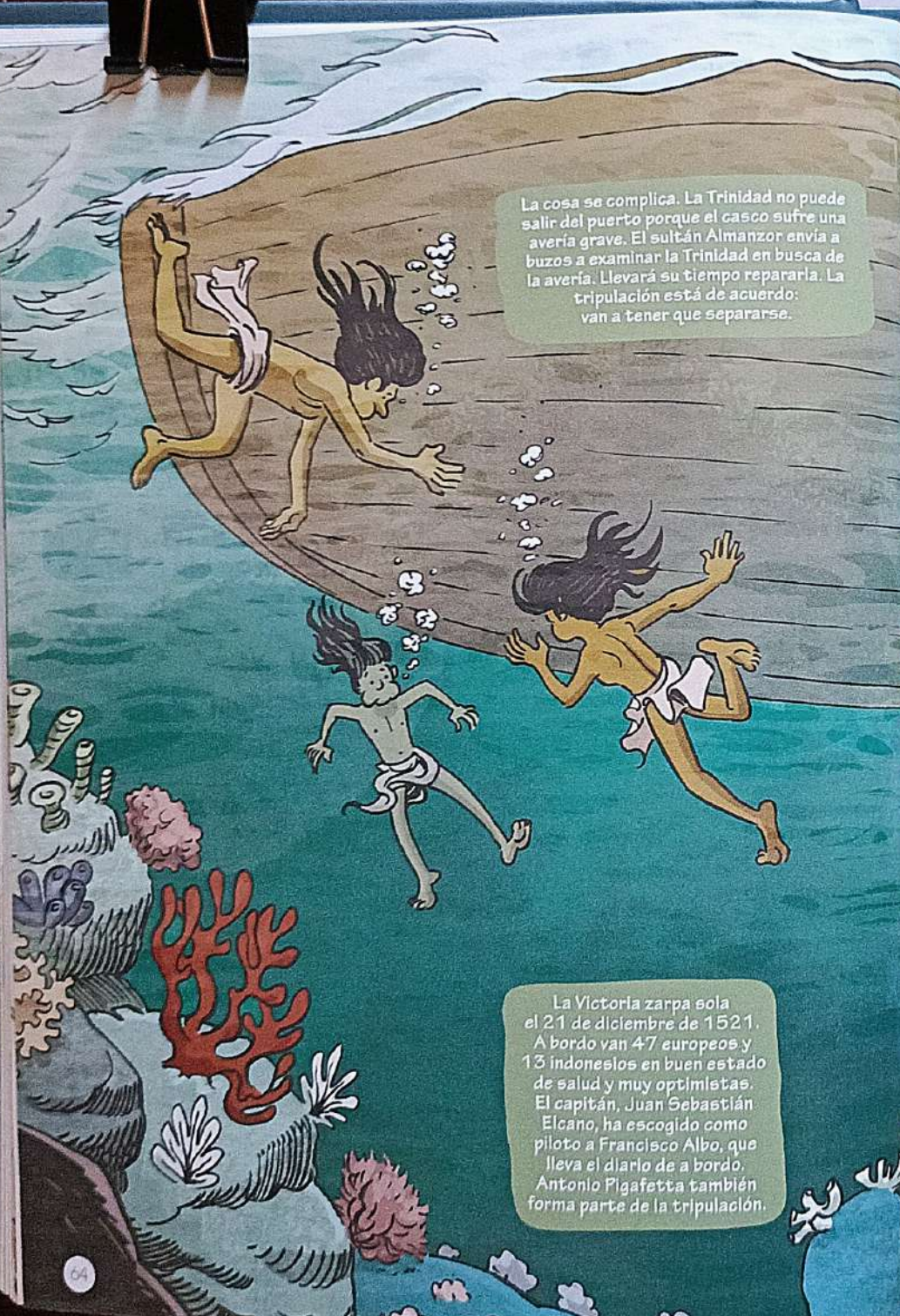
No consiguen encontrar las islas de las especias con las que tanto soñaban los marineros. A lo largo de seis meses, la Trinidad y la Victoria deambulan entre Filipinas e Indonesia, en vano. Para conseguir dinero, los tripulantes saquean otros buques y toman rehenes. Cuando hacen escala, no confían en nadie, a pesar de los generosos banquetes y los desfiles a lomos de elefantes que les ofrecen los sultanes. **POR FIN, EL 8 DE NOVIEMBRE DE 1521**, la pequeña flota llegó al puerto de Tidore, en el norte de las Molucas. El sultán Almanzor, que no soporta a los portugueses, está dispuesto a ayudar a los españoles.

