

---

# *Expedición Magallanes-Elcano: un gran salto para la humanidad*

*Francisco Sánchez de Haro*

---

**Resumen:** En este artículo, tras comparar el viaje de Magallanes y Elcano con la primera misión a la Luna, se describe la gesta capitaneada por el portugués, punto de arranque del proceso globalizador.

**Palabras clave:** Magallanes; Elcano; Luna; globalización.

**Códigos JEL:** N00; F60.

---

“Los dos hechos más importantes para la economía del mundo fueron gestas marinas: remontar el Cabo de Buena Esperanza y cruzar el Estrecho de Magallanes y el Pacífico para alcanzar las Molucas. En manos de portugueses y españoles estuvo la frontera del conocimiento y fueron ellos los que enseñaron la navegación de alta mar a los demás”

Adam Smith (1723-1790)

“Tal vez en la historia de la humanidad es la odisea más magnífica...”

Stefan Zweig (1881-1942)

**D**ocumentales de todo tipo, producciones cinematográficas, libros y artículos periodísticos, actividades conmemorativas... En 2019 se ha recordado con variado lujo de detalles el cincuenta aniversario de la llegada de los primeros humanos a la Luna, algo que fue, sin duda, uno de los mayores logros tecnológicos de la historia humana. Hoy sigue maravillándonos el enorme esfuerzo realizado a todos los niveles para que se hiciera realidad el deseo expresado por el presidente Kennedy a principios de la década de los sesenta del pasado siglo XX: llevar, y traer de vuelta sano y salvo, un hombre a nuestro satélite antes de 1970. Aquella proeza quedará siempre marcada como uno de esos momentos extraordinarios en la historia de la humanidad. Desde cualquier punto de nuestro planeta millones de terrícolas alzaron la vista al cielo buscando nuestro satélite, reflexionando sobre la hazaña llevada a cabo por aquellos pioneros, sintiéndola como un logro compartido y especulando sobre un nuevo amanecer para nuestra especie.

Ahora bien ¿Fue realmente así? ¿El éxito del Apolo XI significó un antes y un después? ¿Fue el comienzo de una nueva era?

La celeberrima frase que Neil Armstrong pronunció tras dejar su huella en el polvoriento suelo del Mar de la Tranquilidad (“*un pequeño paso para un hombre, un gran salto para la humanidad*”), ya para siempre instalada en el imaginario colectivo, constituye una afirmación indiscutible desde el punto de vista científico. Nunca el hombre había llegado tan lejos y por ello podemos hablar de un enorme avance pero circunscrito exclusivamente al campo de la ciencia y la tecnología. No neguemos la obviedad: el hombre llegó a la Luna no una sino varias veces más hasta 1972 pero, después, el mundo siguió su curso como si aquello no hubiera pasado simplemente porque no influyó en el devenir político, económico o social de los seres humanos. Continuaron como si nada las guerras, las crisis financieras y los conflictos políticos de toda índole. No, el mundo no dio un *gran salto* a nivel general; siguió su natural evolución al margen de la carrera espacial, afectado por acontecimientos nada cósmicos aunque sí mucho más terrenales.

---

No se trata en absoluto de minusvalorar la importancia y los méritos de la exploración espacial, pero, llegados a este punto, estamos en condiciones de poder afirmar que han sido otros los hechos que realmente sí han transformado los cimientos humanos. Hechos que han marcado nuestra evolución como especie. Son bien conocidos para la mayoría. Entre otros, podrían citarse el descubrimiento del fuego, la aparición de la agricultura, la invención de la escritura, el nacimiento de la filosofía y las principales religiones monoteístas, los grandes descubrimientos geográficos entre los siglos XV-XVI, la imprenta, la Revolución Industrial, las dos guerras mundiales, la era digital... Esos hechos han significado lo que podrían denominarse como auténticos *acelerones* de la Historia; los grandes saltos que explican el mundo de hoy. Entre ellos se encuentra, por sus variadas y profundas consecuencias inmediatas, la expedición Magallanes-Elcano iniciada hace ahora 500 años y que completó la primera circunnavegación del globo terráqueo.

