

ESPAÑA Y EL ESTRECHO DE MAGALLANES. SU ESCASA UTILIZACIÓN Y UNA FUENTE DE PREOCUPACIONES

Mariano JUAN Y FERRAGUT



*Tu regere imperio fluctus
Hispane memento*

(Puerta del Mar, antiguo Arsenal de La Carraca)

Preámbulo



RAS el descubrimiento de América en 1492, España exploró y conquistó grandes extensiones territoriales en todos los continentes y abrió al conocimiento occidental los grandes océanos inexplorados, convirtiéndose en el primer imperio global de la Historia.

Este imperio talasocrático, «donde no se ponía el sol», que alcanzó su máxima extensión durante los reinados de Felipe II y Felipe III, tuvo como confín más remoto la zona austral americana, o sea, la del estrecho de Magallanes (en adelante: el Estrecho).

El hallazgo de dicho Estrecho, que junto con el de Gibraltar es el más afamado del mundo, comunicaba los dos grandes océanos del globo, el Atlántico con el Pacífico, y significó el ansiado acceso a las riquezas de Oriente y alcanzar las islas de la Especiería, o del Moluco, navegando hacia poniente, es decir, por el hemisferio español, según lo acordado en el Tratado de Tordesillas.

El descubrimiento del Estrecho fue un estupendo acontecimiento para la humanidad en general y para España en particular, si bien con el devenir del



Tratado de Tordesillas.

tiempo se convirtió para la Corona hispana en motivo de preocupación y fuente de muchos problemas, entre ellos: la pretensión española, sin éxito, de negar el uso a los buques de otras naciones; la alarma que produjo la noticia del paso del Estrecho del pirata inglés Francis Drake; el fracasado proyecto español de fortificar el Estrecho para impedir el paso a buques ajenos; el desgraciado plan de repoblarlo con la fundación de dos ciudades que se abandonaron y la reacción española ante el descubrimiento de la ruta del cabo de Hornos.

Destacar que las naves españolas estuvieron varios siglos sin cruzar el Estrecho y, por ende, sin realizar una segunda circunnavegación, sobre las que más adelante

trataremos, así como el escaso número de buques españoles que dieron la vuelta al mundo. Pocos barcos españoles tuvieron la necesidad de utilizar el Estrecho para cumplir su misión y las escasas naves que se internaron en él fueron para explorarlo y cartografiarlo; estudiar el posible asentamiento de castillos y fortificaciones; intentar poblar la zona, fundando nuevas poblaciones; comprobar si ingleses, holandeses o franceses habían creado asentamientos, y ya en la época de Ilustración, las grandes expediciones científicas para estudios geográficos, etnográficos y de flora y fauna.

Como conclusión, podemos afirmar que durante un siglo el estrecho de Magallanes fue la única vía conocida entre el Atlántico y el Pacífico; el papel que jugó en el sistema de comunicaciones marítimas del nuestro Imperio fue prácticamente nulo, pues como es sabido estaba constituido por la Carrera de Indias (con la flota de Nueva España, o del Azogue, y la de Tierra Firme, o de los Galeones) y el Galeón de Manila, y que a lo largo de casi dos siglos permaneció la duda sobre si para pasar del océano Atlántico al Pacífico, o viceversa, era preferible utilizar la ruta del cabo de Hornos o la del Estrecho. El dilema se resolvió a finales del siglo XVIII a favor de la del cabo de Hornos.

Estrecho de Magallanes *versus* cabo de Hornos. El Estrecho, un paso peligroso, complicado y erizado de dificultades

El Estrecho, principal paso natural entre los océanos Pacífico y Atlántico, está en la zona sur del continente americano, entre la Patagonia, la isla Grande de Tierra de Fuego y un rosario de islotes situados al oeste, hacia el océano Pacífico.

