



LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO (1519-1522)

THE FIRST TOUR AROUND THE WORLD (1519-1522)

AGUSTÍN RAMÓN RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

*Académico Correspondiente de la
Real Academia de la Historia*

RESUMEN:

La Primera Vuelta al Mundo, la mayor gesta marinera de la Historia, de la que ahora se cumplen 500 años, tuvo una gestación que se remonta al proyecto de Colón de llegar al Extremo Oriente navegando en dirección contraria y aprovechando la ya prevista de antiguo esfericidad de la Tierra, aunque fallara en establecer sus dimensiones correctas. Insistiendo en esa idea tras el descubrimiento accidental de América, especialmente tras nuevos descubrimientos como el de Vasco Núñez de Balboa, acometieron la tarea de cruzar el nuevo y más extenso océano. El proyecto de Magallanes era aún más preciso y limitado: llegar a las islas de las especias por otro camino del iniciado por Portugal, lo que provocó la animosidad del vecino reino que había comenzado sus exploraciones por una vía más tradicional, contorneando África y llegando al Índico y al Extremo Oriente. Muerto Magallanes antes de llegar a su objetivo, la decisión de la circunnavegación del planeta fue decisión de Elcano. Y el crucial “tornaviaje” fruto de la aportación de Urdaneta.

Palabras clave: esfericidad de la Tierra, ruta portuguesa, Colón, Vasco Núñez de Balboa, Magallanes, Elcano, Urdaneta.

ABSTRACT:

The First Tour of the World, the greatest seafaring feat in history, which is now 500 years old, had a gestation that goes back to the Columbus project to reach the Far East by sailing in the opposite direction and taking advantage of the already planned old sphericity of the Earth, even if it failed to establish its correct dimensions. Insisting on that idea after the accidental discovery of America, especially after new discoveries such as that of Vasco Núñez de Balboa, they undertook the task of crossing the new and more extensive ocean. The project of Magallanes was even more precise and limited: to arrive at the islands of the spices by another way of initiated by Portugal, which provoked the animosity of the neighboring kingdom that had begun its explorations by a more traditional route, contouring Africa and arriving

at the Indian Ocean and the Far East. Magellan died before reaching its goal, the decision of the circumnavigation of the planet was Elcano's decision. And the crucial "tornaviaje" fruit of the contribution of Urdaneta.

Key words: sphericity of the earth, portuguese route, Columbus, Vasco Núñez de Balboa, Magallanes, Elcano, Urdaneta

Ha sido muy común, desde los tiempos más remotos, atribuir por entero a una sola persona cualquier logro o avance de la humanidad y logrado en un único y trascendental momento, con lo que parecería que los avances humanos en todos los sentidos han tenido lugar gracias a personas realmente excepcionales que actúan en circunstancias realmente prodigiosas y casi mágicas.

Pero en cuanto se profundiza en los hechos con algún rigor, esa imagen popular se revela falsa o muy exagerada: si la humanidad ha progresado ha sido por una serie de avances más o menos relevantes y decisivos, que se han ido transmitiendo y constituyendo un acervo común que finalmente han conducido a ese salto.

Y tan importante es cada paso adelante, sea aparentemente grande o pequeño, como su transmisión y divulgación para que otros sepan sacar de él ventajas inesperadas. De hecho, nunca dejamos de lamentarnos de la consecuencia del fenómeno de la "prisca sapientia", la sabiduría y los avances perdidos.

Sin olvidar que circunstancias vistas en primera instancia como adversas terminan a menudo por constituir retos que, paradójicamente, terminan llevando a realizaciones que de otra manera no hubieran llegado a plantearse siquiera.

Todo ello se puede aplicar de la forma más contundente a la hazaña de la Primera Vuelta al Mundo, como explicaremos resumidamente a continuación.

LOS AVANCES PREVIOS

Es un lugar común, aunque a menudo se olvide, que solo un aluvión de avances científicos y técnicos desde la Baja Edad Media posibilitaron la gesta de los Descubrimientos.

En ello tuvo especial trascendencia la apertura del Estrecho de Gibraltar, según avanzaba la Reconquista, comunicando entre sí dos mundos separados desde 711: el del Atlántico y el del Mediterráneo, hasta entonces separados.

Y con ello, el desarrollo de una nueva tecnología naval, incorporando los avances de uno y otro escenario en buques capaces de largas travesías oceánicas, dotados de arboladura mixta y capaces de navegar con cualquier viento gracias también al nuevo timón de codaste, que permitía navegar aunque el

viento formara un gran ángulo con el rumbo del buque, lo que por primera vez posibilitaba navegar en la dirección deseada, y no a la que obligaran vientos y corrientes. Es decir: por primera vez los barcos podían “explorar” zonas desconocidas previamente, no limitarse a navegar por aguas ya familiares.

El recurso anterior, viejo desde Egipto, de navegar a remos imposibilitaba largas travesías oceánicas, por el elevado número de hombres que precisaba y por el pequeño espacio interior que dejaba en los barcos tras acumular en ellos provisiones y agua, por reducidas que fueran las raciones que se sirvieran a gentes que tenían que hacer un gran y muy continuado esfuerzo físico durante largas travesías con muy escasas e improbables escalas.

Añadamos a ello los grandes avances en cartografía, en instrumentos tan decisivos como la brújula, llegada de China, la corredera, para medir la velocidad del buque y la distancia recorrida, así como los avances en Astronomía, tanto del Sol como de las estrellas, para permitir, con el uso de nuevos instrumentos náuticos, la localización precisa del buque, cuando y en alta mar, no existían referencias en la costa cercana para establecer su situación, como se había hecho hasta entonces.

Y bueno es recalcar, por obvio que resulte, que sin todos estos avances, la inmensa mayor parte de autores anónimos, o mas bien colectivos, con pequeños y sucesivos aportes de muchos, la era de los Descubrimientos hubiera sido imposible.

LAS MOTIVACIONES

A los nuevos medios debieron unirse motivaciones para emplearlos, y éstas tuvieron igualmente un largo recorrido: de un lado el resurgimiento económico, comercial y cultural de Europa desde la Baja Edad Media. Por primera vez desde la caída del Imperio Romano los buques navegaban desde el Egeo al Báltico y a Islandia, llevando y trayendo mercancías de todas clases a unos mercados cada vez más ansiosos de ellas y más capaces de pagar un alto precio por ellas..

Por supuesto se echaba de menos la anterior conexión con Asia, ahora reducida a un mínimo por la oleada musulmana y el surgimiento del Imperio Otomano, pero las pocas y muy caras mercancías que conseguían llegar, via especialmente Venecia, no hacían sino incrementar el interés por reanudar plenamente esos contactos.

Fruto de ello fue el viaje de Marco Polo con sus parientes y su “Libro de las Maravillas” que ilusionó a muchos al dar a conocer un mundo virtualmente desconocido en Europa, salvo por muy antiguas y escasas referencias, dotado de unas riquezas sorprendentes y de una cultura tan atrayente como original. La vía

directa y puramente militar y terrestre de las Cruzadas había fracasado reiteradamente, pero tal vez existieran otras posibilidades y otros caminos.