Almanzor acepta precios muy bajos: un barril de 200 kilos de clavo de olor a cambio de 50 tijeras o 150 cuchillos, un montón de lona, 36 vasos, 40 gorros...



Magallanes tenía razón: las islas están repletas de nuez moscada y clavo de olor.


Cargan los barcos a toda velocidad, con el temor de que aparezcan los portugueses, residentes en Malaca, a 18 días en barco. Además, el sultán vecino, enviado por los portugueses, acaba de hacer acto de presencia.



La cosa se complica. La Trinidad no puede salir del puerto porque el casco sufre una avería grave. El sultán Almanzor envía a buzos a examinar la Trinidad en busca de la avería. Llevará su tiempo repararla. La tripulación está de acuerdo: van a tener que separarse.

La Victoria zarpa sola el 21 de diciembre de 1521. A bordo van 47 europeos y 13 indonesios en buen estado de salud y muy optimistas. El capitán, Juan Sebastián Elcano, ha escogido como piloto a Francisco Albo, que lleva el diario de a bordo. Antonio Pigafetta también forma parte de la tripulación.

AÚN NO HA TERMINADO LA VUELTA AL MUNDO



La salida se programa para el 18 DE DICIEMBRE DE 1521. Es un buen momento, porque el viento del monzón impulsará a los buques hacia el suroeste. El sultán Almanzor ofrece a dos pilotos para guiarlos hasta Timor, además de una gran cantidad de provisiones: madera, arroz, aceite de coco, caña de azúcar, cerdos, cabras y gallinas vivas, 80 toneles de agua y velas nuevas. ¡Todo listo!

Al decidir volver a Europa por el oeste con 26 toneles de especias en la bodega, la Victoria desobedece al rey de España, que había ordenado seguir la misma ruta de la ida, y desafía el tratado internacional de Tordesillas (ver pág. 11), que prohíbe a todo buque español embarcar especias en territorio portugués.

¿Y LA TRINIDAD?



Tras cuatro meses de reparaciones en la isla de Tidore, la Trinidad está lista para zarpar. Gonzalo Gómez de Espinosa, su capitán, respeta las instrucciones del rey de España y organiza el regreso por el Pacífico, para evitar a los portugueses. Calcula que tardarán siete u ocho semanas en llegar a Panamá, territorio español. Una vez allí, todo irá bien.

La Trinidad zarpa el 6 de abril de 1522, con 50 toneles de clavo de olor y 54 marineros a bordo. El viaje no tarda en convertirse en una auténtica pesadilla: el viento sopla en contra del buque, se agotan las provisiones y los hombres sucumben al frío y a las enfermedades. Dos meses después, siguen aún muy lejos del objetivo y, cuando una terrible tormenta arranca el castillo y la toldilla, Gómez de Espinosa decide dar media vuelta.



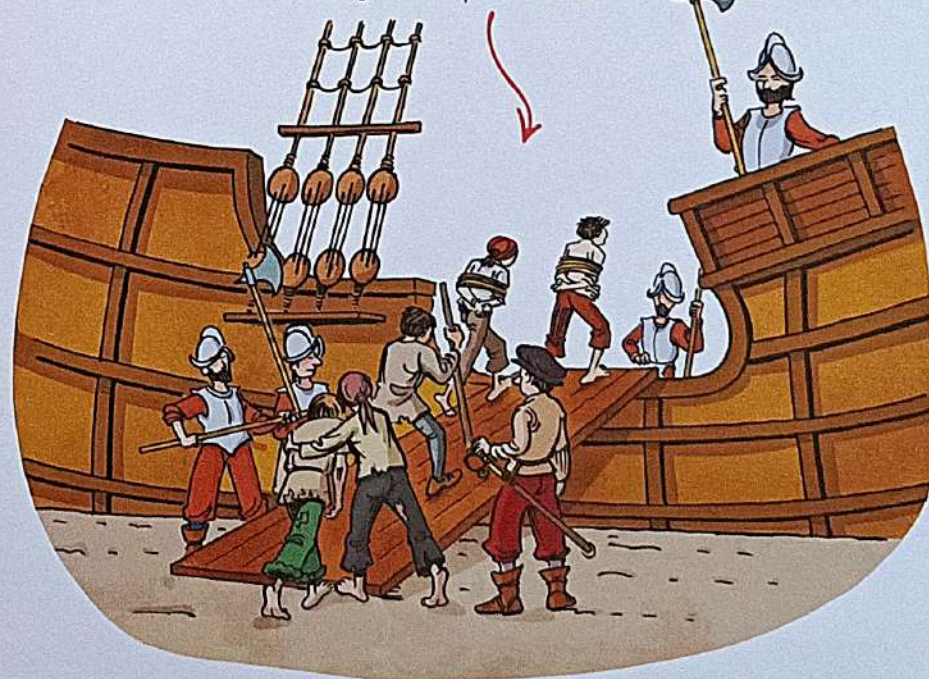
La tripulación de la Trinidad descubre en su camino 14 islotes desconocidos que forman el archipiélago de las Marianas.