La boca oriental del Estrecho está determinada por el cabo de las Vírgenes en el norte y el del Espíritu Santo en el sur. La boca occidental, la del Pacífico, está entre el cabo Deseado —en el extremo de la isla Desolación— por el sur y el Victoria por el norte.

Para los buques de vela es una vía peligrosa y difícil. Al embocarlo desde el Atlántico, su acceso no es fácilmente visible. El largo total del Estrecho es de unas 330 millas y convencionalmente, a efectos de navegación y practica, tiene tres áreas de interés: Primera Angostura, Segunda Angostura y Paso Tortuoso. En este último la dificultad son las corrientes cruzadas que afectan transversalmente a los buques. En la Primera Angostura, donde la corriente se deja sentir con mayor intensidad en todo el Estrecho, va desde dos nudos hasta los ocho en las sizigias. La amplitud de las mareas tiene su máxima expresión en punta Delgada, donde en el período de las «mareas vivas» se puede observar hasta ocho metros de diferencia entre la pleamar y la bajamar. Para los veleros, el cruce afortunado del Estrecho dependía de que las mareas vivas favorables coincidieran con rachas de vientos del este. Así, mientras que Drake en el siglo XVI tardó solo 17 días en cruzarlo, otros lo hicieron en más de tres meses y muchos abandonaron el intento.

En cuanto a los fondeaderos, en general no son buenos, mucha sonda y mala calidad del fondo, y para barcos de gran porte son prácticamente inexistentes los fondeaderos de emergencia. En general el Estrecho es profundo, va desde 28 a 1.080 metros y el calado máximo permitido para navegar por él es de 60 pies (21,3 m). En muchos parajes, el fondo está formado por rocas y riscos puntiagudos, que cortan los cables de cáñamo —que utilizaban los veleros antes que se introdujeran los grilletes metálicos— que ocasionaban la pérdida de las anclas y anclotes fondeados.

Las malas condiciones meteorológicas es la tónica en toda la zona, y lo más temido son los *williwaws*, que son unas repentinas y tremendas ráfagas de viento que descienden desde una costa montañosa hacia el mar y que se producen por el descenso del aire frío y denso desde las montañas costeras nevadas. Dada su intensidad y sus efectos catastróficos, no se debe fondear a sotavento de montañas o acantilados de cierta altitud. En el Estrecho concurren todas las adversidades meteorológicas y físicas —las densas nieblas y neblinas, sus días cortos en invierno con un clima muy lluvioso y frío, con temperaturas de varios grados bajo cero— que inciden negativamente en la navegación. Afortunadamente no hay icebergs y sus aguas nunca se congelan.

El paso por el Cabo: peligroso, menos complicado y menos sorpresas

Cabo de Hornos es el nombre que recibe el paraje más austral de la isla de Hornos y del archipiélago de Tierra del Fuego, considerado tradicionalmente como el punto más meridional de América, aunque en realidad este corresponde al islote Águila, del archipiélago Diego Ramírez. El primer descubrimiento, o avistamiento, del cabo de Hornos fue en el año 1616 y su nombre proviene del neerlandés Kaap Hoorn en honor de la ciudad holandesa de Hoorn.

Es el cabo más famoso del mundo, el más austral de los tres grandes de la zona meridional del planeta y marca el límite norte del pasaje de Drake que separa a América de la Antártida y une el océano Pacífico con el Atlántico. El terreno de aquella zona carece por completo de árboles y está cubierto por hierba debido a las frecuentes precipitaciones.

Varios factores se combinan en torno al cabo de Hornos, convirtiéndolo en uno de los hitos marítimos más peligrosos del globo terráqueo; algunos son: las duras condiciones de navegación propias del océano Austral, la geografía del paso al sur del cabo y su extrema latitud austral (56°).