También el hecho de que la Europa cristiana se sentía aislada y cercada por el mundo musulmán, y más tras la caída de Constantinopla en 1453: el mito del “Preste Juan” y del sabio emperador oriental deseoso de conocer el cristianismo constituyeron otros acicates, para compensar la pérdida, ya juzgada como irreparable, del norte de África, del Oriente Medio y de los Balcanes.

EL PAPEL DE PORTUGAL

Es bien sabido que Portugal, que acabó antes su propia Reconquista que Castilla, (de quien se había separado con su primer rey, Afonso Henriques), optó por la expansión marítima desde el reinado de Juan I (1383-1433) de la mano especialmente de su hijo, Don Enrique el Navegante, que fundó en Sagres un centro para instruir, coordinar y almacenar todos los conocimientos necesarios para esa expansión, con el triple propósito de continuar la Reconquista al otro lado del Estrecho de Gibraltar (Ceuta 1415) conseguir esclavos, marfil y oro en las costas africanas, y, señaladamente, llegar al fastuoso Extremo Oriente contorneando el continente africano. Pero la dificultad de la tarea y su propia inmensidad para las fuerzas del pequeño reino, hicieron que solo en 1487 Bartolomé Díaz llegara al extremo sur de África, descubriendo del Cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza, y que once años después Vasco da Gama alcanzara la India, seis después del decisivo primer viaje de Colón.

Y dicha expansión se produjo también en el Atlántico occidental, con el descubrimiento y toma de posesión de los archipiélagos más cercanos a Europa.

Tras varios conflictos bélicos con Castilla a raíz de su independencia, recordemos que no hacía muchos años que Portugal y Castilla se habían enfrentado en una guerra por la sucesión de Enrique IV de Trastámara, quien dejó como heredera a su hija, Juana “La Beltraneja” casada con Alfonso de Portugal, contra Isabel I, hermana del difunto rey, que acabó con la victoria de la segunda, ratificada en el Tratado de Alcaçovas de 1479, en que quedaron resueltos los problemas que enfrentaban a los dos reinos, persistiendo sin embargo las tensiones y recelos mutuos.

En dicho tratado ambas partes renunciaban a cualquier derecho sobre la otra corona, y se adjudicaban a Portugal sus posesiones atlánticas y africanas: Azores, Madeira, Flores y Cabo Verde, así como Guinea y sus pretensiones sobre el reino de Fez (Marruecos), mientras que España retenía las Canarias, objeto de una larga disputa territorial y comercial entre los dos reinos. Todo ello aparte de otras cuestiones dinásticas, en las que no entraremos.

Pero con toda su grandeza y repercusiones posteriores, el plan portugués se atuvo rígidamente a la visión anterior del mundo, la de Eurasia y África, los tres continentes unidos y conocidos desde la Antigüedad, y ello les llevó a desechar propuestas mas arriesgadas en todos los sentidos.

EL PROYECTO COLOMBINO

No vamos a trazar aquí una semblanza del gran navegante sobre el que se han vertido tantas páginas. Pero si a referirnos a un punto crucial de su proyecto.

Uno de dichos mitos insiste en la genialidad de Colón al suponer al planeta esférico, con lo cual tenía pleno sentido su propuesta de llegar a Extremo Oriente (los míticos Cipango y Catay descritos por Marco Polo) navegando siempre hacia el Oeste.

Pero a esas alturas nadie con una mediana formación científica dudaba de aquello, lo que hacía que lo juzgaran como a un visionario poco informado, es que Colón, basándose en los erróneos cálculos de Toscanelli, consideraba justamente que la Tierra no era esférica, pues dando menos longitud de la debida al grado terrestre, literalmente “se comía” todo el Pacífico e infería que a la altura más o menos de las actuales costas americanas, se hallaba el continente asiático.

Nadie dudaba de que, navegando siempre hacia la puesta del Sol, se llegara a Extremo Oriente, pero el viaje se suponía tremendamente largo (entonces no se tenía la menor noticia de la existencia de un continente interpuesto), previsiblemente peligroso, muy caro, y probablemente estéril, dadas las enormes distancias. Tal vez hubiera en el camino algunas islas, como las leyendas aseguraban, pero seguramente aquello no merecía la pena.

Lo curioso del caso es que Colón, pese a saber desacreditados los cálculos de Toscanelli, insistía en ella rotundamente. Parecía saber que a unas tres mil millas náuticas de las costas occidentales europeas, hubiera tierras, que ante la falta absoluta de conocimiento de algo como América, sólo podían ser las míticas Cipango y Catay. Tal vez, después de todo, el criticado Toscanelli tenía razón en las dimensiones terrestres. ¿ Pero ¿ de dónde había sacado Colón esa certeza ?

La cuestión se complica si observamos que Colón, al parecer por mera intuición, escogió precisamente la mejor ruta posible para llegar a América: no hizo directamente rumbo Oeste al salir de Palos, sino que, sorprendentemente, bajó hasta Canarias y allí enderezó el rumbo hacia Occidente. Incluso cambió el aparejo latino de la “Niña” por uno redondo, previendo que iba a tener vientos favorables toda la travesía.

Hoy sabemos que, efectivamente y desde tales latitudes, está la mejor derrota para un velero que quiera cruzar el Atlántico, pues los constantes vien-

tos alisios los empujan en la dirección más favorable, ayudados además por la Corriente del Golfo. Incluso un barco a la deriva y perdido terminaría por llegar a América.

Pero, y lo verdaderamente decisivo, como han señalado muchos autores, fue no que Colón llegara a América, sino que fuera capaz de volver y anunciar su sensacional descubrimiento. Seguramente, algunos otros buques desde la Antigüedad, sorprendidos por una tempestad en torno a las Canarias, pudieron llegar a América, lo que explicaría muchas leyendas y mitos, desde el de Quetzalcoatl en México hasta el de Viracocha en Perú.

El problema era, efectivamente, la vuelta, y para ello, de nuevo la supuesta intuición de Colón resultó decisiva: remontar en latitud hacia el Norte y aprovechar los vientos predominantes del NE a SE para volver a Europa.

Todos estos destellos de intuición han parecido excesivos a muchos investigadores, y máxime si tenemos en cuenta que el Océano es muy grande: ¿Por qué la tierra estaba según él precisamente a unas tres mil millas náuticas y no a dos mil o a seis mil ?

Lo más revelador del caso es que, en varios documentos, Colón afirma “reconocer” tal o cual isla por alguna característica especial.

Corresponde al ilustre académico y gran investigador colombino D. Juan Manzano y Manzano el mérito de haber documentado la muy seria hipótesis de que Colón actuaba sobre seguro, al haber conocido y casi con toda seguridad heredado los papeles de un navegante anterior, que realizó la travesía por accidente, y que, agotado y cercano a la muerte, le confió su gran hallazgo. Parece ser que se trataba de Alonso Sánchez de Huelva, que navegaba entre las Canarias y los puertos ingleses.¹

Es más, parece que fue justamente la presentación de esos papeles, hasta entonces celosamente preservados y ocultos por Colón, dada su relevancia, lo que proporcionó la primera prueba tangible de que la empresa no era una quimera, y fue lo que decidió a los Reyes Católicos a patrocinarla. Y es de reseñar que Colón presentó primero su proyecto a la corte portuguesa, donde fue rechazado, ateniéndose rígidamente a su plan prefijado de África y el Índico. Aunque también es cierto que Colón no llegó a presentar entonces esos cruciales documentos.

