

José Luis Comellas

La primera vuelta al mundo



El viaje de Magallanes-Elcano, hace ya quinientos años, es una de las más emocionantes aventuras de la historia. Sus protagonistas viven al límite, dispuestos a superar dificultades sin precedentes con tal de culminar su hazaña: dar la vuelta al mundo.

Para enriquecer el relato, el autor utiliza sus conocimientos de navegación, oceanografía, astronomía, meteorología y climatología para exponer las asombrosas circunstancias de uno de los viajes más difíciles de la historia: una «aventura histórica», porque todo lo que se narra corresponde a hechos reales y sobrepasa a cualquier relato de ficción.

POR QUÉ Y PARA QUÉ

Debo una explicación sobre la causa por la que he decidido comenzar un libro que jamás había pensado escribir. El motivo es tan anecdótico como impensado: la portada de la Feria de Sevilla. Me topé con ella de improviso un día de finales de abril de 2011. La enorme obra de arquitectura efímera que cambia de tema cada año, pero refleja siempre un motivo sevillano, representaba esta vez una serie de figuras referentes a la navegación de otros tiempos, una brújula, un cuadrante, una esfera armilar, un mapamundi, una nao navegando a toda vela. Nada que recordara un monumento histórico lleno de simbolismo o de actualidad, como es costumbre todas las primaveras. Hasta que reconocí las fechas que campeaban en la base del plinto, 1519-1522. Todo quedó claro de pronto: la portada conmemoraba la primera vuelta al mundo, que comenzó en Sevilla y terminó tres años más treinta días después en Sevilla. El motivo quedó claro de manera fulgurante: la aventura que convirtió a la ciudad en el broche del primer abrazo que recibió el planeta. El único punto que no comprendí del todo, y sigo sin comprender porque nadie me lo ha explicado, es por qué ganó el concurso de 2011 un símbolo que hubiera resultado apropiado como ninguno ocho años más tarde.

Esta extrañeza carece en absoluto de importancia, y no me esforcé en averiguar la causa de tal monumento, ni su posible relación con una exposición celebrada unos meses

antes, o una fundación dedicada a preparar el evento. Sin embargo, aquella portada me sugirió la idea de dedicar a la historia de la vuelta al mundo la misma técnica que apliqué en 1991 a la historia del descubrimiento de América y que cuajó en un libro todavía vivo y demandado, *El Cielo de Colón*. Un método consistente en añadir a lo ya conocido por los historiadores aquello que puede aportarnos el estudio de la astronomía, la cartografía, la oceanografía, la meteorología, el régimen de vientos y de corrientes, el flujo de la convergencia intertropical y su oscilación anual, las técnicas de navegación y de la determinación de rumbos válidas en la época, el cálculo de posiciones, los riesgos, a veces mortales, provocados por la conjunción de los elementos naturales, y hasta la intervención de un factor por mucho tiempo desconocido, el fenómeno de «El Niño» (ENSO), que según los estudios de los paleoclimatólogos tuvo una de sus incidencias en los años 1519-1520: y precisamente esta fue particularmente notable. Sin su concurso, el viaje de Magallanes-Elcano hubiera tenido altas probabilidades de fracasar en la travesía del Pacífico, o cuando menos se hubiera desarrollado en condiciones muy distintas, de suerte que la historia hubiera sido otra.

Asociando este conjunto de conocimientos a aquellos de que ya disponemos a través de las fuentes históricas, la aventura adquiere nuevas dimensiones y se explica con mayor claridad. Conserva, por supuesto, sus misterios, que la historia, como todas las ciencias del mundo, siempre los esconde, pero una visión conjunta de lo entonces acontecido y sus circunstancias permite vivir esa aventura en todo su fragante sabor. Y así la he vivido, tratando de sentir el tremendo dramatismo de aquellos 1125 días (contando desde la salida de Sevilla hasta la llegada a Sevilla: precisemos, para los viajeros uno menos), con sus incertidumbres, sus tempestades, sus océanos interminables, sus luchas con peligros desconocidos, jalonados una y otra vez con la muerte, las pasiones humanas y los contactos con otros se-