Se han realizado diversas comparativas entre el programa espacial Apolo y la primera vuelta al mundo. Los resultados son muy interesantes, abundando en coincidencias. Si la carrera espacial involucró en los años sesenta del pasado siglo a las dos superpotencias, algo parecido ocurría desde finales del siglo XV cuando Portugal (que fue la pionera en la exploración atlántica) y Castilla pugnaban por el dominio de los océanos. Al igual que ocurrió durante la Guerra Fría, también se produjeron entre las potencias ibéricas episodios de *fugas de cerebros*. Sin ir más lejos, Magallanes era de origen portugués, aunque al servicio de la corona hispánica. Abundando en similitudes, si el programa Apolo representó la cima tecnológica en su época, lo mismo puede afirmarse de las embarcaciones que surcaron los océanos en la era de los grandes descubrimientos geográficos: naos, carabelas, galeones y carracas eran las *naves espaciales* de la época.

Ahora bien, las diferencias entre las dos gestas son también evidentes. Los hombres que surcaron tres océanos hace 500 años

estuvieron literalmente solos en su travesía, dependiendo en exclusiva de su ingenio y capacidad de sufrimiento afrontando todo tipo de calamidades extremas. No tuvieron un *Houston* que les guiara de forma permanente, orientando y aconsejando con rapidez ante cualquier contrariedad que pudiera surgir. No dispusieron de suficientes recursos para cubrir sus necesidades más básicas y, durante buena parte de su viaje, se movieron en “terrenos” hasta entonces completamente desconocidos. Por todo ello, y a cinco siglos de distancia, hoy nos sigue maravillando aquella proeza que no solo demostró de manera irrefutable la esfericidad de nuestro planeta, sino que también descubrió para los europeos lo que hasta entonces podría llamarse *la cara oculta de la Tierra*, además de otros elementos transformadores como comprobaremos a lo largo de los próximos párrafos.

En estas líneas no pretendemos ni podemos relatar las mil y una vicisitudes de aquella expedición. Ya lo hizo en su momento un testigo de primera mano, el italiano Antonio Pigafetta, que formó parte de la expedición y pudo sobrevivir para dejarnos una amena crónica de la travesía que pronto se hizo muy popular y que hoy día sigue siendo de obligada lectura para todos aquellos enamorados de los relatos de viajes.

No obstante, merece la pena recordar someramente algunos datos interesantes sobre la expedición. Hay que remontarse al año 1517, cuando un marino portugués llegó a Sevilla con un proyecto que previamente había sido rechazado en su país. Se llamaba Fernão de Magalhães (1480-1521) aunque pronto castellanizó su nombre pasando a ser conocido como Fernando de Magallanes. Era un navegante que ya tenía una amplia experiencia surcando los mares conociendo en profundidad las rutas orientales que Portugal controlaba desde Europa hasta los puertos e islas de la Especiería. Magallanes pretendía, ni más ni menos, completar el sueño de Cristóbal Colón: alcanzar las Indias por el oeste. La expedición de 1492 no lo consiguió porque a medio camino se *tropezó* con todo un continente; no obstante, eran muchos los navegantes que sospechaban que debía existir un paso que

---

permitiera continuar viaje hacia las costas de Asia<sup>1</sup>. En 1513 Vasco Núñez de Balboa descubrió lo que llamó el Mar del Sur tras cruzar el istmo de Panamá por lo que era evidente que el mundo continuaba rumbo a Poniente. Para España encontrar el paso al Oeste podría significar abrir su propia ruta de las especias. Portugal ya lo había conseguido circunnavegando África tras un esfuerzo de décadas controlando el importantísimo comercio de aquellos frutos de la tierra que en algunos casos valían más que el oro. Magallanes era un hombre de fuerte carácter, algo huraño y soberbio, de trato difícil, aunque con una autoconfianza a prueba de reveses<sup>2</sup>. Tenía una meta y estaba dispuesto a alcanzarla a toda costa. Y esa meta, bueno es remarcarlo, no era demostrar la esfericidad del planeta (algo que ya era evidente tiempo atrás para muchos estudiosos y marinos) ni tampoco llevar a cabo la circunnavegación del globo; aquello vendría dado por un cúmulo de eventos concatenados<sup>3</sup>. El objetivo del marino portugués era alcanzar las Molucas, archipiélago donde abundaban la canela, la pimienta, el jengibre y la más valiosa de todas las especias: el clavo de olor. Debe recordarse que en 1494, bajo arbitraje papal, Castilla y Portugal se habían repartido el control de los océanos por el tratado de Tordesillas. Se trazó un meridiano 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. Más allá de aquella línea quedarían bajo control español tanto las rutas marítimas como los territorios ya descubiertos o por descubrir, mientras que al este el dominio sería para los lusos. Ahora bien, las

mediciones de la época no eran precisamente muy exactas. Magallanes partía de la convicción de que las Molucas quedaban en el *hemisferio castellano* considerando, al igual que Colón, que las dimensiones de la Tierra eran menores de lo que en realidad son.