Y pese a todas sus presunciones de ser un gran navegante, de Islandia al golfo de Guinea, lo cierto es que Colón en sus cuatro viajes bien conocidos y documentados, no lo acreditó en absoluto, siendo claramente superado por los

¹Juan MANZANO MANZANO, *Colón y su secreto*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1989.

Pinzones y por otros de sus subordinados. Su verdadero mérito fue la tenacidad con que defendió su propuesta, aunque y paradójicamente, hay serias dudas de que llegara a comprender que había descubierto todo un nuevo continente y no las tierras más occidentales de los míticos imperios asiáticos.

LOS MARINOS DE CASTILLA

Otra cuestión es la referente a los marinos castellanos que llevaron sobre sí el peso de la navegación. Parece como si fueran unos recién llegados a tales artes, cuando lo cierto es que los marinos castellanos: vascos, cántabros, asturianos y gallegos especialmente, y luego los andaluces, hacía ya siglos que navegaban desde el mar del Norte hasta Canarias, descubriendo nuevas tierras, comerciando, pescando y luchando. La Marina de Castilla había sido decisiva, tanto en la Reconquista con la toma de Sevilla en 1248 gracias a la escuadra de Ramón Bonifaz, como en el éxito francés en su lucha contra Inglaterra en la “Guerra de los Cien años”, y tanto Sánchez de Tovar como Pero Niño, habían assolado las costas inglesas, el último casi noventa años antes del Descubrimiento. Evidentemente no eran unos aprendices.²

Un curioso recuerdo de esa época es la tradición holandesa de San Nicolás, el santo obispo que trae regalos a los niños por Navidad, que llega allí todos los años en una nao tripulada por gentes de piel más oscura con presentes exóticos de un lejano país llamado España.

Por último, el famoso refugio y amparo de Colón en la Rábida no se ha valorado debidamente. Parece como si los pobres, buenos y perfectamente ignorantes frailucos quedaran embelesados por la genialidad del gran navegante, y sólo por sus contactos personales con la reina Isabel, por haber sido alguno su confesor, lograran ser los mejores abogados de algo que no entendían en absoluto.

La realidad es bien distinta: el modesto monasterio albergaba una enorme masa intelectual: de él dependía la evangelización de las Canarias recién colonizadas, y aquellos hombres eran de los mejor dispuestos entonces para entender y valorar las dificultades y promesas de un nuevo mundo. Es más, entre los confidentes de Colón figuraron dos padres de gran preparación, uno insigne astrónomo y otro “contador”, es decir, y para los moldes actuales, economista. Así se continuaba la tradición medieval de religiosos sabios y científicos en todos los órdenes, que tanto protagonismo tuvo en la colonización y conocimiento del Nuevo Mundo. Pese a su devoción religiosa y su

²Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de Castilla*, Madrid, Instituto de Estudios Zamoranos, 1995.

simpatía por los franciscanos, la muy racional y gran estadista que era Isabel I de Castilla, no se hubiera dejado influir en sus decisiones por el consejo de unos simples aunque entusiastas legos. Y Colón, por su parte, sabía perfectamente a quien se dirigía.

EL TRATADO DE TORDESILLAS

Cabe imaginar la consternación en Portugal al percibir la gran oportunidad perdida, su rey Juan II, aduciendo el tratado de Alcaçovas, reclamó para sí las tierras descubiertas por Colón e incluso planeó una expedición para tomar posesión de ellas, señalando que estaban al sur de las Canarias y que, por tanto, le pertenecían. Pero los Reyes Católicos consiguieron del entonces Papa, Alejandro VI, la emisión de las llamadas “Bulas Alejandrinas”, las dos “Inter Caetera”, la “Eximiae Devotionis” y la “Duden Siquidem” entre mayo y septiembre de 1493, estableciendo que las nuevas tierras pertenecían a España y fijando un límite entre las posesiones españolas y portuguesas en el meridiano que pasa a 100 leguas al oeste de las Azores y Cabo Verde, por lo que todo lo descubierto al Este de dicho meridiano sería posesión portuguesa y castellana las tierras situadas al Oeste.

La cuestión se complicó aún más por cuestiones técnicas, en cuanto que la legua era una medida bastante imprecisa en la época, variando según reinos y hasta territorios distintos, entre 4 y 7 kilómetros actuales, aunque la marina estaba en torno a los 5'5.

Hasta entonces, en navegaciones mucho menos largas y cerca de las referencias de la costa, el problema no había sido mayor, pero ahora, en grandes navegaciones oceánicas, lejos de cualquier referencia, los pequeños errores diarios se iban acumulando y distorsionando seriamente el resultado.

Juan II, ante las bulas Papales y ante la potencia del nuevo reino unido de Castilla y Aragón, libre ya de la guerra de Granada, llegó a la conclusión que era mejor negociar que intentar una política de fuerza, y así se iniciaron conversaciones entre delegaciones de los dos reinos en Tordesillas, que culminaron en el famoso Tratado de 7 de junio de 1494.

La parte fundamental y que más nos interesa de toda esta complicada negociación, fue que el nuevo límite se desplazó a 370 leguas al oeste de Cabo Verde. Aquello y el muy oportunista “descubrimiento” del Brasil por Álvaro Cabral en 1500, permitió a Portugal su propia tajada en el nuevo continente. Y con uno u otro subterfugio, el meridiano de Tordesillas que apenas incluía una pequeña parte de Brasil situada al Este de la línea de demarcación, fue desplazándose hacia el Oeste abarcando un territorio muchísimo

mayor, fuente constante de tensiones y conflictos con España hasta fines del siglo XVIII.

Otras dos cuestiones quedaron sin resolver: la fijación de un límite preciso al otro lado del mundo, donde era previsible que españoles y portugueses se volvieran a encontrar, engendrando nuevos problemas de demarcación de sus respectivas zonas, y la pretensión de Lisboa de considerar igualmente suyas las aguas situadas por debajo del Ecuador, al ser por entonces los únicos europeos que habían navegado por ellas.

DEL DESCUBRIMIENTO AL “MAR DEL SUR”

Como es de sobra conocido, las tres naves de Colón avistaron tierra un 12 de octubre de 1492, marcando todo un hito en la historia de la navegación y en la mundial.

Pero aquellas nuevas tierras, por mucho que las ponderase Colón en sus informes a los Reyes Católicos para enaltecer lo conseguido, no parecían tener nada que ver con el sofisticado y riquísimo imperio que había conocido y descrito Marco Polo, ni en sus habitantes, ni en su grado de desarrollo, ni en sus riquezas, entre otras las tan codiciadas especias.

Colón se obstinó en creer y hacer creer a los demás, en sus siguientes tres viajes, donde no solo descubrió nuevas y más grandes islas, sino que incluso llegó a tocar en el continente americano, que aquellas eran las últimas y relativamente marginales posesiones del gran emperador de Oriente, y que navegando entre aquel archipiélago, poco más al Oeste, se llegaría por fin a los ansiados Cipango y Katay. Aún se discute si Colón llegó al final de su vida a comprender que estaba, literalmente, ante un “Nuevo Mundo” y no en la periferia de Oriente, pese a todas las evidencias, como la del mismo mapa de Juan de la Cosa, de 1500, donde no solo se cartografía el Caribe, sino que se esbozan las costas americanas, las de América del Norte y las de América del Sur, ya hasta el extremo de Brasil, con detalle sorprendente, dados los medios de la época y lo reciente del descubrimiento..