En octubre de 1522, 33 supervivientes esqueléticos llegan a las islas Molucas. Casi sin fuerzas, se entregan a los portugueses, que les arrebatan todo su material de navegación y los mapas de Magallanes.

Cinco marineros prefieren huir antes que morir de hambre o que los maten los portugueses.



Los marineros de la Trinidad, maltratados y desplazados de cárcel en cárcel, van muriendo uno tras otro. Solo cuatro de ellos, incluido Gómez de Espinosa, logran regresar a España en 1525.



CUANDO EL OCEANO RUGE

Se los llama los cuarenta rugientes; una zona del océano Antártico, al sur de África, situado entre los paralelos 40 y 50. Allí agita el mar un fuerte viento del oeste que provoca terribles tormentas.

En el océano Índico, la Victoria navega sin escalas durante nueve semanas, impulsada por un buen viento de popa. Para evitar los buques portugueses que hay en las costas africanas, toma rumbo al sur, hasta el paralelo 42. Allí se topa con la tormenta. El océano se agita bajo el viento glacial y las olas alcanzan hasta 20 metros de altura. La tripulación lucha como puede, pero tienen el estómago vacío y no les responden los brazos.

EL 19 DE MAYO DE 1522, cuando la Victoria franquea al fin el cabo de Buena Esperanza, está hecha un auténtico desastre: falta el mástil de contramesana, las vergas están rotas y han muerto 21 hombres.



ESCALA FORZOSA

Aún faltan 12000 kilómetros por recorrer, con un barco al que le entra agua por todas partes y una tripulación que no se tiene en pie. La Victoria recorre a duras penas la costa africana. A principios de julio de 1522, solo quedan 30 hombres sanos y el hambre sigue matando. Es imposible llegar a España en estas condiciones. Hoy que parar.

En el puerto de Santiago, en el archipiélago de Cabo Verde, Juan Sebastián Elcano engaña a las autoridades portuguesas diciendo que vienen de América, pero que se han desviado por culpa de una tormenta. ¡Se lo han creído!



Los portugueses permiten a los españoles comprar provisiones y el bote de la Victoria regresa cargado de arroz.

EN EL ARCHIPIÉLAGO DE CABO VERDE

Todo habría salido bien si uno de los marineros no se hubiera puesto a intentar vender sus clavos de olor...



Desde el buque, Juan Sebastián Elcano ve, nervioso, cómo se acercan soldados. Se apresura a levantar el ancla y deja en tierra a 13 marineros, a los que apresan de inmediato. La Victoria, casi en ruinas, regresa a alta mar. Tienen España muy cerca, a solo seis semanas de viaje.

Pigafetta y Albo están anonadados: en su diario pone que es 9 de julio, pero en Santiago están a jueves 10 de julio. Los navegantes del siglo xvi, que usaban relojes de arena, no eran capaces de calcular el tiempo desde la salida y aún no conocían los husos horarios que definen qué hora es en cada parte del mundo. En la actualidad, al dar la vuelta al mundo, se cambia de día en el meridiano 180, en pleno Pacífico.

Juan Sebastián Elcano tiene 45 años. Fue oficial en la Concepción y formó parte del motín de abril de 1520. Lo eligieron capitán de la Victoria en 1521 y se toma muy en serio su cargo.

EL VIAJE HA DURADO 1080 DÍAS

NOCHE DEL 5 AL 6 DE SEPTIEMBRE DE 1522. Nadie duerme en la Victoria. La tripulación observa cómo se acercan a la costa española. Al amanecer, el buque llega al puerto de Sanlúcar de Barrameda, al sur de Sevilla. Después de tres años, de ausencia, han regresado a casa los supervivientes de esta increíble aventura. Son los primeros humanos en dar la vuelta al mundo.

EL 8 DE SEPTIEMBRE, los marineros españoles desfilan en procesión hasta la iglesia de Santa María de la Victoria para dar gracias a Dios por seguir vivos.

Son 18 españoles y 3 indígenas de las Molucas, tan delgados que dan miedo a quienes acuden a su encuentro. Los ayudan los curan y les hacen mil preguntas, mientras por todo el país corre la noticia de su regreso.

