

LOS PRIMEROS CIRCUNNAVEGANTES

Miguel ZAFRA CARAMÉ



Introducción

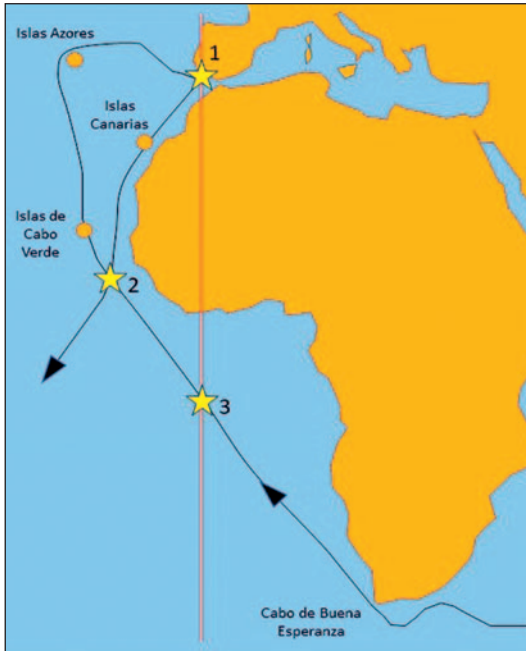


OCA gente debe ignorar a estas alturas que la primera vuelta al mundo de la historia la dio un barco capitaneado por un navegante español. A pesar del medio milenio transcurrido, es mucha la información que se tiene de aquel agitado periplo. Una información cuyas principales fuentes vienen directamente de sus protagonistas. Tal es el caso, entre otros, de la crónica de Antonio Pigafetta, el derrotero de Francisco Albo o el informe elevado por el propio Juan Sebastián Elcano a su emperador, conciso pero muy ilustrativo. Son documentos elaborados por hombres que no solo vivieron la aventura en primera persona, sino que formaron parte del afortunado y reducido grupo que la completó. A lo largo del tiempo, además, han sido muchos los investigadores que han dedicado sus esfuerzos a descubrir, interpretar y transliterar estos y otros testimonios de la época para facilitarnos su acceso y su comprensión.

Gracias a ello conocemos con bastante exactitud nombres, fechas y acontecimientos relacionados con aquella proeza y tenemos una idea muy fiel de su desarrollo, casi paso a paso.

Hay, sin embargo, dos datos concretos de aquel viaje, y no precisamente de los menores, que a pesar de estar universalmente admitidos se prestan a un cierto debate. Estos son, ni más ni menos, la fecha en que la nao *Victoria* completó su vuelta al mundo y la cantidad de hombres que llevaba a bordo cuando tal cosa sucedió.

Las hipótesis



Diferentes hipótesis sobre el final de la primera vuelta al mundo

La nao *Victoria* arribó a Sanlúcar de Barrameda, casi tres años después de su partida, tras haber —en palabras de Elcano— «descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el oeste e viniendo por el este».

Que eso ocurrió el 6 de septiembre de 1522 es algo que no admite discusión. Tampoco que solo 18 hombres de los dos centenares y medio que salieron se encontraban a bordo ese día.

Ese fue, sin duda, el final del viaje, lo que no quiere decir necesariamente que fuera también el final de la vuelta al mundo. Se pueden plantear tres hipótesis diferentes acerca del momento en que dicha vuelta quedó completada:

- Primera hipótesis: cuando la *Victoria* regresó a Sanlúcar de Barrameda.
- Segunda hipótesis: cuando la derrota de vuelta se juntó con la derrota de ida.
- Tercera hipótesis: cuando los navegantes volvieron a cortar el meridiano del que habían partido.

Cada uno de estos supuestos daría lugar a una fecha distinta y cada uno de ellos implicaría un diferente número de expedicionarios a los que cabría considerar los primeros circunnavegantes de la historia.

Los hombres

El día 21 de diciembre de 1521 la expedición a la Especiería de Hernando de Magallanes se convirtió en la de la vuelta al mundo de Juan Sebastián Elcano.

Ese fue el momento en que, dejando en Tidore a la *Trinidad* de Gonzalo Gómez de Espinosa, la nao *Victoria*, abarrotada de clavo, emprendió en solitario el regreso a España por occidente para cumplir el doble objetivo de transportar hasta su destino su valiosa carga y, de paso, circundar el planeta por primera vez, algo que ya estaba en la mente de algunos, especialmente en la de su capitán, y que les sirvió de acicate para encarar con decisión las presumibles dificultades que les esperaban.