El joven rey español Carlos I (1500-1558) aceptó el proyecto de Magallanes, el cual encontraría apoyos fundamentales en la corte castellana. Cristóbal de Haro, comerciante castellano bien relacionado en toda Europa, y el poderoso obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, intercedieron ante el rey. Sin los aportes financieros del primero y las influencias en las altas esferas del segundo los planes de Magallanes no se habrían materializado. Estos dos personajes son un perfecto ejemplo de esos *secundarios de la historia* desconocidos para la gran mayoría y que sin embargo han sido clave en tantos acontecimientos. La organización de la expedición fue compleja y en absoluto barata. El coste total fue de casi 8 400 000 maravedís, toda una fortuna en su momento. Casi nada se dejó al azar, desde el avituallamiento de las naves hasta los derechos y el reparto de los beneficios que pudieran obtenerse<sup>4</sup>. Incluso se embarcaron vacas, y cerdos y gallinas que proporcionarían leche fresca, huevos y carne. Tras un año de preparativos se reunió en el puerto fluvial de Sevilla una flota formada por cuatro naos (Trinidad, San Antonio, Concepción y Victoria) y una carabela (Santiago) con una tripulación aproximada de 250 hombres<sup>5</sup> de diversas nacionalidades, aunque la mayoría eran súbditos de la Corona de Castilla, destacando la abundancia de vascos y andaluces, considerados los mejores marinos de España en la época. También era significativa la presencia de portugueses, a pesar de la enorme rivalidad entre los dos reinos ibéricos. Magallanes comandaba la expedición desde la Trinidad mientras que un marino vasco de Guetaria, Juan Sebastián Elcano (1487-1526), era el segundo de abordo

---

<sup>1</sup> Resulta curioso que tanto la expedición colombina como la de Magallanes podrían haber sido lideradas por Portugal. Ambos marinos ofrecieron sus respectivos proyectos (fascinantes en sus planteamientos originales aunque arriesgados en grado sumo) en primer lugar a nuestros vecinos, cosa lógica siendo los lusos los pioneros de la navegación transcontinental. Solo al ser rechazados pusieron aquellos dos grandes marinos sus miras en España.

<sup>2</sup> Quizá esa dureza de carácter y la tendencia a la desconfianza que mostró a lo largo de la expedición tuvieron mucho que ver con haberse visto marginado en la corte portuguesa de Manuel I. Magallanes consideraba que sus méritos como marino no habían sido suficientemente valorados en su patria.

<sup>3</sup> Resulta poco menos que lamentable que aun hoy existan firmes defensores del *terrapiplanismo*: gentes que continúan afirmando que la Tierra es una especie de disco plano flotando en el cosmos...

---

<sup>4</sup> Magallanes firmó unas capitulaciones que nos recuerdan mucho a las que también firmaría Colón en su momento. Al portugués se le reconocía que, al igual que al descubridor del nuevo mundo, sería gobernador y adelantado de todas las tierras que descubriese.

<sup>5</sup> Según sea la fuente consultada el número exacto de tripulantes varía desde 239 a 265.

---

de la Concepción. El otro hombre fuerte de la expedición era Juan de Cartagena, veedor o supervisor del rey. Cartagena y Magallanes desconfiaban abiertamente el uno del otro. El primero no terminaba de fiarse de un portugués por mucho que estuviera al servicio de España. El segundo veía en Cartagena un rival en el mando. El 10 de agosto de 1519 la flota se ponía en marcha descendiendo el Guadalquivir rumbo a Sanlúcar de Barrameda. Desde ese puerto se iniciaría el 20 de septiembre el gran periplo rumbo sudoeste en busca del tan ansiado paso transoceánico.