Juan de la Cosa tuvo el gesto de ocultar el camino que parecía más seguro, el de un posible estrecho en Centro América, bajo una imagen de San Cristóbal, como para no contradecir al almirante, pero señalando la ruta evidente.

Por entonces las exploraciones, ya no solo de Colón, se multiplicaron, buscando ese paso y reconociendo todas esas costas, pero solo un 25 de septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa resolvió la cuestión al descubrir el “Mar del Sur”, primer nombre dado al Pacífico, avistado por primera vez desde una cumbre montañosa en Panamá, y del que tomó solemnemente posesión en nombre

del rey de Castilla: por fin estaba claro que América era un nuevo continente y que un nuevo océano la separaba del mítico Oriente. Y que si se querían alcanzar aquellas lejanas y deseadas tierras había que buscar otro camino, pues ya era evidente que la masa continental americana impedía la navegación directa, la que había propuesto Colón.

También que desde un primer momento se barajaron planes para abrir un canal de paso en Panamá, pero la técnica de la época era muy insuficiente para resolver los inmensos problemas técnicos que planteaba, dada la orografía del istmo y hasta la diferencia del nivel del mar entre ambos océanos, que fueron todo un reto incluso en el siglo XX.

LOS INTENTOS DE SOLÍS

Muy poco se sabe de los primeros años de Juan Pedro Díaz de Solís, incluso el lugar de su nacimiento y fecha. La segunda parece en torno a 1470, sobre su tierra natal unos dicen que nació en Lebrija, cerca de Sevilla, y otros en San Pedro de Solís, en Portugal, no faltando quien le atribuya un origen asturiano.

Naciera en un lugar u otro, parece que participó en varias expediciones portuguesas de descubrimiento, pero lo probado es que hacia 1506 fue encargado por Vicente Yáñez Pinzón, quien llegó casi al extremo occidental de Brasil, en el cabo San Agustín, para proseguir la exploración de las costas del Caribe, especialmente en Tierra Firme, y luego en Honduras y Yucatán, buscando siempre el ansiado paso al “Mar del Sur”.

En estas misiones se acreditó lo suficiente como para que Fernando el Católico convocara a Solís en 1508, junto con Vicente Yáñez Pinzón, Américo Vespuccio y Juan de la Cosa para planear una expedición que encontrara la vital línea marítima. Y es de notar el relieve de los que fueron convocados para evaluar la consideración que tenía ya por entonces Solís.

Concretados los planes, se le dió el mando de una expedición que zarpó de Sanlúcar de Barrameda el 29-VI-1508, llevando como piloto a Pedro Ledesma. Tras una escala en Cabo Verde, los buques recalaron en las costas brasileñas de cabo San Agustín, llegando hasta el río Colorado, ya en el actual litoral argentino y en los límites norteños de la Patagonia. Pero la dureza y lo largo del viaje terminaron provocando un motín en la flotilla, que volvió sin haber logrado su propósito en octubre de 1509, y siendo Solís encarcelado y juzgado.

Sin embargo, no tardó en verse libre de toda culpa en los altercados, rehabilitado e incluso indemnizado con una buena cantidad. Es más: habiendo muerto Américo Vespuccio el 22-II-1512, fue nombrado Piloto Mayor para cubrir su vacante el 25 de marzo del mismo año, un mes después.

A fines de 1514 se le dio el mando de una nueva expedición para repetir su viaje de exploración, con el propósito no solo de hallar el paso al “Mar del Sur”, sino de cartografiar la costa Oeste de América del Sur hasta llegar a Darién, en Panamá, donde contactaría con los asentamientos españoles fundados por Pedro Arias Dávila, dejándose para un momento posterior la travesía del nuevo Océano.

La expedición se preparó con todo secreto, por no irritar a los portugueses, que, como indicamos anteriormente, seguían considerando pese a la demarcación de Tordesillas por meridiano, que las rutas al sur del Ecuador estaban en su esfera de influencia, vedada a los españoles. Hay noticias de que pretendieron sabotearla de una manera u otra, aparte del omnipresente espionaje, pero el mayor inconveniente fue que la capitana “Nuestra Señora de la Merced” excesivamente cargada, tuvo tales averías que debió ser reemplazada por otra carabela.

Finalmente fueron tres la embarcaciones que zarparon de Sanlúcar el 8-X-1515, con un total de 60 hombres en sus dotaciones, acordes con sus pequeños portes, pues la nueva capitana era de solo 60 toneles y de 30 las otras dos. Según parece sus nombres eran “Concepción”, “Trinidad” y “Santiago”, muy habituales en los barcos españoles de entonces. El rey, bien que en secreto para no indisponerse con los quisquillosos portugueses, aportó cuatro mil ducados de oro, así como cuatro “lombardas” o cañones pesados (aparte piezas más ligeras) 60 coseletes (armaduras para soldados de a pie) y provisiones para dos años y medio.

La travesía se desarrolló sin grandes incidentes, y según todas las referencias, Solís barajó la costa en busca de una gran bahía que se suponía era la boca del estrecho, más o menos entrevista en viajes precedentes, y que hoy sabemos que no era eso en absoluto, sino el amplio estuario del Río de la Plata. Solís se maravilló que en ese mar el agua fuera dulce, pero sin descartar que fuera efectivamente el ansiado paso, exploró detenidamente la zona.

Como se acostumbraba entonces, tomó formalmente posesión de aquellas tierras en nombre del rey no lejos de Punta del Este el 2 de febrero de 1516, y plantó una cruz en el lugar al que dio el nombre de “Nuestra Señora de la Candelaria”, fiesta del día, cercano al actual Maldonado.

Siguiendo la navegación, dió el nombre de Martín García a una isla vista poco después, por su despensero muerto por entonces y allí enterrado, Solís desembarcó en un esquife para reconocer el terreno, con solo siete hombres: Pedro de Alarcón, contador y escribano de la flotilla, Francisco de Marquina, el factor, cuatro marineros y el grumete, Francisco del Puerto. Era el 20-I-1516.

Nunca lo hiciera, pues al poco de poner pie en tierra fueron rodeados por un

enjambre de indígenas que mataron o apresaron a todos. Lo más terrible es que desde las carabelas asistieron impotentes, por estar fuera de alcance de sus piezas de artillería, a la indescriptible escena de ver como eran rematados, troceados, asados y comidos en la misma orilla. Solo se salvó el grumete, por alguna razón desconocida, que fue liberado mucho después y tuvo aún una vida de lo más accidentado.

Desmoralizados los supervivientes, decidieron suspender la exploración y volver a España, bajo el mando de Francisco de Torres, cuñado de Solís. Tras una accidentada y penosa travesía, en la que perdieron una nao, la malhadada expedición llegó a Sevilla el 4-IX-1516.

Pero y aunque no habían conseguido hallar el paso, al menos lograron situar y cartografiar el litoral, confiando siempre en que el “Mar Dulce” fuera la solución para otros exploradores que persistieran en el empeño.