Los vientos que prevalecen en las latitudes bajo los 40° Sur pueden moverse libremente de oeste a este alrededor del planeta, debido a la inexistencia casi absoluta de tierra, por lo que estas latitudes reciben el título de los «cuarenta bramadores», seguidos por los «cincuenta furiosos» y los aún más violentos vientos de los «sesenta aulladores». La fuerza de estos vientos es exacerbada por el «efecto embudo» provocado por los Andes y la península antártica, canalizando las masas de vientos al pasaje de Drake.

Los fuertes vientos provocan a su vez altas olas, las cuales pueden alcanzar grandes dimensiones al rodear el planeta sin encontrar obstáculos terrestres. Sin embargo, en el cabo de Hornos estas encuentran una zona de aguas poco profundas, lo que provoca que las olas sean más cortas y más empinadas, acrecentando el riesgo para los navegantes. Si la fuerte corriente en dirección este del pasaje de Drake se encuentra con vientos en dirección contraria, el efecto puede acrecentarse aún más. Adicionalmente, la zona al oeste del cabo de Hornos es particularmente conocida por sus olas gigantescas, que pueden alcanzar alturas superiores a los 30 metros. Los vientos predominantes crean serios problemas para las embarcaciones que intentan rodear el cabo en sentido contrario, es decir, de este a oeste.

Finalmente, los hielos son también un importante obstáculo al descender de la latitud 40° Sur. A pesar de que el límite de la banquisa pasa a bastante distancia del cabo de Hornos, los icebergs siguen siendo importantes peligros para la navegación. En esta zona del océano Pacífico, durante febrero los témpanos se mantienen al sur de la latitud 50°, pero en agosto pueden llegar hasta los 40° Sur; el cabo de Hornos está bajo ambas latitudes.

Todos estos factores han convertido al cabo de Hornos en el paso marítimo más peligroso de la Tierra. Sin embargo, navegar en sus aguas está considera-

do todavía uno de los mayores retos náuticos, por lo que existen diversos eventos deportivos y turísticos que utilizan este paso. Las abiertas aguas del pasaje de Drake al sur del cabo de Hornos, con un ancho de aproximadamente 650 kilómetros, también presentan severas dificultades; sin embargo, la amplitud de las aguas en esta ruta permite mayor maniobrabilidad para algunos veleros que realizan la circunnavegación al globo, entre los que destacan importantes regatas de yates.

Una muestra más de lo difícil que es la navegación en las aguas de la zona es que la Antártida, ubicada a solo 650 kilómetros al sur cruzando el paso Drake fue descubierta en 1820, aun cuando el cabo de Hornos fue ampliamente utilizado como una de las principales rutas de navegación por más de dos siglos. Así, desde el XVIII hasta principios del XX fue la ruta mercante por la que circulaba una parte considerable del comercio mundial. Los barcos cruzaban el cabo desde Australia hacia Europa cargando algodón, granos y productos del Lejano Oriente.

La alta cantidad de naufragios en sus aguas no fue impedimento para la utilización de esta peligrosa ruta marítima. Además, era la única que conectaba las costas este y oeste de los Estados Unidos. Con la apertura del canal de Panamá en 1914 y las líneas de ferrocarriles en Norteamérica, la navegación mercante alrededor del cabo se redujo notablemente. El último barco carguero a vela que la realizó fue el *Pamir*, en 1949, en su viaje entre Australia y Finlandia. En la actualidad únicamente utilizan esta vía las pocas naves comerciales cuyo gran tamaño no puede afrontar el paso por el canal centroamericano, ni aún después de la ampliación inaugurada el pasado junio de 2018.

Tradicionalmente, todo marinero que lograba superar el reto de rodear el cabo de Hornos podía lucir un arete de oro en su oreja izquierda (el lado por donde se enfrenta al cabo en el tradicional viaje hacia el este) y se le permitían ciertos privilegios (escupir o miccionar por barlovento...) que se ampliaban a aquellos que también habían cruzado el cabo de Buena Esperanza.

Actualmente, a título deportivo, se sigue condecorando a aquellos que logran completar tan arriesgada travesía con un diploma que los consagra como *cap horniers*.