El 13 de diciembre llegan a la Bahía de Santa Lucía, muy cerca de lo que hoy es Río de Janeiro. A partir de aquí el viaje avanza hacia el sur siempre sin perder de vista la costa para llegar ya en enero de 1520 a lo que parecía el paso hacia el oeste. Durante tres semanas continuaron adentrándose en lo que creyeron era un estrecho, hasta descubrir que en realidad estaban en un enorme estuario: el Río de la Plata, donde apenas tres años antes la expedición de Juan Díaz de Solís, que también buscaba el paso al Occidente, acabó en desastre con buena parte de sus integrantes muertos y devorados por indígenas antropófagos. La confusión es totalmente explicable, pues el estuario de la Plata tiene una anchura de 234 kilómetros.

La decepción fue enorme. Hubo que deshacer el camino continuando nuevamente hacia el sur, ya en latitudes jamás exploradas. Ahora Magallanes y sus hombres empezaban a ser pioneros, los primeros en un territorio ignoto. Y también ahora empezaban los problemas serios para la expedición. Llegaba el invierno austral y había que buscar refugio. Lo encontraron en un lugar al que bautizaron como Puerto San Julián. Las diferencias entre Magallanes y el resto de capitanes cada vez eran mayores hasta el punto de tomar forma un grupo contrario al portugués que intentaría quitarle el mando. Magallanes descubre la trama a tiempo y muestra su lado más severo: ejecuta al cabecilla de la conspiración ordenando incluso que lo descuarticen y, de paso, destierra a Juan de Cartagena, abandonado a su suerte en tierra firme cuando la expedición reanudó el viaje. Con esta

muestra de mano dura el comandante de la expedición consigue mantener el mando de una flota que pronto perderá uno de sus buques, pues la Santiago había naufragado mientras exploraba por delante del resto de naves. Con unas condiciones meteorológicas horribles el viaje continuaba mientras los ánimos decaían.

¿Acaso podría ser posible que el anhelado pasaje no existiera, que fuera una mera ensoñación?

El 21 de octubre de 1520 entraron en lo que podría ser una bahía, canal o estuario. Mientras avanzaban iban comprobando que al menos el agua seguía siendo salada, por lo tanto continuaban en el mar y no remontando nuevamente la desembocadura de un río. La zona parecía un laberinto sin fin con continuos entrantes y salientes. Se produjo entonces otro contratiempo: la nao San Antonio abandona la expedición para regresar a España. Por fin el 18 de noviembre, tras recorrer un estrecho que tiene 565 kilómetros de longitud, entraron en mar abierto. ¡El pasaje al oeste existía y lo habían encontrado! Ya estaban en ese Mar del Sur que Balboa había divisado desde Panamá unos años antes. En el tortuoso camino habían perdido dos naves y varios hombres además de descubierto nuevas especies animales y vegetales<sup>6</sup>. También encontraron tribus que les llamaron poderosamente la atención, como aquellos hombres tan altos a los que bautizaron como patagones. En teoría, ya estaba superada la fase más compleja de la misión y ahora todo debería ser un poco más fácil. Pronto se comprobaría que aún quedaban terribles padecimientos que soportar.

Tocaba ahora cambiar el rumbo dirección noroeste en busca de latitudes más benignas en lo climático. La placidez de aquellas aguas nuevas para los europeos y los vientos propicios para la navegación animan a Magallanes a bautizar a ese océano como Pacífico. Ya no continuarían costeano si no que avanzarían hacia mar abierto. Esto se mostraría como un error de graves consecuencias. Magallanes calculaba que la

---

<sup>6</sup> Así, fueron vistos por primera vez pingüinos, aves del paraíso, lobos marinos, etcétera.

---

circunferencia terrestre era de unos 32.000 o 33.000 kilómetros. Hoy sabemos que el ecuador mide 40.075 kilómetros. No haberse detenido en algún puerto seguro para avituallar la flota antes de cruzar el océano fue un error terrible. Se enfrentaban a la mayor masa de agua del planeta, un tercio de toda superficie del globo; un inmenso vacío azul donde no había lugar para detenerse y recuperar tanto fuerzas como provisiones. Durante más de tres meses no encontraron tierra donde poder atracar. Tanto el hambre como el escorbuto se llevaron por delante a numerosos marineros<sup>7</sup>. Bebiendo agua emponzoñada y sin apenas alimentos, hasta la carne de las ratas que campaban por los barcos se convertía en un manjar por el cual se llegaba a pagar la considerable cantidad de medio ducado, tal como nos cuenta Pigafetta con vívido dramatismo.