res de culturas hasta entonces inimaginables. La aventura de Cristóbal Colón tuvo el encanto de la navegación hacia lo que no se sabía si existía o no, para terminar en el descubrimiento de un mundo nuevo que ni el almirante ni sus hombres esperaban, ya que era otro su supuesto destino. Pero la aventura de Colón fue relativamente breve, solo treinta y tres días en alta mar, y fue por otra parte, desde un punto de vista técnico, relativamente fácil, surcando un solo océano, siempre por la misma ruta, y empujadas las naves por un mismo viento, el alisio.

La otra aventura, aquella que ahora me dispongo a revivir, es mucho más larga y compleja. Abarca tres años, recorre los tres grandes océanos del mundo, y toca o contornea todos los grandes continentes: atraviesa cuatro veces el ecuador, y con el cambio de hemisferios siente o sufre todos los climas, desde los calores atosigantes hasta los fríos que atieren los cuerpos; vive los episodios más variados y desconcertantes. Une a los peligros de la naturaleza los peligros de los hombres, conoce guerras y enemistades, motines y deserciones que están a punto de malograr la expedición, incluida la muerte en combate de su director indiscutible. Deja al descubierto las virtudes y el esfuerzo de unos seres humanos, también las cobardías y las envidias de otros, pone de manifiesto las más contrapuestas pasiones de los protagonistas como pocas aventuras de la historia; y está sacudida una y otra vez por el azote continuo de la muerte. De los doscientos treinta y cinco embarcados, —o doscientos cincuenta, no lo sabemos bien— solo dieciocho supervivientes lograron coronar la hazaña de regresar al punto de partida, habiendo vivido, por cierto, y por primera vez en la historia, un día menos que el resto de la humanidad. La aventura de Magallanes-Elcano posee tal vez menos encanto auroral que la de Colón y los suyos; pero es incomparablemente más dramática, y no menos decisiva en la historia del mundo. Maximiliano de Transilvania, secreta-

rio de Carlos V, que la admiró con datos frescos y de primera mano, ve en la hazaña «la navegación más admirable realizada jamás en tiempo alguno, ni siquiera intentada por nadie». Y Stefan Zweig, en una biografía de Magallanes que ha tenido quizá más aceptación que acierto, pero de cuyo estilo literario y de cuya altura intelectual no cabe dudar, la considera, sin que parezca que puedan haber dudas sobre ello, «la más grande proeza de la exploración de la Tierra que haya sido realizada jamás». Y añade que aquella proeza posee el supremo atractivo de constituir «la realización de lo que cabe suponer imposible». Es esta continua «situación al límite», vivida casi sin interrupción durante tres años, el factor que hace la aventura más atrayente, más emocionante de cuanto en principio quiera o se pueda imaginar.

Vale la pena volver a vivir aquella odisea supuestamente imposible. Confieso también que sentir la aventura tan lejana, pero al mismo tiempo tan nuestra por humana y por apasionante, me ha hecho disfrutar como historiador desde aquel día en la Feria de Sevilla, a no muchos metros del lugar justo donde la aventura comenzó y se coronó. Al relatarla quisiera transmitir al lector amigo la misma reviviscencia y la misma emoción del historiador. Bien entendido, por si hiciera falta recordarlo, que una aventura histórica es historia, no ficción. Es lo más contrario a una novela histórica que se puede imaginar. Jamás se me ha ocurrido escribir una novela histórica, no solo porque me faltan sin remedio condiciones de novelista, sino precisamente porque soy historiador. Una novela histórica puede permitirse con toda honestidad el lujo de la ficción. Puede inventar situaciones que nunca se dieron, hechos que no existieron pero que pudieron darse o pudieron existir. Puede construir una trama arquitectónicamente bien trabada. Pero no es historia en el sentido de que esas situaciones y sus hechos, aunque pudieron darse, no se dieron realmente. Nos sirve, sobre todo si está bien ambientada por el conocimiento; puede

ser una obra de arte, y hasta puede enseñar aspectos válidos del pasado. Pero es un tópico redomadamente repetido que hay sucedidos históricos tan apasionantes como la mejor novela.