Cabe destacar por último que los intentos de hallar la comunicación entre los dos océanos se dirigieron hacia el sur, como queda de manifiesto, desdeñándose por razones tan variadas como comprensibles el buscarlo por el norte. Ese empeño quedó para otros, singularmente anglosajones, que durante siglos intentaron hallar “El Paso del Noroeste”, con el poco éxito que recoge la historia.

A Solís no le acompañó realmente la suerte, pero al menos fue el primero que lo intentó y aún hoy es conmemorado como descubridor de los países del Plata.

Y desde luego, allanó el camino para que pocos años después Fernando de Magallanes descubriera lo que con tanto empeño y por dos veces había buscado Solís.

FERNANDO DE MAGALHAES

Fernao de Magalhaes o en español Fernando o Hernando de Magallanes, nació en Sabrosa, (aunque otros lugares reclaman ser su cuna) pequeña localidad de Tras os Montes, en Portugal, en la primavera de 1480, en el seno de una familia hidalga pero modesta. Su padre era Rui de Magalhaes y había ocupado diversos cargos, como alcalde de Aveiro, alcalde mayor de Estremoz, juez ordinario, procurador de cámara y finalmente concejal de Oporto.

Tuvo la distinción, aún niño de diez años, de servir como paje de la reina Leonor, esposa de Juan II de Portugal, pero esta experiencia, si bien le acercó a la Corte, no le proporcionó el ascenso social que deseaba.

Por ello, y siguiendo su inclinación personal, buscando la fama y mejor vida, se alistó como soldado en marzo de 1505, con 25 años, en la “Armada de la India”, una flota de 22 buques al mando de Francisco de Almeida, primer virrey

portugués de las posesiones lusas en la India. Allí permaneció durante ocho años, participando en las batallas de Cananor y Diu, resultando herido en la primera. También estuvo en la primera expedición a Malaca, al mando de Diego Lopes de Sequeira, que terminó en desastre debido a intrigas, señalándose Magallanes por su aviso a Sequeira, con lo que obtuvo recompensas y honores.

Dos años después, en 1511, y bajo las órdenes de Afonso de Albuquerque, estuvo en la conquista de Malaca, que marcó su destino. Magallanes regresó a Portugal, pero su amigo y posiblemente su primo, Francisco Serrao, a quien había salvado la vida en la primera expedición a Malaca, fue en dirección opuesta, a las Molucas, en la primera expedición a las míticas islas de las especias. Ambos mantuvieron una correspondencia que terminó teniendo resultados decisivos en la vida de Magallanes.

Posteriormente luchó en las costas marroquíes, sufriendo en Azamor una herida en batalla por lanzazo en una pierna que le dejaría cojo de por vida. Pero allí empezaron sus desdichas, pues fue acusado de vender ilegalmente ganado, botín tomado al enemigo, y aunque finalmente fue absuelto, al menos parcialmente, aquello amargó profundamente al bravo soldado, que se sintió poco y mal recompensado y víctima de envidiosas intrigas que, unidas a otros incidentes, agriaron un carácter ya de por sí difícil.

Decidido a cambiar el rumbo de su vida, el soldado quiso hacerse navegante, dedicándose a estudiar todo lo referente a las nuevas exploraciones, astronomía y navegación, y a entrar en contacto con los mayores expertos en dichas cuestiones. Así concibió la idea de que sería seguramente más fácil llegar a Extremo Oriente y las Molucas hallando un paso en América hacia ellas, que por la acostumbrada ruta portuguesa del Índico.

Y tras varios años de estudio y reflexión desde 1513, en 1516 solicitó una entrevista con el rey, Manuel I de Portugal. Pero allí echó todo a perder por su carácter altanero y quisquilloso. Tras pedir de malos modos un aumento de la pensión que percibía, provocó el enfado del monarca que le despidió bruscamente, haciendo que el irascible soldado amenazara con pasar a servicio de otro rey.

Aún estuvo Magallanes un año más en Portugal, completando sus estudios, creyendo que según el tratado de Tordesillas, las codiciadas Molucas, las míticas islas de las especias, quedarían en la esfera española.

También hizo amistad con los hermanos astrónomos y cartógrafos Rui y Francisco Faleiro, especialmente el primero, un hombre de carácter agrio y bastante desacreditado en Portugal, y con otros que le sirvieron de asesores, y le ayudaron en su proyecto de ir a España en busca de apoyos.

DE SEVILLA A VALLADOLID

Un 20 de octubre de 1517 Magallanes con un pequeño séquito, llegó a Sevilla, conocida entonces como la “Reina del Océano”, porque de su puerto salían las flotas a Indias y volvían con sus riquezas, y porque en ella estaba la famosa “Casa de Contratación”, que no solo monopolizaba dicho comercio, sino donde se centraba la investigación sobre las nuevas exploraciones, incluyendo la cartografía, los instrumentos de navegación y los propios buques.

En Sevilla el contacto principal era Diego Barbosa, curiosamente otro emigrado portugués, a raíz de un enfrentamiento con otro rey anterior, Juan II de Portugal, y que había medrado hasta el punto de ser nombrado en 1503 Teniente Alcaide (o segundo en el mando) de los Reales Alcázares y Atarazanas (lugar donde se construyen, reparan y conservan los buques) y Comendador de la Orden de Santiago, casado con María Caldera, de la nobleza sevillana, y de la que tuvo cinco hijos. Y de ellos, uno, el llamado Duarte, seguirá a Magallanes en su viaje, y otra, Beatriz, se casará con él a los tres meses de su llegada a Sevilla, sellando así la alianza entre los dos hombres, aparte de la decisiva ayuda de una dote de 600.000 maravedíes.

Gracias al patrocinio de su ahora suegro, Magallanes fue recibido por el Tribunal de la Casa de Contratación, donde expuso su proyecto de llegar a las Molucas, por un paso que dijo conocer.

Su difícil carácter complicó las cosas, pero nuevamente el apoyo de sus seguidores consiguió finalmente lograr una entrevista con Carlos I en Valladolid.

LAS CAPITULACIONES DE VALLADOLID

Llegados por fin Magallanes y Faleiro a la corte, se iniciaron las entrevistas con el rey Carlos y con su madre Juana, que tras negociaciones largas y complejas en donde tuvo especial protagonismo Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, que se mostró como un firme partidario del proyecto, cuajaron en un acuerdo conocido como las “Capitulaciones de Valladolid”, firmado el 22 de marzo de 1518. Como en el caso de Colón con las de Santa Fé, se trataba de un acuerdo por el que los reyes encomendaban a un particular o particulares, que proponían la empresa, el descubrimiento, conquista y colonización de las tierras que se encontraran a cambio de determinados pagos y cargos, privilegios y monopolios, en principio por un número determinado de años, pero con ventajas para sus herederos.

En este caso se les concedía a Magallanes y a Faleiro el título de Adelantados y Gobernadores de las islas que descubriesen, junto con el cargo de Capita-

nes Generales de la Armada que realizase la empresa, con un suelo anual de cincuenta mil maravedíes, aumentado al poco en ocho mil más, aparte de un “socorro” o ayuda de treinta mil mas para gastos.