Estamos seguros de que cuando el 6 de marzo de 1521 aquella sufrida tripulación avistó la que actualmente es la isla de Guam sentirían que ese lugar era poco menos que el paraíso. A estas alturas del viaje Magallanes ya era consciente de dos evidencias. Estaba claro que la Tierra es bastante más grande de lo que él calculaba y, en consecuencia, las Molucas no estarían en el lado castellano del Tratado de Tordesillas. Esto suponía un problema, pues la Monarquía Hispánica quería respetar las áreas de influencia portuguesa. Carlos I tenía ya varios frentes abiertos en Europa y lo último que la Corona necesitaba es que Portugal pasara de rival a enemigo. La expedición tenía orden expresa de evitar todo conflicto con los portugueses.

Tal vez por ello Magallanes decidió explorar un conjunto de islas más al nordeste y que hoy conocemos como Filipinas. Quizá consideró que si no podía apropiarse de las Molucas para España por hallarse estas en el hemisferio portugués al menos podría compensarlo con la conquista de otros

---

<sup>7</sup> Esta enfermedad carencial se produce por la falta de vitamina C, lo que provoca hinchazón de las encías, hemorragias cutáneas, pérdida de piezas dentales y anemia. Los oficiales de la expedición y el propio Pigafetta no la sufrieron con tanta saña gracias a que tenían reservado el consumo de carne de membrillo, rica en vitamina C.

territorios. De hecho así lo pensaba Elcano cuando, tras regresar a España, envió un comunicado al rey: *“Magallanes nunca quiso dar aquella derrota [tomar rumbo hacia las Molucas] porque este testigo siendo piloto en su nao lo vio”*.

En Filipinas Magallanes se inmiscuye en las rencillas locales con la clara intención de crear un dominio español estable en la zona y de paso evangelizar a los indígenas. Animado por algunos éxitos iniciales, el almirante portugués se confiaba. En la isla de Mactán se enfrentó junto a unos pocos de sus hombres a una fuerza local mucho mayor en número. El 27 de abril de 1521 Magallanes dejó la vida en una playa filipina sin haber completado su sueño de llegar a las Molucas. Continuaron los problemas con los habitantes locales en los días siguientes. El rey de Cebú convenció a algunos de los expedicionarios para celebrar una especie de banquete de confraternización. Resultó ser una trampa mortal donde fueron pasados a cuchillo 26 hombres. El resto de la expedición tuvo que abandonar precipitadamente aquellas islas. Ya solo quedaban unos 115 hombres, cantidad adecuada para una pequeña flota de como máximo dos naves. Por ello se tomó la decisión de quemar la Concepción repartiéndose el resto de los marinos entre la Trinidad y la Victoria. El portugués Lopes Carvalho quedó al mando aunque pronto demostraría su incapacidad a la hora de tomar decisiones coherentes. Tras diversas peripecias que hacían patente la necesidad de otro comandante más preparado, Lopes es destituido. La jefatura recae ahora sobre Gonzalo Gómez de Espinosa, que comanda la Trinidad mientras que Juan Sebastián Elcano pasa a ser el primero de abordaje en la Victoria. Se decide tomar rumbo a la meta definitiva del viaje: las Molucas. A principios de noviembre de 1521 tocan tierra en Tidore, ya en el ansiado archipiélago moluqueño, donde entrarán en buenas relaciones con las élites locales, las cuales de antiguo ya mantenían contacto con viajeros árabes y desde hacía algo más de una década también con expediciones portuguesas. Siendo conscientes de que estas islas estaban en la zona correspondiente a Portugal, tenían que actuar

---

rápido cargando las naves del preciado clavo y poner rumbo a España antes de toparse con alguna nave lusa. Pero la Trinidad necesita importantes reparaciones que retrasarían la salida durante meses. Fue así como de manera conjunta se decidió que la Victoria navegaría hacia el Oeste para retornar a Sanlúcar mientras la Trinidad lo haría hacia Panamá una vez reparada<sup>8</sup>. Tras más de dos años de aventuras, de temores y padecimientos compartidos, los supervivientes de la expedición eran conscientes que los firmes lazos que los habían unido como grupo iban a romperse. Ya eran mucho más que una tripulación; una familia que se había formado fortaleciéndose contra la adversidad. Pigafetta refleja a la perfección el dramático momento de la partida que intuían sería para siempre: *“Pero por aguardar las cartas que escribían para España los que se quedaron, no salimos hasta el mediodía. Llegada la hora, despidiéronse las naos entre sí con salvas a discrección, y parecían quejarse, con aquel su adiós último... Acompañáronnos un trecho los que se quedaron en sus lanchas y, al fin, tras muchas lágrimas y abrazos, nos fuimos”*.