Van a bordo, según cuenta Pigafetta en su crónica, sesenta hombres, 47 de la partida inicial y 13 nativos de las islas embarcados de forma voluntaria.

Imponiendo su criterio a los de su piloto y su maestre, Elcano decide navegar muy al sur para huir de los monzones adversos y para evitar ser vistos y apresados por los portugueses. Su derrota les lleva a hacer una escala en la isla de Timor, donde se aprovisionan de víveres y pierden dos hombres que desertan a nado. Al salir de Timor tienen por la proa más de 13.000 millas hasta llegar a España. Es una distancia que asusta y que, según todos los indicios, Elcano tiene la intención de cubrir en una sola etapa para reducir al mínimo la posibilidad de ser interceptados.

Mientras se van acercando al continente africano, la vida a bordo se va endureciendo. Las provisiones empiezan a escasear. La carne embarcada en Timor se ha vuelto putrefacta por falta de sal para conservarla y se mantienen a base de arroz y agua en cantidades cada vez más exiguas.

El día 12 de mayo de 1522 muere el primer hombre por inanición y al día siguiente otro. Una vez superado el cabo de Buena Esperanza, del que salen con el trinquete partido, la subida a lo largo de la costa occidental de África es un calvario atroz en el que las muertes se van sucediendo a un ritmo que hace



Grabado de los años 50 del siglo XIX donde se muestra al marino Juan Sebastián Elcano.
(Foto: www.wikipedia.org)

pensar que pronto perecerán todos. Los fallecidos son arrojados por la borda y, sin lastre siquiera para hundirlos, van dejando tras de sí una macabra estela de cadáveres. Por si el hambre no fuera suficiente suplicio, los exhaustos supervivientes se ven sometidos a un esfuerzo sobrehumano para gobernar la nave y mantenerla a flote, pues el paso del cabo la ha dejado muy maltrecha y hace mucha agua.

En esas condiciones, Elcano, de acuerdo con el parecer de la mayoría, toma una temeraria decisión justificada por una extrema necesidad. Decide hacer escala en Cabo Verde, territorio portugués, para intentar avituallarse y comprar esclavos que les liberen del trabajo con las bombas de achique.

Para no ser apresados dicen a los portugueses que vienen de América, pero al cuarto día de estancia se descubre el engaño. Trece hombres que habían ido a tierra en una embarcación para cargar arroz —doce más un moluqueño— quedan allí retenidos. Elcano es conminado a entregarse con el resto de la dotación, pero consigue largar todo el aparejo y escapar rumbo a España con solo 22 hombres a bordo entre «dolientes y sanos». Por suerte para ellos, y para la Historia, tuvieron tiempo de cargar algunos bateles de arroz antes de ser descubiertos.

Todavía tendrían un fallecido más, el marinero francés Esteban Villón, que muere el 6 de agosto y es la última baja de la expedición antes de llegar a Sanlúcar con 18 hombres —a los que hay que sumar otros tres indígenas— totalmente extenuados, cubiertos de harapos y «flacos como jamás onbres estubieron».

Veintiún tripulantes informa Elcano haber perdido en esta etapa final de la navegación. Quince de ellos están registrados —nombre y fecha del óbito— en la relación de fallecidos a lo largo de la expedición que se conserva en el Archivo General de Indias. Los seis restantes son, con casi total seguridad, indígenas de las Molucas. Las cuentas salen claras: dos hombres desertaron en Timor, 15 murieron de hambre en la travesía, 12 quedaron presos en Cabo Verde y 18 consiguieron llegar a Sanlúcar. Eso suma los 47 que, según Pigafetta, salieron de Tidore. Esclarecido por tanto este punto, vayamos con las hipótesis.

Primera hipótesis

Hay unos criterios para definir qué es y qué no es una circunnavegación. Han sido enunciados por organismos tales como el Guinness World Records o The Explorers Club y se concretan en salir y llegar al mismo punto, cruzar todas las longitudes, recorrer al menos 21.600 millas, atravesar el ecuador y pasar al menos por un par de puntos situados cada uno en las antípodas del otro.