Con indiferencia del tópico, sí es cierto que existen hechos que realmente apasionan y que son, tal como ocurrieron, o tal como sabemos por criterios objetivos que ocurrieron, correctamente relatables. La única condición, cuando se cuenta la historia, es que un relato apasionante en modo alguno debe ser apasionado. Tal vez pueda advertirse un vestigio de pasión en algunos de los libros escritos sobre el viaje de Magallanes-Elcano. Una aventura, vivida por sus protagonistas con una dosis muy grande de pasión, puede apasionar a quien la relata. Cuando menos muchos de esos libros pueden parecer interesados en resaltar virtudes o defectos porque son biografías. Y ocurre que por lo menos el ochenta por ciento de esos libros están dedicados a estudiar la vida y los hechos de los dos grandes protagonistas de la primera vuelta al mundo, Hernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano, dos héroes de la historia, ambos de fuerte carácter, y, por si algo faltara, nada afines entre sí, como que llegaron a aborrecerse. Al biógrafo se le perdonan, por razón de oficio, los ditirambos y los florilegios, por más que los sucesos que relata sean rigurosamente históricos. Al historiador que no pretende ser biógrafo, sino narrador objetivo, dentro de lo posible, de situaciones y de hechos, cabe exigirle más. El rigor, el respeto a lo que se ha podido averiguar y constatar ha de ser compatible con el interés que puede despertar lo acontecido. Cómo quisiera, en la medida de lo posible, que en este diálogo con el lector que ahora mismo se inicia se conjugaran la fidelidad a la realidad viva y auténtica de los hechos con el dramatismo humano y natural que de su reconstrucción puede derivarse.

También debo advertir que por pura afición metodológica no pretendo en absoluto un relato circunstanciado, ati-

borrado de datos concretos, de nombres que no hacen al caso o de hechos que no modifican sustancialmente la verdad viva y esencial de lo ocurrido, y que por razón del farrago —necesario muchas veces al profesional y en sí enriquecedores— pudieran resultar abstrusos o incómodos para el lector. Desearía que nada se perdiera con su omisión. Y, por encima de todo, desearía compartir lo que he sentido cuando he tratado de revivir la aventura ocurrida hace ahora quinientos años. He disfrutado muchísimo reconstruyendo esa aventura, y solo me queda desear de corazón que el lector pueda disfrutar con ella tanto como yo.

EL MOMENTO DEL VIAJE

No pretendo tampoco criticar a los autores que relatan circunstanciadamente la biografía previa de Magallanes o Elcano, los antecedentes de su iniciativa o los complicadísimos entresijos de los preparativos de la expedición. Son puntos dignos de ser conocidos, y sobre los cuales —diría que casi por desgracia— conocemos más detalles que sobre el viaje mismo. No solo admito el estudio de su complejo desarrollo, sino que, en sus puntos esenciales, me dispongo a exponerlos en este capítulo previo. Sin necesidad de descender a detalles ni centrarse en ocurrencias ajenas a la aventura en sí, está perfectamente claro que resultan absolutamente necesarios para la puesta en escena de lo que después ocurrió. Hacer historia partiendo de un punto fijo como si ese punto fuese el comienzo de la historia misma es como partir de cero en medio de una realidad continua, y eso nos impide comprender el cómo y el por qué de las cosas que en un momento acontecen. Discúlpese por tanto este capítulo previo que no tiene otro objeto que la necesaria reconstrucción del escenario histórico en que se desarrolla el episodio que pocas páginas más adelante se empezará a relatar.