Tendrían el monopolio de la ruta que llevara a las codiciadas islas de las especias por diez años, y el veinte por ciento de las ganancias líquidas que produjesen. También la concesión de una isla para cada uno, pero reservando las seis más ricas para la Corona, de las que solo recibirían un 15% de sus beneficios. Todas, en cualquier caso, quedarían bajo el dominio de la Corona española. En el apéndice I a este trabajo podrá el lector comprobar los pormenores de este contrato.

Y, por último, Carlos I concedió el hábito de Caballeros de Santiago a Magallanes y a Faleiro, lo que significaba todo un ennoblecimiento y ascenso social para ambos.

Eso sí, previendo problemas con Portugal se especificaba tajantemente que los exploradores no entrarían en la zona Oeste delimitada por Tordesillas para no ofender al rey portugués, “mi muy caro y muy amado tío y hermano, ni en perjuicio suyo, salvo en los límites de nuestra demarcación.”

En notable contraste con el proyecto de Colón, tan ambiguo como impreciso y con claros visos de ser excesivamente grandioso y ambicioso, el nuevo proyecto era tan realista como limitado, dentro de su indudable grandeza: hallar el paso que llevara desde el Atlántico al Pacífico por tierras de América del Sur y descubrir y tomar posesión de las Molucas. Para nada se hablaba de circunnavegar la tierra ni de grandiosas expansiones de conquista y misioneras en Asia-Pacífico.

Pero no dejaba de ser una empresa descomunal, pues y pese a su insistencia en lo contrario, Magallanes no sabía, como veremos, donde se hallaba el vital paso de un océano a otro, ni tenía resuelto el problema de la Longitud donde se hallaran las Molucas, ni por tanto, si entraba dentro o no de los límites atribuidos a los españoles por Tordesillas. Aún más: el nuevo “Mar del Sur” y todo lo que contuviera, incluyendo los vitales vientos y corrientes, seguía siendo un perfecto desconocido, salvo en algunas de sus costas americanas.

Por ello conviene dejar claro al lector que todas esas supuestas “autoridades” que dieron informes o aportaron sus imaginativos mapas y criterios de toda índole que se alegaron para aprobar o reprobar la empresa eran nada más que especulaciones que se basaban en muy pocos o nulos datos, en discusiones tan teóricas como bizantinas que a ninguna conclusión podían llegar. Y que resulta un empeño tan erudito como inútil a la postre el detenerse en las hipótesis de unos y de otros, reseñando los “expertos” que las formularon en cualquier sentido.

Pero si el plan tenía ya enormes dificultades, otras las añadieron las rivalidades humanas, como veremos, y no fueron las menores.

La rivalidad portuguesa

Como era de esperar, las reclamaciones diplomáticas de la corte de Lisboa fueron constantes y duras, exigiendo se abandonara el proyecto, e incluso hay más que indicios de que se recurrió al espionaje y a toda clase de medios, incluso los más drásticos, para impedir la expedición, hasta las amenazas a Magallanes de asesinarlo si persistía en su empeño. Pero y pese a todo, la expedición siguió adelante, aunque con sendos recelos entre las dos partes por la competencia entre los dos países, lo que engendró no pocas rivalidades y problemas durante la expedición. De hecho consta que se limitó el número de portugueses embarcados inicialmente previsto, ante los previsibles problemas de todo tipo. Nadie podía asegurar que tal o cual personaje fuera en realidad un saboteador enviado por Manuel I o alguno de sus ministros o consejeros.

Seguramente tuvo que ver con aquello la elección para el mando compartido con Juan de Cartagena, (una vez descartado Rui Faleiro, cuyo ya difícil carácter derivó hacia la locura). de quien no tardó en librarse Magallanes tras salir de Canarias en su primera escala, por no admitir compartir el mando pese a lo estipulado en las Capitulaciones. .

La primera tierra americana alcanzada fue Brasil, pero allí no hubo incidentes porque los asentamientos portugueses eran todavía tan escasos como poco importantes.

Y pese a toda la palabrería, resultó que el plan de Magallanes era repetir la intentona de Solís. Al verse defraudado, Magallanes se dirigió al sur, con gran tenacidad, encontrándolo finalmente, pero a costa de perder una de sus naos por temporal y de la deserción de otra, que volvió a España, dadas las penalidades que tuvieron que sufrir por el mal tiempo, el frío y la escasez de alimentos. Ello, sin contar con un motín entre las dotaciones, provocado además de por todo lo anterior, por el excesivo autoritarismo de Magallanes y a su renuencia en informar a los demás mandos de la expedición, pese a lo acordado con Carlos I.

Ya en el Pacífico (nuevo nombre que le dio Magallanes) la travesía fue muy larga pero sin incidentes notables, salvo por los estragos que causó el escorbuto. Pero por una razón u otra, derivó demasiado al norte de su objetivo, hasta la isla de Guam. Curiosamente, aquellas islas, hoy las Marianas, fueron conocidas como islas de los “Ladrones”, pues sus habitantes eran tan primitivos que desconocían incluso el trueque, por lo que abordaban los buques españoles y se apo-

deraban tranquilamente de todo lo que les llamaba la atención, provocando la dura respuesta del siempre irascible Magallanes.

Desde allí, en vez de hacer rumbo al sur, como era de esperar, se dirigió hacia el oeste, llegando a las Filipinas, donde murió en combate con los indígenas en la isla de Mactán, cerca de Cebú.

Parece ser que Magallanes creía menor la extensión del Pacífico, (siempre el problema de la Longitud, cuyo cálculo exacto era imposible entonces, y que acumulando pequeños errores implicaba una gran distorsión en una travesía tan larga) y tal vez temeroso de que las ansiadas Molucas estuvieran en la zona portuguesa, probó suerte en el archipiélago filipino buscando una compensación y para no volver con las manos vacías, pero esta suposición no pasa de ser una hipótesis, por mas razonable que pueda parecer. Tal vez sea la explicación mas plausible de que Magallanes se enredara en las disputas de los reyezuelos filipinos apartándose de la que era su misión principal y exponiéndose a serias complicaciones.

LA META Y LA DIFÍCIL VUELTA

La expedición quedó así sin jefe y sin una orientación válida para llegar a las Molucas, pese a todas las promesas y planes de Magallanes, problema que se subsanó recurriendo a pilotos e informaciones indígenas, por aquellas latitudes buenos navegantes.

Tras deshacerse de la nao “Concepción”, muy averiada y para repartir sus tripulantes entre las otras dos supervivientes, faltas de brazos por las bajas, sus jefes, Elcano y Gómez de Espinosa, decidieron volver a España por rutas distintas: Espinosa cruzando de nuevo el Pacífico hasta América Central, y Elcano por la ruta portuguesa, aún conociendo las tajantes órdenes de Manuel I de capturar, incluso por la fuerza, a cualquier buque de la expedición que surcase esas aguas.

La “Trinidad” de Espinosa demoró su salida varios meses por avería, haciéndose a la mar el 6 de abril de 1522, dejando cuatro hombres en la isla de Tidor como encargados de la nueva factoría y embarcándose unos cincuenta, entre ellos el portugués que les había avisado del peligro de las represalias de su rey por invadir aguas e islas que se reservaba en exclusiva.