Todo ello lo cumple nuestra primera hipótesis, la más sólida de todas, asumiendo así que, tal como se ha pensado siempre, la primera vuelta al mundo no terminó hasta que la nao *Victoria* llegó a Sanlúcar de Barrameda. Se desprende como consecuencia inmediata que los primeros circunnavegantes de la historia serían exactamente 18, aquellos que siempre han figurado en todas las relaciones y cuyos nombres están inmortalizados en un azulejo localizado en la fachada lateral de la Biblioteca Municipal de Sanlúcar.

Respecto a los prisioneros de Cabo Verde, que regresaron a España después de que Carlos I gestionara su liberación a instancias de Elcano, está claro que también fueron circunnavegantes. No se puede, en buena ley, añadirlos a los 18 anteriores, puesto que llegaron más tarde y no lo hicieron en el mismo barco. Su vuelta al mundo, por tanto, a pesar de haber tenido una gran parte común, fue otra distinta.

Lo mismo puede decirse de los únicos cuatro tripulantes de la *Trinidad* que, habiendo quedado en las Molucas, consiguieron volver a poner pie en España casi cinco años más tarde viniendo siempre desde oriente.

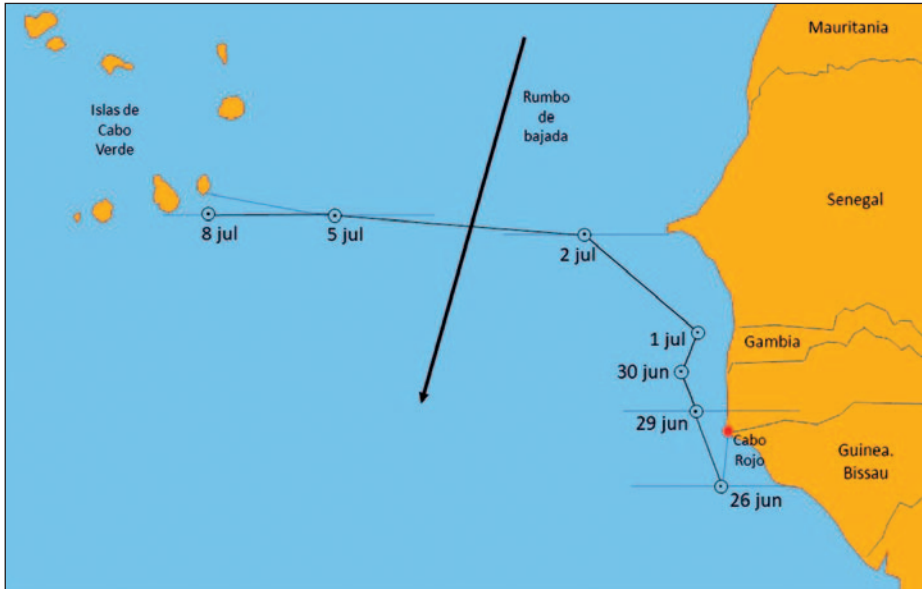
De este modo, los supervivientes de la expedición de García Jofre de Loaysa, tenidos por los segundos circunnavegantes de la historia, bajarían hasta el cuarto lugar o incluso hasta el quinto, ya que los repatriados de Cabo Verde no llegaron todos juntos, sino en dos tandas separadas entre sí casi cinco meses.

Segunda hipótesis

La idea base de esta proposición es que una vuelta al mundo se completa cuando la derrota de vuelta se une con la de ida, lo que en nuestro caso ocurriría en las inmediaciones del archipiélago de Cabo Verde.

Se menciona esta teoría, por ejemplo, en *Elcano, viaje a la historia*, obra de Tomás Mazón, un ingeniero español autor además de una increíble página *web* —www.rutaelcano.com— al que su fascinación por esta gesta y su minuciosa labor de investigación han convertido en uno de los mayores expertos en ella. De cualquier forma, no parece que Mazón se tome muy en serio la idea, ya que la menciona de pasada —apenas le dedica unas líneas—, aunque le sirve para reconocer entre quienes completaron la vuelta al mundo no solo a los cautivos de Cabo Verde, sino también a algunos de los fallecidos.

Por otra parte, en la última edición del *Libro Guinness* se señala que «algunos argumentan que Cabo Verde puede ser considerado el punto final de su vuelta al mundo pues, después de salir de España en 1519, la expedición recaló en Cabo Verde antes de arrumbar al oeste para cruzar el Atlántico». Aunque esto no supone, ni mucho menos, la aceptación de la idea, ahí queda el dato.