Un nuevo y deslumbrante mapa del mundo

Una de las eras más gratificantes de la historia es la de los grandes descubrimientos geográficos, cuyos jalones más importantes se sitúan —observa Sánchez Sorondo— en un tiempo desconcertantemente corto, como que entre el primer viaje de Colón, en 1492 y el de Magallanes-Elcano, en 1519-1522, no transcurren más de treinta años. En medio queda el de Vasco de Gama, que en 1497-98 dobló el sur de África por el cabo de Buena Esperanza y abrió una ruta de Europa hacia el Oriente. Otros viajes descubrieron casi toda la costa americana, de Canadá al estuario del Plata, y desde Panamá se vio un nuevo y asombroso océano más allá del Nuevo Mundo. Antes del viaje de Magallanes-Elcano, los portugueses habían llegado a Malaca y mantenían comercio por terceras manos con los chinos o los indonesios. De pronto, el mundo entero abrió su faz a los hombres de nuestra civilización, y, de paso, a las demás civilizaciones de la Tierra.

Los motivos de que esto fuera así, son muy diversos. Por una parte, tenemos el desarrollo de los medios de navegación en la baja edad media, en que empezaron a construirse barcos de excelentes líneas de agua y gran capacidad, arbolados de dos o tres mástiles y muchas velas bien manejables, que podían ceñir frente a casi todos los vientos. Las ágiles carabelas, capaces de enfrentarse a los más grandes océanos y a las más fuertes tempestades, fueron un instrumento especialmente capacitado para la navegación de altura. Luego, ya en los tiempos de Magallanes, les iban sustituyendo las naos, más grandes y resistentes. La quilla y el timón de codaste fueron inventos fundamentales para dirigir el navío en cualquier dirección. Los mapas y portulanos, desarrollados sobre todo entre los pueblos mediterráneos, trasplantados en su momento al mundo atlántico, permitieron conocer las distancias y los rumbos sobre los mares, partir de un puerto conocido a otro también conocido, o bien arribar a una costa desconocida y añadirla al

mapa. La brújula y la rosa de los vientos permitían una adecuada orientación y de consiguiente deducir el rumbo, con ayuda del mapa. Sin navíos preparados para una gran navegación, sin mapas y sin brújulas hubiera sido imposible descubrir, conocer y describir el mundo. Algo más faltaba para la realización de la navegación de altura, lejos de toda tierra conocida: la facultad de situarse sobre el mapa sin necesidad de una tierra a la vista, de saber dónde se está. También del mundo mediterráneo pasaron al Atlántico, donde eran mucho más necesarios, los medios de orientarse por la brújula, por las estrellas, de guiarse por la Polar, o calcular la latitud por la altura del polo celeste, o bien por la altura del sol a mediodía. Para ello servían el astrolabio o el cuadrante y las tablas ingeniadas por los astrónomos que daban la posición exacta de las estrellas, o la altura del sol cada día del año.

Pero todo este instrumental no hubiera servido más que para navegaciones convencionales si no hubieran existido otros motivos de fondo que condujeron a la realización de la aventura de buscar aquello de lo que aún no se tenía noticia. Uno de esos motivos fue la curiosidad del hombre renacentista, deseoso de llegar «más allá», «plus ultra», de buscar para conocer. El mismo Colón explicaba a los Reyes Católicos que «el afán de conocer el mundo es el que lleva al hombre a descubrir nuevas tierras». Explorar, llegar hasta donde nadie ha llegado: he aquí el ideal de los nuevos tiempos. Y ciertamente que el hombre del Renacimiento — primero portugueses y españoles, pronto franceses, ingleses, holandeses, alemanes e italianos— se dio prisa en conocer el mundo hasta sus últimos confines.