Como habrá comprobado el paciente lector, hemos dedicado más espacio y atención a la ruta del cabo de Hornos que a la del estrecho de Magallanes. Tal desequilibrio es debido, además de al aspecto legendario y lleno de mitos de Hornos, a que este ganó la partida al Estrecho —a pesar de que la distancia de la derrota es un 40 por 100 más larga (390 millas frente 534)—, como más adelante detallaremos.

Síntesis histórica de las vicisitudes sobre las expediciones al Estrecho de Díaz de Solís, el precursor en la busca de un paso a través del Nuevo Mundo

Está generalmente admitido que Cristóbal Colón, hasta su muerte, estuvo convencido de que las tierras que había descubierto eran las Indias Orientales, donde se ubicaban Cipango y Catai. Su error fue que estaba aferrado a las teorías de Ptolomeo. Por ello, había calculado en unos 4.500 kilómetros la distancia entre Canarias y Cipango, muy por debajo de una cuarta parte de la distancia real. Dicho de una manera más prosaica: pensaba que el tamaño de la Tierra era el de una pelota de *ping-pong*, pero resultó ser el de una de tenis. Colón regresó a España en la carabela *La Niña* no por la misma derrota de la ida, sino por otra más al norte, la del paralelo de las Azores.

Una década después Américo Vespucio, en sus *Cartas de Viaje* publicadas en 1503, afirmó que aquellas tierras eran un *Mundus Novus*, lo que dio origen a que el cartógrafo Martin Waldseemüller las denominara América. Evidentemente en este caso la Historia no ha sido justa.

La teoría de que se trataba de un Nuevo Mundo fue corroborado cuando, en 1513, Vasco Núñez de Balboa descubrió —más apropiado sería afirmar que fue el primer europeo que lo avistó— desde los montes del istmo de Panamá un gran océano al que llamó la Mar del Sur y tomó «... la posesión real, material y efectivas de estas tierras, mares y costas... y de todos los reinos que les pertenecen... en nombre de los reyes de Castilla presentes y venideros... ahora y en cualquier tiempo, por mientras el mundo exista hasta el día del Juicio Final del hombre mortal. ¡Así se las gastaban nuestros compatriotas de aquella época!

Para hallar el paso entre los dos océanos, las expediciones se dirigieron hacia el sur, y el primero que lo intentó, y dos veces, fue Díaz de Solís. Salieron de Sanlúcar de Barrameda, la primera en 1508 y la segunda en 1514, con la misión de, además de encontrar el citado paso, cartografiar toda la costa occidental de América del Sur hasta Panamá. La travesía del nuevo océano se dejaba para otra ocasión. Barajando la costa occidental americana, Solís llegó a una gran bahía que supuso que era la boca del Estrecho, pero se trataba del gran estuario del Río de la Plata, y en 1516, poco después de tomar posesión de aquellas tierras en nombre del rey, los indígenas que practicaban el canibalismo lo apresaron y mataron.

El descubrimiento del Estrecho y la primera vuelta al mundo

Al año siguiente llegó a Sevilla, sede de la Casa de la Contratación, el navegante portugués Fernando de Magallanes, que anteriormente, al igual que Colón, había expuesto su proyecto al rey de Portugal, e igualmente había sido

rechazado. Magallanes, tras convencer a Carlos I de que las islas del Moluco estaban en el hemisferio español — y que se podían alcanzar navegando hacia poniente a través de un existente paso americano que él dijo conocer —, refrendó en 1518 las Capitulaciones de Valladolid. Recordemos que Colón había firmado las suyas en 1492 en Santa Fe y, en ambos casos, se ha especulado sobre las pruebas que, tanto uno como el otro, habían aportado sobre la viabilidad de sus respectivos proyectos y, por ende, de conseguir tan ventajosos privilegios y honores.