Ahora, bajo el mando de Elcano, la Victoria se dispone a surcar el Océano Índico en dirección al cabo de Buena Esperanza y subir por el Atlántico para llegar a España. ¡Toda una odisea; y que *nombre más adecuado* para la nave que venciendo toda clase de calamidades llevó a buen término la expedición!

El marinero vasco toma la arriesgada decisión de navegar rumbo al sudoeste. La ruta es mucho más larga además de desconocida, pero no había elección si querían evitar cruzarse con barcos portugueses que hacían con regularidad la conocida como *Carreira de Indias*, el camino más corto y seguro entre la India y el sur de África. Elcano demostró

---

<sup>8</sup> La tremenda historia de la Trinidad daría para toda una novela épica de tintes trágicos. Se hicieron a la mar meses después de la partida de la Victoria, pero después de dos semanas buscando la ruta rumbo a Panamá tuvieron que regresar tras sufrir una terrible tormenta. Fueron apresados por los portugueses. Tratados como esclavos, viviendo en condiciones miserables, casi todos murieron lejos de España. Solo 4 de ellos pudieron regresar en 1527.

talento y sentido común además de persistencia en el objetivo planteado: dar la vuelta al mundo para regresar al punto de partida. Aquella etapa del viaje fue una continua pesadilla plagada de tormentas, vientos y corrientes contrarias. Alcanzar el Cabo de Buena Esperanza fue complicadísimo, con el escorbuto apareciendo de nuevo<sup>9</sup>. Por temor a ser presos de los portugueses continuaron sin hacer escala alguna a pesar de la falta de provisiones, la enfermedad que azotaba a parte de la tripulación y el pésimo estado en el que se encontraba la nave. Las 27 toneladas de clavo que atestaban las bodegas de la Victoria tampoco ayudaban, pero era impensable deshacerse de tan preciado lastre<sup>10</sup>.

Las primeras jornadas, ya en el Atlántico, fueron al fin propicias. Con favorable viento de popa navegaban a buen ritmo rumbo al norte alejados de la costa africana (había que evitar a cualquier precio toparse con los portugueses). Pero apenas quedaban provisiones y los hombres empiezan a morir día tras día en un macabro goteo incesante de bajas. O buscaban puerto o ninguno volvería a ver Sanlúcar. Fue así como no tuvieron otra opción que recalar en islas de Cabo Verde, bajo control portugués. Fueron bien atendidos por los lusos a los que en un principio consiguen engañar asegurándoles que vienen del Nuevo Mundo y tras un accidente se han desviado de rumbo. Pero no duró mucho la farsa. Los portugueses descubren la argucia: al parecer algunos miembros de la tripulación pretendieron comprar esclavos para que trabajaran en las reparaciones del barco. ¡Y para el pago no se les ocurre nada mejor que usar clavo! Estaba claro que venían de Asia. Fueron retenidos mientras Elcano tuvo que levantar el ancla a toda prisa para evitar ser capturado. Sin tripulación suficiente para gobernar la nave hubieron de remontar la última etapa de este viaje sin final aparente con un barco que ya era poco más que un

---

<sup>9</sup> Tristemente para la tripulación, desconocían que el clavo es rico en vitamina C y viajaban sobre 27.000 kilos de una sustancia que podría haber salvado la vida de muchos de ellos.

<sup>10</sup> La posterior venta de ese cargamento cubrió con creces los gastos de la expedición, incluyendo la parte que le correspondió a cada uno de los supervivientes.

---

casarón y otra vez con vientos en contra. Era el verano de 1522, cuando los alisios soplan justo en dirección contraria hacia donde la Victoria quería llegar. Por ello no pueden llegar a las Canarias y deben remontar el océano dirección noroeste para llegar a las Azores y desde allí afrontar la fase final de la que iba a ser la travesía más larga de la historia.

El sábado 6 de septiembre de 1522 los habitantes de Sanlúcar vieron llegar lo que se suponía que una vez fue una digna embarcación a vela; lo cual era mucho suponer, tal era el estado lamentable de la Victoria tras un viaje de casi 70.000 kilómetros. La sorpresa fue mayúscula cuando comprobaron que se trataba de la única nave superviviente de la expedición de Magallanes que tres años antes había partido en busca del paso al oeste. Dos días después la Victoria entraba a remolque en el puerto de Sevilla recibida entre salvas y vítores. A bordo, 18 marinos físicamente arruinados pero conscientes y orgullosos de lo que habían logrado: ser los primeros en dar la vuelta al mundo.