Otro motivo fue operante, al menos en principio: el relato de Marco Polo, aquel veneciano que acompañando a distintas caravanas atravesó Asia hasta llegar a China, después de un viaje de tres años (1271-1274). Marco, que era un joven avisado y despierto, cayó bien al poderoso Kublai

Khan, entonces emperador de aquel vasto territorio. Desempeñó varios cargos, entre ellos el de embajador, condición que le permitió conocer otros países de Oriente. Al fin decidió regresar a su tierra italiana, en un viaje todavía más azaroso que el de ida, esta vez en su mayor parte por mar, que le permitió arribar a Venecia en 1295. No prolonguemos un relato que parece en este punto innecesario, pero sí es preciso tener en cuenta dos circunstancias. El libro de Marco Polo —redactado por él o por su amigo Rusticello, el asunto no tiene ahora por qué interesarnos— está lleno de noticias maravillosas, en parte ciertas, en parte exageradas, algunas inventadas del todo, que causaron sensación en su tiempo, y más en la época renacentista, cuando la imprenta difundió la escritura por doquier. En primer lugar, se generalizó la idea de que el imperio chino era un país riquísimo, exuberante de metales preciosos, perlas, especias refinadas. Llegar al Extremo Oriente con facilidad significaría tener a disposición del hombre occidental el país de las maravillas. Y otro mito que Polo difundió fue el del reino del Preste Juan, un gran monarca cristiano, rodeado de enemigos musulmanes por todas partes, que sin embargo, resistía valerosamente.

Los relatos de Marco Polo crearon así dos mitos capaces de suscitar el afán de aventuras. Uno más bien idealista: llegar al país del Preste Juan, ayudarle frente a sus enemigos y tal vez aliarse con él para una cruzada general, en un momento en que el imperio otomano amenazaba a Europa. Y el otro materialista: alcanzar el riquísimo país del Gran Khan, encontrar metales preciosos, negociar con artículos tan relacionados con el lujo y la riqueza apetecible como las refinadas especias, las perlas, la seda, la porcelana. Llegar al Extremo Oriente representaría un fabuloso negocio. Y comoquiera que el avance del imperio turco por los confines del Oriente Próximo cerraba los caminos de la tierra, era preciso encontrar un camino por el mar. La sed de oro, tan despierta por los tiempos del Renacimiento, tiene una

explicación en gran parte independiente de la codicia humana. Había progresado la organización compleja del Estado Moderno, las comunicaciones, la posibilidad de intercambios, la producción de bienes, y la mejora de las técnicas para obtenerlos, el comercio y las grandes ferias periódicas a que concurrían mercaderes de toda Europa, los sistemas de préstamo, de cambio y de giro. Faltaba algo fundamental: el metal precioso, base del sistema de monedas. Abundaban, por decirlo de la forma más sencilla, bienes de todas clases, pero escaseaba el dinero con que adquirirlos. Aquel desequilibrio podía dar al traste con el magnífico despliegue histórico de la Europa moderna. Una famosa familia de banqueros de Augsburgo, los Fugger, se lanzaron a la búsqueda de filones de metal precioso, y encontraron las minas de plata de Schwaz, en el Tirol, más tarde otras venas argentíferas en Hungría y en Bohemia. Pero el metal amonedable, sobre todo el amarillo, seguía escaseando angustiosamente. Los grandes descubrimientos geográficos vendrían a resolver el problema para muchos siglos.

Las navegaciones portuguesas

Comenzó a insinuarlo Henry Pirenne, consagró la idea Armando Cortesão, y hoy se acepta por todos: los europeos deseaban llegar a Oriente, y para ello marchaban hacia el Este. Cuando la ruta comenzó a entorpecerse, encontraron dificultades. Los primeros a los que se les ocurrió ir por otro camino fueron aquellos a los que apenas había llegado la concepción de la Geografía de Ptolomeo, los pueblos del extremo occidente de Europa, en concreto los de Portugal y Castilla. No fue una casualidad, aunque existieron, por supuesto, otras causas. Los portugueses buscaron el camino por el sur, dando la vuelta a África, si África tenía vuelta, que al fin la tuvo. Y los castellanos, seducidos por Colón,

buscaron el camino, paradójica, pero no equivocadamente, por el oeste, y al fin lo encontraron, vuelta al mundo incluida, con Magallanes y Elcano.