Encontrándose vientos contrarios del este, enderezaron el rumbo hacia el norte, buscándolos favorables, remontando hasta los 42°, donde una violenta tempestad desaparejó el barco por completo y obligó a los tripulantes a demoler sus dos castillos de proa y popa para evitar volcar, lo que les privaba de resguardo, estando las bodegas repletas de mercancías, pues embarcaron

nada menos que 920 quintales de clavo y otras especias. Las enfermedades y el hambre les costaron la muerte de 30 hombres. A Espinosa no le quedó sino retroceder, tocando en una de las Marianas, casi desierta y con pocas provisiones, lo que le determinó regresar a las Molucas, donde llegó a fines de septiembre, agotados y en muy malas condiciones. Tal era la situación, que tres de los hombres desertaron y se quedaron en la isla de las Marianas, prefiriendo esa dura y aislada existencia entre gente tan distinta a ellos a la desesperada opción de volver al mar.

A todo esto, y decididos a tomar severas medidas, los portugueses se habían fortificado en la isla de Ternate, lo que sabido por Espinosa, les hizo llegar ingenuamente un mensaje en petición de ayuda. Pero el jefe portugués, Antonio Brito, mandó una expedición a la isla de Doy, donde se hallaban los desesperados navegantes, y los apresó a todos, sin resistencia alguna, tal era su estado. Con ellos iba Lorosa, el portugués que les había avisado del peligro que corrían, que fue juzgado como traidor y decapitado.

Del resto solo consiguieron volver a España cinco de los supervivientes, y en 1525-26 de mazmorra en mazmorra, obligados a realizar trabajos forzados y sufriendo toda clase de molestias, entre ellas el ser despojados de todo, salvo de la ropa que llevaban puesta.

En cuanto a la nao “Trinidad”, estaba en tal estado, con el casco abierto, que los portugueses la desguazaron por completo, aprovechando sus maderos para construir la nueva fortaleza portuguesa, de paso que confiscaban sus pertrechos y armas. Y, por supuesto, requisaron igualmente todos los instrumentos náuticos, mapas, derroteros y documentos.

ELCANO Y LA “VICTORIA”

Así, el navegante de Guetaria tomó la opción de navegar sin escalas desde la latitud de Australia hasta España, nada menos, sabiendo que si entrara en un puerto portugués sería el fin de todo, o incluso si se topaba con un buque armado. De él fue pues la decisión de dar la vuelta al mundo y arrostrar los peligros que conllevaba, incluyendo el sacrificio de su ya muy probada dotación tras una muy dura navegación de más de dos años.

Los marineros suplicaron una escala al llegar a la altura de Mozambique, a lo que su jefe se negó, pero ya cerca del final, la presión aumentó ante la falta de alimentos, el escorbuto y el agotamiento de los marineros ante la obligada tarea continua de accionar las bombas de achique en la ya gastada nao. Por fin Elcano cedió y permitió una escala en la colonia portuguesa de Cabo Verde para adquirir alimentos. Como precaución instó a todo el mundo a una total discre-

ción, haciéndose pasar por un buque que volvía de América, separado de una agrupación de tres, por haber desaparejado del trinquete.

Así envió a tierra al contador Martín Méndez en una chalupa con un puñado de hombres, y tal hicieron su papel que los portugueses les creyeron y al poco volvió la chalupa con una carga de arroz.

A todo esto, y tras varios días de estancia, se levantó una borrasca, y Elcano, juzgando expuesto el fondeadero donde anclaba la “Victoria”, mandó hacerse a la mar, temiendo que su buque se estrellara contra la costa, y es cierto que a ello debieron su salvación, pero por una causa inesperada.

La chalupa de la nao había vuelto a tierra, en su constante labor de reaprovisionar la nao, pero un marinero se delató a sí y a los suyos, y cuando volvían a la “Victoria” fueron apresados por una lancha portuguesa con una fuerte dotación armada, conducidos a tierra y encerrados en prisión.

Poco después salían del puerto cuatro de las cinco naos portuguesas allí fondeadas, para dar caza a la “Victoria”, pero ésta, ya en el mar, pudo escapar de su persecución, dejando atrás a trece compañeros. Y solo tras largas negociaciones diplomáticas pudieron ser liberados y repatriados años después.

Así la hazaña de los 18 supervivientes de la “Victoria” al dar la 1ª Vuelta al Mundo, se vio completada años después por estos otros 18, sumando los apresados de la “Trinidad” a los de Cabo Verde, aunque la culminaran como prisioneros del rey de Portugal.

LA ALTERNATIVA ESPAÑOLA: LOAYSA, LEGAZPI Y URDANETA

Pese a la enorme trascendencia del hecho, dos cuestiones quedaron irresueltas: la posesión de las Molucas (y de otras tierras y aguas en la región de Asia-Pacífico) con todas sus derivaciones para el futuro, y el hallar una vía alternativa a la portuguesa para llegar a ellas, pues el descubrimiento del Estrecho de Magallanes fue poco práctico, dada la dificultad en atravesarlo y más en la época de la vela.

Carlos I recurrió a la vía diplomática para solventar el contencioso de las Molucas con Portugal, realizándose unas negociaciones con sedes alternativas en Elvas y Badajoz que se dieron finalmente por fallidas el 31 de mayo de 1524,

Se decidió entonces enviar una expedición para tomar posesión de las disputadas islas, al mando de Frey García Jofre de Loaysa, de la Orden de San Juan, con Elcano como segundo jefe y principal asesor en navegación y cartografía. La flota, de siete naos, zarpó el 24-VII-1525, pero durante la travesía murieron los dos jefes y por una razón u otra solo llegó a Molucas la capitana “Victoria” en curiosa coincidencia, con unos 105 hombres.

No tardó en producirse el conflicto con los portugueses estaba asegurado, y éstos pasaron al ataque contra la solitaria nao española el 17-I-1527, cada bando obtuvo el apoyo de ciertos jefes indígenas, y así las hostilidades duraron casi tres años justos, hasta que los españoles, en gran inferioridad numérica y material, agotados y diezmados y sin posibilidad de refuerzos, debieron rendirse en 9-XII-1529.

Pero si no recibieron refuerzos no fue porque no se les enviaran, pues otra expedición al mando de Sebastián Caboto con tres naos zarpó de España meses después de su salida, pero nunca llegaron a surcar las aguas del Pacífico, por una u otra cuestión. Desde la Nueva España, y gracias a la visión de Hernán Cortés que había promovido la creación de astilleros y puertos en su costa del Pacífico, se enviaron otras tres al mando de Álvaro de Saavedra, de las que solo llegó a Molucas la capitana, la “Florida”, con una ayuda más moral que material. Apenas repuesta, intentó la vuelta a las costas mejicanas, pero tuvo que dar la vuelta tras llegar a la altura de las Hawaii, frustrándose así nuevamente la travesía en sentido inverso del Pacífico.

Mientras, en Europa el clima de las relaciones luso-españolas había cambiado espectacularmente, pues Carlos I se había casado con la Infanta Isabel de Portugal el 11-III-1526, futura madre de Felipe II, y con ello las relaciones entre los dos reinos mejoraron sensiblemente, llegándose al Tratado de Zaragoza de 22-IV-1529 por el que Portugal compraba a España las Molucas por unos 350.000 ducados de oro y se comprometía a no abandonarlas ni cederlas a un tercero sin ofrecerlas antes a España, con lo que reconocían implícitamente sus derechos.