Una gesta por la que serían conocidos y admirados para siempre.

Elcano recibió de Carlos I una renta anual de 500 ducados y un escudo de armas con una esfera terrestre y la leyenda *Primus Circumdedisti Me* (“Fuiste el primero que la vuelta me diste”). Apenas cuatro años después el bravo marino vasco dejó su vida en alta mar cuando nuevamente se embarcó en una segunda expedición a las Molucas. La hazaña de Magallanes y Elcano fue conocida rápidamente en toda Europa gracias a la crónica impresa de Pigafetta. Y las consecuencias de aquella epopeya digna de ser glosada por un Homero o un Virgilio fueron casi inmediatas. Por primera vez el hombre sabía *el tamaño de su hogar*; ya no había distancias imposibles de recorrer, con los medios adecuados se podía llegar a cualquier punto del globo. Bastaba un puerto de salida, pues ahora sabíamos que existe un solo océano inmenso conectado por distintos pasos de un continente a otro. El mundo se había

empequeñecido, sus habitantes estaban en condiciones de empezar a dominarlo por primera vez a escala planetaria. El salto intelectual que ello supuso marcará el comienzo de una nueva mentalidad más racional y empírica. Desde el punto de vista etnográfico los europeos descubrieron que en todas las tierras vivían hombres como ellos, con sus particularidades, costumbres, deseos, miedos y sistemas sociales diversos, pero *seres humanos* al fin al cabo, con los cuales, por lo tanto, podríamos relacionarnos de mil maneras. Y de todas esas relaciones la más importante era sin duda la comercial. Iba a comenzar la primera globalización económica de la historia, un proceso irreversible que ha ido interconectando países y culturas hasta transformar el mundo en lo que hoy se conoce como aldea global. El estrecho descubierto por Magallanes se convirtió durante siglos en uno de los pasos obligados para la navegación intercontinental y las Filipinas pasaron a ser un punto clave en la influencia española en el Extremo Oriente. Como bien afirmó el geógrafo australiano Oskar Spate (1911-2000) el Pacífico pasó a ser un *lago español* sobre todo a raíz de que, en 1565 Andrés de Urdaneta encontrara la corriente cálida de Kuro Siwo, que facilitaba enormemente el viaje de vuelta desde Manila a Acapulco. Nació la ruta de vuelta o *tornaviaje*, fundamental para consolidar el comercio entre América y Asia, fortaleciendo la incorporación de China a la economía europea.

A nivel político, todos estos acontecimientos situarán a la Monarquía Hispánica como el primer imperio de talla mundial al tener presencia en todos los continentes conocidos y alcanzando el estatus de la mayor potencia política durante más de un siglo. Curiosamente, las Molucas no llegaron a formar parte de ese imperio. Por el Tratado de Zaragoza (1529) España reconoció el control del archipiélago a Portugal a cambio de 350.000 ducados de oro. Carlos I tenía mayores intereses en otros puntos del globo y demasiados enemigos a los que hacer frente; mantener relaciones correctas con nuestros vecinos formaría desde entonces parte de su política.

---

Parece ser que en unos años una nueva misión espacial volverá a enviar astronautas a la Luna. Cuando llegue ese día los habitantes de esta cada vez más empequeñecida *canica azul* volveremos, como no puede ser de otra manera, a emocionarnos, a sentirnos pioneros capaces de alcanzar paso a paso nuevas metas estelares cada vez más apasionantes y lejanas. Volveremos a mirar a las estrellas. Volverán las grandes frases para la posteridad. Volverá también a ser recordada la primera vuelta al mundo para comparar los viajes espaciales del hoy con las epopeyas navales de antaño. Y nuevamente valoraremos en su enorme medida lo que lograron Magallanes, Elcano y todos los que formaron parte de aquella aventura, tanto los que regresaron como los que quedaron en el camino. Así, afirmaremos una vez más que a principios del siglo XVI el mundo entró en una nueva era.

La conclusión será la misma a la que llegamos hoy; a la que llegaron hace 500 años los contemporáneos de Elcano: aquel viaje fue un gran salto para la humanidad.