El 13 de septiembre, el rey de España, Carlos V, convoca a Elcano, que acude a la corte acompañado de Antonio Pigafetta y Francisco Albo para anunciar al rey la muerte de Magallanes e insistir en su mérito personal por haber continuado y terminado el viaje.

Pigafetta hace todo lo posible para que no se olvide a Magallanes. Ofrece una copia de su diario al rey de Portugal, a la corte francesa, a los príncipes de Italia y al mismísimo papa de Roma. Gracias a él se reconoce la figura de Magallanes en la actualidad.

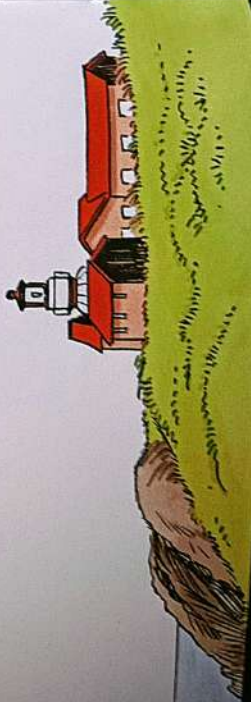
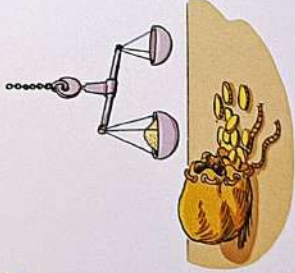


¿Y DESPUÉS?

La expedición de Magallanes ha abierto una nueva ruta por el Pacífico. Las islas Filipinas pasan a ser una escala importante entre América y Asia. Con cada viaje, los europeos van conociendo mejor los vientos y la navegación. En busca de nuevos tesoros, empiezan a colonizar el resto del mundo e imponer la forma de vida europea.



Se calcula que el cargamento de especias de la Victoria tiene un valor de más de 10.000 veces su precio de compra. ¡Un sueldo para tres generaciones españolas! Sin embargo, los portugueses aprovechan la situación económica de las islas Molucas e imponen un monopolio del comercio de especias.



El pirata inglés Francis Drake cruza el estrecho de Magallanes en agosto de 1578. En el Pacífico, asalta un gran galeón español y le roba el cargamento de plata y los mapas marítimos para continuar su ruta. Regresa a Londres el 27 de septiembre de 1580 como el primer capitán en haber dado la vuelta al mundo íntegramente. La reina de Inglaterra lo recompensa haciéndolo caballero.



En 1767, la francesa Jeanne Barret, disfrazada de sirviente (pues las mujeres tenían prohibido viajar en buques del rey), embarca en L'Étoile. Es la pareja del botánico Philibert Commerson y lo ayuda a recoger plantas en una expedición por los océanos. Es la primera mujer conocida en dar la vuelta al mundo.



Se multiplican las vueltas al mundo:
1872 Julio Verne publica *La vuelta al mundo en 80 días*, una novela que describe el itinerario del inglés Phileas Fogg.

1885-1898 El canadiense Joshua Slocum, en su velero Spray, da la primera vuelta al mundo en solitario.

1888 La periodista estadounidense Nellie Bly completa en 72 días el mismo trayecto que Phileas Fogg en tren y en barco.

1895 Amie Londonderry da la vuelta al mundo en 15 meses, ella sola y en bicicleta.

1960 El submarino estadounidense Tritón tarda 67 días en inmersión completa.

1986 El avión Voyager de Richard Rutan y Jeana Yeager tarda nueve días sin escalas y sin repostar.

2016 El avión Solar Impulse de Bertrand Piccard da la primera vuelta aérea al mundo con energía solar.

En mayo de 1526, Juan Sebastián Elcano intenta dar una segunda vuelta al mundo y naufraga a la salida del estrecho de Magallanes. Lo cierto es que es un paso muy pelagroso. A partir de 1616, los buques prefieren pasar

por el Cabo de Hornos

en el extremo sur de Sudamérica

En 1914, se abre un canal en Panamá (Centroamérica) que acorta enormemente la navegación entre Europa y Asia.

CRONOLOGÍA DE LA

1505

Fernando de Magallanes tiene 25 años. Embarca hacia Indonesia como oficial del rey de Portugal.

1509

Magallanes compra un esclavo en Malaca (Malasia). Lo llama Enrique y lo convierte en su sirviente.

20 DE SEPTIEMBRE DE 1519

Una flota española dirigida por Magallanes zarpa del puerto de Sanlúcar de Barrameda (España).

13-26 DE DICIEMBRE DE 1519

Los cinco buques hacen escala en la bahía de Río de Janeiro (Brasil).