Sea como fuere, el caso es que en 1519, y pese a los intentos por parte de Portugal para abortar la expedición, una Armada española capitaneada por Magallanes partió de



Estrecho de Magallanes.

Sanlúcar, y al año siguiente descubrió un estrecho que bautizó con el nombre de Todos los Santos, si bien en este caso la Historia ha sido justa y bien pronto se le llamó con el nombre de su descubridor. Tras la muerte de Magallanes, la única nave que quedaba, la *Victoria*, capitaneada por Juan Sebastián de Elcano, consiguió arribar tres años después, con solo 18 hombres, al puerto de salida, completando así la primera circunnavegación del globo terráqueo, para muchos autores el hito más importante de la humanidad.

Otras expediciones y el hallazgo del tornaviaje por Urdaneta

Carlos V, animado tras la gesta de Elcano y su paso por las islas de las Especies, donde cargó su nao, principalmente de clavo, envió una gran expedición de siete naves para disputar a Portugal el Moluco. Salió el 24 de julio de 1525 del puerto de La Coruña, donde se había establecido una efímera Casa de las Especies. La armada mandada por Jofre de Loaísa estaba constituida por siete naves; el segundo jefe era Elcano, que tenía como asistente al joven Andrés de Urdaneta. Ambos mandos murieron en el viaje y en enero de



Andrés de Urdaneta.

1526 la expedición embocó el Estrecho, pese al fuerte temporal reinante. Durante el tránsito se perdieron tres naves, prueba evidente de que era una vía peligrosísima, incluso en el verano austral. Y tras una dura navegación de 48 días llegó al Pacífico.

Destacar que uno de las naves de Loaísa, la *San Lesmes*, mandada por Francisco de Hoces, fue arrastrada por el temporal más al sur de la Tierra de Fuego, y ya en mar abierta avistó el fin de la tierra firme, o sea que debieron descubrir el luego llamado cabo de Hornos. Solo una nao llegó a su destino, las islas de la Especiería. Allí, en las antípodas, las dos naciones ibéricas

libraron una guerra, larga y poco conocida, que finalizó por el Tratado de Zaragoza.

A partir de entonces todas las expediciones descubridoras en el Pacífico saldrían de las costas occidentales del Nuevo Mundo. El problema era que los barcos españoles desde Nueva España cruzaban el Pacífico sin dificultad, pero para regresar los vientos y corrientes se lo impedían. Tras el hallazgo de la ansiada ruta del tornaviaje, de Filipinas a Nueva España, por Urdaneta —el verdadero factótum de la expedición de Legazpi—, entonces fraile agustino y que ya rondaba los sesenta años de edad, se estableció la ruta del Galeón de Manila, la línea de navegación más larga de la historia, que se mantuvo 250 años y que unía Manila con Acapulco, donde se montaba una feria con los productos orientales, siendo las sedas y las porcelanas las mercancías más apreciadas. Desde allí, para llegar a la Península, las personas y mercancías continuaban por el llamado Camino de Asia, un recorrido por tierra —a través de Ciudad de México— hasta Veracruz para embarcar en la Flota de Nueva España de la Carrera de Indias, prescindiendo así del estrecho de Magallanes para las comunicaciones con España.

La doble travesía del Estrecho de Juan Ladrillero

El gobernador de Chile, García Hurtado de Mendoza, consideró que para la comunicación con Sevilla podría ser mejor por el estrecho de Magallanes que por la Flota de Tierra Firme de la Carrera de Indias, con un corto trayecto por tierra para cruzar el istmo de Panamá.

En 1557, Juan Ladrillero salió del puerto de Valdivia con la misión de levantar las cartas náuticas del peligroso Estrecho y de la costa hacia el norte formada por un rosario de islas e islotes para facilitar el paso de navíos españoles en ambos sentidos.