Cruce entre las derrotas de ida y vuelta de la primera vuelta al mundo

Para conocer cuántos hombres se encontraban a bordo en el momento de finalizar la vuelta al mundo bajo el supuesto de esta segunda teoría, hay que determinar primero en qué fecha se cruzaron las derrotas.

Contamos para ello con el excepcional documento elaborado por Francisco Albo, un navegante griego que comenzó el viaje como contramaestre de la *Trinidad* y lo terminó como piloto de la *Victoria*. Durante casi todo el viaje fue calculando y anotando alturas solares, situaciones, rumbos, velocidades, sondas, así como ocasionales observaciones de diversa índole. Un verdadero cuaderno de bitácora que permite reproducir con aceptable fidelidad el camino seguido por la expedición.

Aún no se conocía cómo calcular la longitud geográfica, por lo que para establecer la posición del barco se combinaba el único dato exacto, la latitud a mediodía, con una estima basada en los rumbos y velocidades mantenidos desde la anterior situación.

Con los datos del derrotero, se puede determinar que el día 26 de junio de 1522 la nao *Victoria* se encontraba aún muy pegada a tierra. Se estaba explorando la posibilidad de intentar encontrar alimentos en el litoral africano —algo un tanto problemático— frente a la de arriesgarse a fondear en Cabo Verde. El 1 de julio es cuando se decide por votación ir al archipiélago. Ese día, el barco se separa definitivamente de la costa, arrumba hacia las islas y el 9 echan el ancla frente a la isla Santiago.

Con los errores que mi propia estimación haya podido sumar a los inherentes a la ciencia náutica de la época, estos son los movimientos de la vuelta. Los de la ida no se pueden concretar demasiado, puesto que Francisco Albo no comenzó a escribir su derrotero hasta recalar en la costa oriental de América. Se sabe, sin embargo, que al salir de Canarias, en lugar de poner rumbo al Nuevo Continente, Magallanes amagó con dirigirse al cabo de Buena Esperanza. Empezó a barajar hacia el sur las costas de Mauritania y Senegal y no fue hasta después de haber sobrepasado Cabo Verde cuando dejó ver sus verdaderas intenciones variando el rumbo hacia el oeste. A la vista de la derrota de subida estimada y dependiendo de la distancia de tierra a la que se costeara al bajar, el corte entre ambos tramos pudo suceder cualquier día entre el 1 y el 8 de julio. Esta gruesa estimación es suficiente para nuestros propósitos, pues el día 26 de junio había muerto el tripulante Martín de Magallanes y no se volvería a producir otro fallecimiento hasta el 14 de julio, con el barco ya fondeado frente a la isla Santiago.

Fuese cual fuese el momento del corte dentro del periodo indicado, el número de hombres a bordo era el mismo: estaban los 18 que llegarían a Sanlúcar, los 12 que quedarían presos en Cabo Verde y dos más que fallecerían antes de llegar a España. En total, bajo esta hipótesis serían 32 los que completarían la vuelta al planeta.

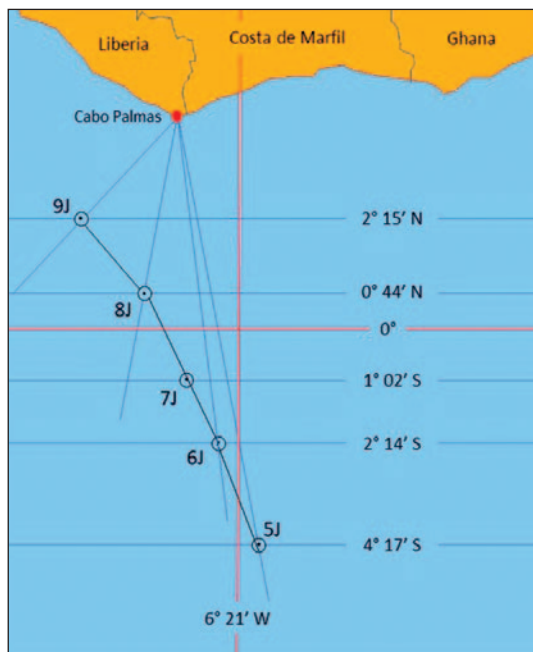
Tercera hipótesis

Se desarrolla bajo el supuesto de que para completar una vuelta al mundo no es necesario volver al puerto de partida, sino que basta con alcanzar cualquier punto de su mismo meridiano.