Comenzaron la empresa los portugueses. Portugal había terminado su Reconquista con la ocupación del Algarve. Los lusitanos, en un momento de plena vitalidad histórica, hubieron de llevar sus empresas a la vecina África. En 1515 conquistaron Ceuta, pero la resistencia de los naturales les condujo a la expansión por mar. El infante don Enrique, que resistió en Ceuta, pero comprendió la imposibilidad de una aventura terrestre, se decidió por los caminos del océano, y llegaría a ser conocido como don Enrique el Navegante, a pesar de que —porque se mareaba— nunca navegó. Así encontró Portugal su más glorioso destino histórico. ¡Cuántas leyendas hubo que vencer, tanto como los peligros reales de la navegación! Desde los tiempos clásicos se hablaba de la «zona perusta» o abrasada, situada entre los trópicos, inhabitable por su espantoso calor, y en la que hasta las aguas del mar hervían. ¿Sería posible llegar al otro hemisferio, o su camino estaría vedado para siempre a los humanos? Don Enrique se propuso explorar hasta el final. Los navegantes retrocedieron aterrados a la altura del cabo Bojador —en lo que es hoy Sahara Occidental—, donde vieron hervir las aguas. El príncipe portugués estaba convencido de que tan espantoso panorama no era más que una ilusión ficticia. En 1434 envió a uno de sus mejores navegantes, Gil Eanes, a correr la aventura suprema: o superar la barrera o morir. Eanes se asustó como todos cuando presenció el espectáculo de las aguas hirvientes, pero intuía que la espuma procedía de una restinga de rompientes que prolongaba bajo las aguas el cabo. Se adentró en la mar, rodeó la barrera por el oeste, y siguió navegando gozosamente hacia el sur sobre las aguas azules. Fue el triunfo del valor y de la curiosidad humana sobre la ignorancia y el mito. Una nueva edad había comenzado.

El costeo de África por los portugueses fue una odisea demasiado extensa como para que podamos relatarla aquí pormenorizadamente. Buscaban un camino, pero también encontrar cosas valiosas a lo largo de él. Cada progreso exigía nuevas expediciones, y sortear peligros desconocidos. Al principio, la costa era desértica, sin nada prometedor, y en todo caso los naturales eran hostiles. Se podía rescatar almáciga y algunas pepitas de oro. Don Enrique se enfureció mucho cuando sus hombres trataron de comprar esclavos. A partir de Cabo Verde encontraron pequeños bosquecillos de palmas, y el paisaje empezó a cambiar conforme daban la vuelta a la enorme panza de África. Por 1450, los portugueses habían llegado a Guinea y establecido algunos pequeños fuertes que les permitían repostarse en su largo camino de exploración, y preparar el regreso, contra los vientos alisios y por tanto más largo y laborioso. ¡Pero valía la pena! En Guinea los lusitanos podían encontrar marfil, almáciga, malagueta o falsa pimienta, y otros productos tropicales; y pronto dieron con el oro: o, por mejor decirlo, con indígenas que les proporcionaban tan preciosas pepitas. Nunca se supo de dónde procedían aquellos tesoros que, extraídos de lejanas tierras, habían llegado hasta entonces a la legendaria ciudad de Tombuctú, al sur del Sahara, y de allí a través de interminables caravanas atravesaban el desierto y enriquecían a los pueblos árabes de la orilla sur del Mediterráneo, y a los mismos nazaríes del reino de Granada.

Tampoco los portugueses sabían de dónde venían aquellas doradas pepitas, pero, conforme se adentraban en el golfo de Guinea, los indígenas se las proporcionaban en creciente abundancia. Era más fácil para ellos llevar el oro aguas abajo hasta la costa que alcanzar las inmensidades del desierto para encontrar a los árabes. Los portugueses llamaron Costa de Oro (hoy Ghana) al país donde les proporcionaban aquellas pepitas. Los fragmentos de oro, realmente, se recogían a orillas del Alto Volta y en la región