31 DE MARZO-24 DE AGOSTO DE 1520

La tripulación pasa el invierno reparando los buques en la bahía de San Julián (Patagonia).

1-2 DE ABRIL DE 1520

Tres capitanes y su tripulación se rebelan, pero Magallanes reprime el motín con dureza.

JUNIO DE 1520

El Santiago, que zarpó antes que los demás, naufraga en la bahía de Santa Cruz (Patagonia).

21 DE OCTUBRE-28 DE NOVIEMBRE DE 1520

La pequeña flota atraviesa un paso entre el océano Atlántico y el Pacífico que llamarán el estrecho de Magallanes.

APROX. EL 8 DE NOVIEMBRE DE 1520

El San Antonio abandona la expedición y regresa a España.

6 DE MARZO DE 1521

Los tres buques restantes llegan a las islas Marianas (Oceanía) después de una horrible travesía por el Pacífico.

27 DE ABRIL DE 1521

Magallanes fallece en la isla de Mactán (Filipinas) con otros seis marineros durante un combate contra los indígenas.

1 DE MAYO DE 1521

Mueren asesinados 26 hombres durante un banquete ofrecido por el rey de la isla de Cebú (Filipinas).

PRIMERA VUELTA AL MUNDO

MAYO DE 1521

Incendian voluntariamente la Concepción. La tripulación se reparte entre los dos buques restantes.

8 DE NOVIEMBRE DE 1521

Los buques llegan a Tidore, en el archipiélago de las Molucas.

21 DE DICIEMBRE DE 1521

La Victoria, cargada de especias, decide regresar a España por el oeste.

6 DE ABRIL DE 1522

La Trinidad zarpa de regreso a España por el océano Pacífico.

19 DE MAYO DE 1522

La Victoria franquea el cabo de Buena Esperanza, en el extremo sur de África.

6 DE SEPTIEMBRE DE 1522

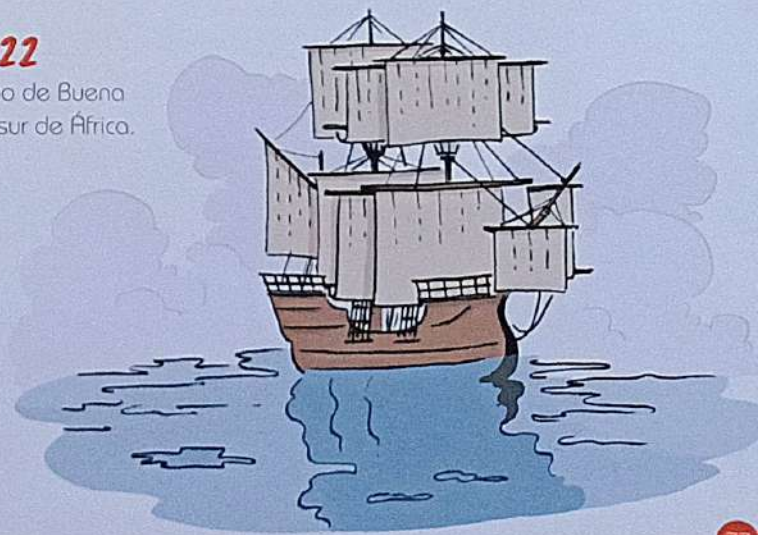
La Victoria llega a Sanlúcar de Barrameda, en el sur de España.

OCTUBRE DE 1522

La Trinidad da media vuelta en el océano Pacífico. Los portugueses encarcelan a la tripulación.

1525

Los últimos supervivientes de la primera vuelta al mundo llegan al fin a España.



Panegírico de Magallanes, escrito por
Pigafetta después de la muerte del capitán,
que tuvo lugar el 27 de abril de 1521.

«TENGO LA ESPERANZA, ILUSTRE
SEÑORÍA, DE QUE EL BUEN NOMBRE DE TAN
VALIENTE Y NOBLE CAPITÁN NO SE APAGUE
NI PASE AL OLVIDO EN NUESTRO TIEMPO.
PORQUE, ENTRE SUS DEMÁS VIRTUDES,
ERA MÁS CONSTANTE ANTE LA MAYOR
ADVERSIDAD Y LOS MÁS GRANDES PROBLEMAS
QUE NADIE FUE JAMÁS. PORQUE NUNCA
ANTES HA TENIDO OTRO HOMBRE SEMEJANTE
DESTREZA, AUDACIA NI SABIDURÍA
PARA RODEAR EL MUNDO COMO ÉL HABÍA
ORDENADO HACER».

Antonio Pigafetta, *Relato del primer viaje alrededor del mundo
efectuado por Magallanes*, página 166.