Las normas que hemos mencionado antes no nos permitirían considerar esto como una circunnavegación, pero no debemos dejarnos intimidar por ello. Los criterios enunciados por todos esos organismos reguladores hay que tomarlos como lo que son: unas reglas particulares que solo obligan a quienes participen en alguna de sus competiciones, opten a sus premios o pretendan que se les reconozca algún logro. Fuera de eso, no dejan de ser simples opiniones, que se pueden o no compartir.

El día 19 de mayo de 1522, la nao *Victoria* dobló, con no poca dificultad, el cabo de Buena Esperanza y arrumbó al noroeste para remontar la costa de África. El 9 de julio, como ya ha quedado dicho, fondeó en Cabo Verde. En algún momento de esos 51 días de travesía cruzó el meridiano de Sanlúcar de Barrameda y completó, de acuerdo a esta tercera hipótesis, su vuelta a la Tierra.

Echando mano de nuevo del derrotero de Francisco Albo, podemos ir estimando unas situaciones en las que sorprende lo rápido que cubrieron esta etapa del viaje. Haciendo un rumbo medio al nornoroeste, la separación entre



Derrota de la *Victoria* entre los días 5 y 9 de junio de 1522

la dirección en la que el piloto estimaba tener al cabo. Ambos datos proporcionan un buen corte en el que situar la posición del barco. Exceptuamos de ello el día 7, en el que hemos estimado una posición intermedia entre la de los días anterior y siguiente, puesto que ese día el derrotero sitúa al cabo Palmas en una dirección imposible.

La derrota así reproducida nos revela que a mediodía del 5 de junio la *Victoria* estaba ligeramente a levante del meridiano de Sanlúcar y que el día 6 y siguientes ya se situaba a poniente de él.

De nuevo hay que hacer mención a los posibles errores, tanto a los míos propios como a los que pudo cometer el piloto, derivados a su vez de la falta de precisión de los instrumentos y de la cartografía de la época. Hay que tener en cuenta también que los rumbos y las demoras no se afinaban más allá de una cuarta ($11^{\circ} 25'$). No obstante, pienso que los cálculos son lo suficientemente fiables para presumir con bastante confianza que el cruce del meridiano $6^{\circ} 21' W$ tuvo lugar el 5 de junio de 1522 o, si queremos curarnos en salud, entre los días 5 y 6.

De los quince hombres que murieron desde la salida de Tidore, nueve lo hicieron después de esa fecha. Esos nueve junto a los 12 presos de Cabo

las latitudes calculadas cada mediodía hacen estimar un recorrido diario de entre 40 y 55 leguas hasta salir del golfo de Guinea. En unidades actuales, eso equivale a un avance medio de casi 150 millas por jornada, de donde resulta una velocidad superior a seis nudos, un buen andar para ser sostenido durante 20 días en las malas condiciones en que se encontraba la nao.

A partir del día 5 de junio, el piloto introdujo como nueva referencia el cabo Palmas —o de las Palmas— situado en la frontera de lo que hoy son territorios de Liberia y Costa de Marfil y poco más de un grado a poniente del meridiano de Sanlúcar.

Del intervalo entre los días 5 y 9 se conoce, para cada fecha, la latitud al mediodía y

Verde y los 18 que arribaron a España suman un total de 39 circunnavegantes para esta tercera opción de vuelta al mundo.

Solo seis hombres de los que salieron de Tidore —desertores aparte— quedarían sin un premio que merecieron tanto como los demás. La muerte, por pocos días, les dejó a las puertas de la gloria. Sus nombres: Pedro Gascón, Lorenzo de Iruña, Juan de Saelices, Bernal Mauri, Juan Ortega y Martín de Insaurraga.

Respecto a los 39 restantes, hay un dato curioso que merece ser mencionado. Dos de ellos, el grumete Andrés Blanco y un sobresaliente llamado Pedro, no habían salido de Sanlúcar con la expedición, sino que se incorporaron a ella durante su escala en Tenerife. Tendrían, pues, que esperar unos días más que los otros para obtener credencial de circunnavegante, palabra por cierto no admitida por la RAE, aunque sí lo están «circunnavegar» y «circunnavegación».