El tratado dejaba sin embargo de atender los intereses españoles de conseguir una presencia en Extremo Oriente, y al mismo tiempo de no depender de la “vía portuguesa” para acceder a esa nueva posesión.

La solución la brindó un personaje de la talla de Andrés de Urdaneta, que de joven había participado en la expedición de Loaysa como secretario de Elcano, cerca del cual se formó como navegante. Urdaneta no solo brilló por su valor y pericia en la guerra con los portugueses, sino que estudió profundamente las aguas, vientos y corrientes. Tomó buena cuenta de todo ello en sus escritos, pero al caer prisionero de los portugueses éstos se los arrebataron, aunque tal era su capacidad y memoria que pudo reconstruirlos cuando se vió de vuelta en España.

Posteriormente se ordenó sacerdote en la Orden de San Agustín y ante el interés de Felipe II por conseguir esa posesión en Asia-Pacífico, declaró que sabía encontrar la ruta para cruzar el Pacífico de vuelta de ella, cuestión básica para hacerla viable al asegurar la conexión con los puertos de la Nueva España.

Y así finalmente España logró en la expedición de Legazpi las Filipinas y su conexión con los puertos mejicanos, con la consecución del “tornaviaje” por Urdaneta en 1565. Curiosamente, y como sucedió con Colón, el secreto de lograr vientos y corrientes favorables para la vuelta fue el de remontar hacia el norte en Latitud, evitando las corrientes y vientos alisios contrarios, probando de paso la simetría del planeta.

Con ello se hizo posible la ruta comercial del “Galeón de Manila” también conocida como “Nao de Acapulco”, por su puerto de llegada, que conectó Asia, América y España durante casi tres siglos, creando un flujo de mercancías, ideas y personas de consecuencias difícilmente evaluables para la historia de la humanidad, pero de dimensiones y consecuencias realmente inmensas.

CONCLUSIÓN

Así, y como señalábamos al comienzo de este por fuerza breve y esquemático análisis, se completó la mayor gesta de navegación de la historia, con sucesivas aportaciones de Colón (y de Sánchez de Huelva) de Juan de la Cosa, de Vicente Yáñez Pinzón y de Solís, de Magallanes (que tenía un objetivo mucho más preciso y limitado) y de Elcano, que fue el que tomó la decisión de dar la vuelta al mundo, finalizando con la de Urdaneta.

No es extraño que otros países hayan querido apropiarse indebidamente del mérito de tal hecho, desde Portugal y pese a que intentó por todos los medios evitarla, a la de Drake, realizada unos 60 años después de la de Elcano y beneficiándose en todos los sentidos de lo conocido y logrado desde entonces, pues incluso las travesías del “Galeón de Manila” eran ya normales.

Y, como hemos visto, lo logrado no fue por superhombres omniscientes, sino por seres humanos con la firme voluntad de vencer toda clase de obstáculos y con una tenacidad y capacidad de sufrimiento igualmente poco comunes.

Todo ello no empequeñece en absoluto su mérito y el del país que reiteradamente apoyó las sucesivas tentativas para lograrlo, al contrario: lo engrandece.

Recordarlo y valorarlo debidamente es la labor que nos ha tocado a los que vivimos 500 años después de una gesta sin paralelos en la Historia Universal.:

Con toda justicia en el escudo de España, junto a los de los antiguos reinos, figura el símbolo de la mayor gesta colectiva de los españoles: las columnas de Hércules, que recuerdan quienes fueron los que descubrieron y comunicaron entre sí más de los dos tercios del planeta.

BIBLIOGRAFÍA

- Bartolomé Leonardo de ARGENSOLA, *Conquista de las islas Malucas*, Madrid, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, Biblioteca de Viajeros hispánicos, 1992.
- José ARTECHE, *Elcano*, Madrid, Espasa-Calpe, 1942.
- José ARTECHE, *Urdaneta*, Madrid, Espasa-Calpe, 1943.
- Lourdes DIAZ TRECHUELO, “El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico”, *Revista de Estudios del Pacífico*, UCM, Madrid, nº 4, 1994.
- Felipe FERNÁNDEZ ARMESTO, *Colón*, Madrid, Biblioteca ABC, protagonistas de la Historia, 1991, prólogo de Hugh Thomas.
- Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, Tomos IV y V, Imprenta Nacional, 1837.
- Gonzalo FERNÁNDEZ DE OVIEDO, *Historia general y natural de las Indias*, Madrid, Biblioteca de Auotres Españoles, 1959.
- Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Editorial Naval, 1973, tomos I y II.
- _____, *La Marina de Castilla*, Madrid, Instituto de Estudios Zamoranos, 1995.
- Harry KELSEY, *Sir Francis Drake. El pirata de la Reina*, Barcelona, Ariel, 2002.
- Robert LANGDON, *The lost caravel*, Canberra, 1975 y 1988.
- Juan MANZANO MANZANO, *Colón y su secreto*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1989.
- José Manuel NÚÑEZ DE LA FUENTE, *Diario de Magallanes. El hombre que lo vio y anduvo todo*, Aranjuez (Madrid), Ediciones Doce Calles, 2017.
- José María PEDREÑO, José María: “Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaisa a las islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España”, *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, nº 21, pp. 217-237.
- Antonio PIGAFETTA, *Primer viaje alrededor del Globo (la crónica en vivo de la expedición Magallanes-Elcano, 1519-1522)*, Sevilla, Fundación CIVILITER, 2012.
- Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *En la estela de Colón. Carabelas y singladuras del Capitán Etayo*, (sobre textos de Carlos Etayo Elizondo) Madrid, Actas, 1998.
- _____, *La Primera Vuelta al Mundo, 1519-1522*, Madrid, EDAF, 2018.
- _____, *Mitos desvelados: Drake y la “Invencible”*, Madrid, Sekotia, 2011.
- Carlos MARTÍNEZ SHAW (coord). *El Pacífico español, de Magallanes a Malaspina*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, Comisión del V Centenario del Descubrimiento de América, Comisión del Bicentenario de Carlos III, Lunwerg Editores, 1988.
- Pedro GINER LARA y Mariano JUAN FERRAGUT (coords) *El galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*. Madrid, Ministerio de Defensa, Imprenta del MINISDEF, Madrid, 2016. ditores.
- VV.AA. CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y

- CULTURA NAVAL. Armada Española, servicio de publicaciones.
- Nº 35, Juan de la Cosa, Madrid, 2000.
- Nº 39, La Casa de Contratación de Sevilla, aproximación a un centenario (1503-2003), Madrid, 2001.
- Nº 50, V Centenario del fallecimiento de Cristóbal Colón, Madrid, 2006.
- Nº 53, Vicente Yáñez Pinzón y la carabela San Benito, Madrid, 2007.
- Nº 58, V Centenario del nacimiento de Andrés de Urdaneta, Madrid, 2009.
- Nº 66, España en Filipinas, Madrid, 2012.
- Nº 67, V Centenario del descubrimiento del Mar del Sur por Núñez de Balboa, Madrid, 2013.