Una cuarta hipótesis

Me resisto a terminar mi exposición sin antes entrar a participar en una interesante y un tanto frívola especulación: la de quién fue realmente el primer hombre en circundar el planeta, admitiendo que pudiera hacerlo en dos o más etapas, aunque estuvieran muy separadas en el tiempo. El nombre que más se suele apuntar es el de Enrique de Malaca, un esclavo de Magallanes adquirido en Sumatra. Desde allí se lo llevó consigo a Portugal y, ocho años más tarde, lo embarcó en su expedición a las Molucas. De esta forma, en dos tramos y bastantes años por medio, pudo completar la vuelta al globo.

Sin embargo, no es muy probable que lo hiciera, ya que su aventura con la expedición no llegó a la altura de Sumatra, sino que terminó en Filipinas unos cuantos meses antes y a unas cuantas leguas de distancia. Ni siquiera se sabe con seguridad si en Cebú quedó vivo o muerto. Puesto que buscamos certezas y no conjeturas, hemos de eliminar a Enrique de Malaca de la lista.

El mismo capitán general Hernando de Magallanes estuvo muy cerca de ser el primero en rodear el mundo. Sabemos que a principios del siglo XVI viajó hacia oriente siguiendo la ruta del Índico vislumbrada por Bartolomé Díaz en 1488, abierta una década más tarde por Vasco da Gama y explotada durante bastante tiempo por los portugueses para sus expansiones territoriales y sus actividades mercantiles.

Lo ubicamos en 1511 en Malaca, participando en la conquista de la ciudad y, culminada esta, regresando a Portugal por el mismo camino. Hubiera bastado con que su expedición a la Especiería le hubiera llevado al menos hasta la altura de Sumatra para haber completado, también en dos etapas, la vuelta al mundo. Es evidente que esto no llegó a ocurrir, por mucho que Pigafetta, tan devoto del portugués como hostil a Elcano, lo diese por cierto en el elogio que le dedicó tras su fallecimiento.

Siguiendo esta búsqueda del primero en rodear la Tierra, algunos dan el nombre del chino Zheng He, opción unánimemente rechazada por los historiadores, y hay incluso una delirante propuesta inglesa que presenta como primer circunnavegante al pirata Francis Drake, una disparatada pretensión que no merece siquiera el esfuerzo de desmentirla y que se desmorona por sí sola por cuanto que Drake nació en 1540, mucho después de que Elcano diera la primera vuelta al mundo e incluso de que los supervivientes de la expedición de Jofre de Loaysa completaran la segunda.

Llegados a este punto, no nos queda otro sitio donde mirar que dentro de la propia nao *Victoria*. El cronista Pigafetta, por ejemplo, era oriundo de Vicenza, desde donde se trasladó a España en 1518. Al pasar a la altura de su localidad natal, aunque fuera muchas leguas al sur, ya podía presumir de conocer todos los meridianos del planeta. Lo mismo puede decirse del propio Juan Sebastián Elcano, que estuvo con el Gran Capitán en sus campañas de Italia, y de otros tripulantes de la nao con diferentes lugares de origen o de residencia.

Así, mientras la *Victoria* navegaba penosamente hacia occidente en la última etapa de su viaje, la carrera para convertirse en el primer hombre en rodear la Tierra sería ganada por aquel que alcanzase antes que nadie una longitud geográfica en la que ya hubiera estado antes. Hay que volver entonces la mirada a los griegos de a bordo y, dentro de ellos, a los más orientales, los de la isla de Rodas.

Había tres tripulantes rodios en la *Victoria*. Sumaremos a ellos a Francisco Albo, pues aunque era de Axio —hoy isla de Quíos— su biografía indica que residió en Rodas.

En definitiva, mis candidatos a primer circunnavegante en esta singular modalidad son cuatro tripulantes de la *Victoria*: Francisco Albo, piloto y autor del derrotero; Miguel de Rodas, maestre, y los marineros Miguel Sánchez y Felipe de Rodas. Los cuatro habrían dado término a su particular vuelta al mundo en los primeros días de mayo de 1522, justo cuando andaban en plena lucha por franquear el cabo de Buena Esperanza.

Reflexión final

La incógnita de cuántos y quiénes fueron realmente los primeros hombres en rodear la Tierra tiene, al menos, cuatro soluciones posibles que implicarían a 18, 32, 39 o cuatro hombres, aunque la última de ellas es una mera anécdota que no debería ser tomada muy en serio. Quedan aquí expuestas para que cada cual se incline por la que mejor se ajuste a su particular idea.

Hay que decir que España lleva quinientos años haciendo viajes de circunnavegación. En este siglo, y en el ámbito de la Armada, lo han hecho la fragata *Álvaro de Bazán*, el buque oceanográfico *Hespérides* y otras dos fragatas, la *Cristóbal Colón* y la *Méndez Núñez*. A estos hay que añadir los



Fragata *Méndez Núñez* y buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. (Foto: Armada)

once viajes alrededor del planeta efectuados por nuestro buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* entre este siglo y el anterior. De las once vueltas al mundo de nuestro bergantín goleta, en dos de ellas no se cruzó el ecuador y en cuatro más se hizo de forma tan breve que no puede encontrarse en su derrota ninguna pareja de puntos antípodas. Esto las invalidaría a ojos del *Libro Guinness* y sus socios. Y no solo eso, sino que en algunas de las admitidas como válidas los guardias marinas no podrían ser considerados circunnavegantes, ya que sus viajes comenzaron en un puerto (Cádiz) y acabaron en otro distinto (Marín).

Sin embargo, la Armada ha ignorado estos criterios y ha aplicado los suyos propios a la hora de conceder el distintivo de mérito por circunnavegación del globo. Hoy en día lo lucen en su uniforme muchos oficiales, suboficiales y marinería, entre ellos los de las vueltas «no válidas».

Esta postura de la Armada anula cualquier resto de escrúpulo que pudiera albergar en mí por salirme de la ortodoxia que predicán esos organismos. A mi modo de ver, cualquiera de las tres hipótesis presentadas puede considerarse una vuelta al mundo. Lo lógico entonces es quedarse con la que se produjo antes.

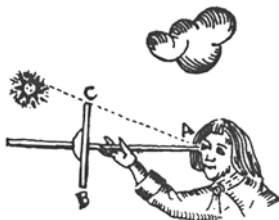
De acuerdo con ello, los primeros hombres que rodearon la Tierra fueron 39, todos con el mismo mérito y con el mismo derecho a formar parte de la historia. Salieron de una longitud geográfica, navegaron siempre hacia el oeste y, algún tiempo después, volvieron a alcanzar esa misma longitud. Eso,

con todos mis respetos hacia quienes opinan lo contrario, es una vuelta al mundo.

Como expresión de admiración hacia todos ellos y de mínimo reconocimiento a unos méritos dignos de mayor recompensa, quiero dejar en estas páginas una relación escrita en la que aparecen juntos —quizá por primera vez— los 39 hombres que completaron la vuelta a la Tierra a bordo de la nao *Victoria*.

Hombres como el grumete portugués Domingo de Rubillán (o de Cubillana), que se convirtió en circunnavegante solo dos días antes de morir; o el maestro Hans, un alemán de tierra adentro que años después sería el primer hombre en rodear la Tierra dos veces; o Vasquito Gallego, que con no más de 12 o 13 años embarcó en la expedición como paje, completó la vuelta al mundo, quedó preso en Cabo Verde y logró finalmente regresar a España, cosa que muchos hombres curtidos, entre ellos su propio padre, no pudieron conseguir.

En cabeza de la lista, como corresponde al *Primus circumdedisti me* que luce en su escudo de armas, emerge la poderosa figura de su capitán, Juan Sebastián Elcano. Sin su brillante y arriesgada decisión de navegar hacia occidente desde las Molucas y sin su firmeza y pericia marinera para gobernar su barco, la primera vuelta al mundo tendría que haber esperado una ocasión más propicia. Gloria eterna para todos estos hombres que «con más avaricia de su honor que de la propia vida», navegando por mares nunca hasta entonces surcados, sorteando toda clase de peligros, afrontando situaciones extremas y sufriendo hasta límites difíciles de imaginar fueron capaces de completar una empresa tan ardua y tan atractiva como fue la primera vuelta al mundo de la historia.



Relación de tripulantes que formaron parte de la expedición que salió de Sanlúcar de Barrameda en cinco naves el 20 de septiembre de 1519 y completó la primera Vuelta al Mundo en aguas del golfo de Guinea a bordo de la nao *Victoria* el 5 de junio de 1522

1	Juan Sebastián de Elcano	Capitán	Guetaria (Guipúzcoa)	Regresó a Sanlúcar
2	Francisco Albo	Piloto	Axio (Grecia)	Regresó a Sanlúcar
3	Martín Méndez	Escribano	Sevilla	Preso en Cabo Verde
4	Miguel de Rodas	Maestre	Rodas (Grecia)	Regresó a Sanlúcar
5	Juan de Acurio	Contramaestre	Bermeo (Vizcaya)	Regresó a Sanlúcar
6	Hernando de Bustamante	Barbero	Alcántara (Cáceres)	Regresó a Sanlúcar
7	Ricarte de Normandía	Carpintero	Normandía (Francia)	Preso en Cabo Verde
8	Pedro de Tolosa	Despensero	Tolosa (Guipúzcoa)	Preso en Cabo Verde
9	Maestre Hans	Lombardero	Aquisgrán (Alemania)	Regresó a Sanlúcar
10	Roldán de Argote	Lombardero	Brujas (Bélgica)	Preso en Cabo Verde
11	Martín de Judícibus	Merino	Génova (Italia)	Regresó a Sanlúcar
12	Diego Carmena Gallego	Marinero	Bayona (Pontevedra)	Regresó a Sanlúcar
13	Nicolás el Griego	Marinero	Nauplia (Grecia)	Regresó a Sanlúcar
14	Miguel Sánchez	Marinero	Rodas (Grecia)	Regresó a Sanlúcar
15	Francisco Rodríguez	Marinero	Sevilla	Regresó a Sanlúcar
16	Juan Rodríguez	Marinero	Huelva (o Mallorca)	Regresó a Sanlúcar
17	Antón Hdez. Colmenero	Marinero	Huelva	Regresó a Sanlúcar
18	Esteban Villón (o Bretón)	Marinero	Le Croisic (Francia)	Fallecido 06.08.1522
19	Felipe de Rodas	Marinero	Rodas (Grecia)	Preso en Cabo Verde
20	Gómez Hernández	Marinero	Huelva	Preso en Cabo Verde
21	Ocacio Alfonso	Marinero	Bollullos (Huelva)	Preso en Cabo Verde
22	Diego García de Trigueros	Marinero	Huelva	Fallecido 21.06.1522
23	Domingo Bautista	Marinero	Sestri (Italia)	Fallecido 14.06.1522
24	Lope Navarro	Marinero	Tudela (Navarra)	Fallecido 08.06.1522
25	Juan de Arratia	Grumete	Bilbao	Regresó a Sanlúcar
26	Juan de Santandrés	Grumete	Cueto (Cantabria)	Regresó a Sanlúcar
27	Vasco Gómez Gallego	Grumete	Bayona (Pontevedra)	Regresó a Sanlúcar
28	Andrés Blanco	Grumete	¿Tenerife?	Fallecido 14.07.1522
29	Cristóbal da Costa	Grumete	Portugal (o Jerez)	Fallecido 09.06.1522
30	Domingo de Rubillán	Grumete	Portugal	Fallecido 07.06.1522
31	Juan de Zubileta	Paje	Baracaldo (Vizcaya)	Regresó a Sanlúcar
32	Pedro de Churdurza	Paje	Bermeo (Vizcaya)	Preso en Cabo Verde
33	Vasquito Gallego	Paje	Galicia	Preso en Cabo Verde
34	Pedro de Valpuesta	Criado	Burgos	Fallecido 22.06.1522
35	A. Lombardo (Pigafetta)	Sobresaliente	Vicenza (Italia)	Regresó a Sanlúcar
36	Maestre Pedro	Sobresaliente	¿Tenerife?	Preso en Cabo Verde
37	Juan Martín	Sobresaliente	Aguilar de C. (Palencia)	Preso en Cabo Verde
38	Simón de Burgos	Sobresaliente	Portugal	Preso en Cabo Verde
39	Martín de Magallanes	Sobresaliente	Lisboa (Portugal)	Fallecido 26.06.1522

Los cazaminas *Duero*, *Sella* y *Tambre*, atracados en la Estación Naval de Menorca, abril de 2021. (Foto: Inés Baleriola Pérez)