Ladrillero, navegando hacia el sur en busca del paso hacia el Atlántico, exploró numerosos canales y ensenadas de aquella región hasta llegar al seno de Última Esperanza, hoy Puerto Natales. Localizada al fin la boca del Estrecho, se adentró por la multitud de canales de la zona, permaneciendo meses navegando erráticamente hasta que localizó el paso entre ambos océanos. En agosto de 1558 inició el camino de vuelta desde el Atlántico, que fue aún más penoso que el de ida. El 9 de agosto de dicho año tomó posesión del Estrecho y sus tierras en nombre del rey de España, y al lugar se le llamó Posesión. Las tormentas, los vientos huracanados y el cansancio le obligaron a invernar durante cinco meses en una zona a la que llamaron Nuestra Señora de los Remedios. Por fin salieron de nuevo al Pacífico, que los acogió sin hacer honor a su nombre con terribles tormentas. Fue el primer navegante en recorrerlo en ambos sentidos. Casi dos años después de su partida regresó a Concepción, elevando un informe al rey Felipe que tituló *Descripción de la costa del mar Océano desde el sur de Valdivia hasta el estrecho de Magallanes*.

La vuelta al mundo de Drake

Se inició 60 años después del descubrimiento español del Estrecho. La expedición, compuesta por cinco buques, salió de Inglaterra el 15 de noviembre de 1577, simulando que su destino era Estambul. En julio de 1578, tras la pérdida de dos naves, invernaó en el puerto de San Julián, el mismo en que lo hizo Magallanes y al igual que él también ejecutó a dos de sus capitanes. Dio la vela y a los tres días embocó el Estrecho, donde se vio azotado por un huracanado viento de proa que le hizo retroceder y fondear a ciegas, tal como se expresa en su *Diario* al decir que no hallaba fondo en el que anclar. Con los tres buques que le quedaban, en agosto de 1578 embocó el Estrecho y lo atravesó en un tiempo récord de 17 días. A la salida sufrió un gran temporal, perdió dos barcos y la expedición quedó reducida a un solo buque, el *Golden Hind*, ex-*Pelican*. Tras saquear Valparaíso y Lima y apresar varios mercantes, continuó a las Molucas, donde cargó seis toneladas de clavo. Completó la

vuelta al mundo en algo más de tres años, y a la llegada a Inglaterra fue armado caballero por la reina, la principal accionista comercial de aquella expedición.

Las expediciones de Sarmiento de Gamboa. El intento de fortificación y poblamiento

Tras el ataque de Drake a Valparaíso y El Callao, el virrey del Perú, Francisco de Toledo, ordenó a Pedro Sarmiento de Gamboa, a bordo de la nao *Nuestra Señora de la Esperanza*, y la *San Francisco*, mandada por Juan de Villalobos, explorar los canales patagónicos y el Estrecho de oeste a este y establecer defensas para impedir nuevas violaciones de la Mar del Sur por naves extranjeras. Asimismo, le solicitó que escribiera un libro de todo lo que sucediera, el cual llevaría a España. Sarmiento, tras diez meses, regresó de su accidentado viaje y lo entregó. A su vista, Felipe II decidió en 1581 que «Para la seguridad del estrecho de Magallanes y para que los corsarios que le han descubierto no se apoderen de él, como se entiende que procuran hacerlo, he mandado... que se hagan dos fuertes y he ordenado que para su fábrica vaya de estos reinos un ingeniero... mandé que Pedro Sarmiento viniese aquí, y trajese el libro...».

El lugar que se eligió para las fortificaciones fue la boca del Estrecho, tal como había señalado Sarmiento. Asimismo, el Real Consejo discutió la forma de tales fortificaciones según su número de soldados (unos 200 para cada una de ellas). También se decidió que, además de las dos fortificaciones, se fundaran dos ciudades.

En diciembre de 1581, partió de Sanlúcar una armada mandada por Flores de Valdés compuesta por 23 naves, en la que iba Sarmiento de Gamboa para ser el nuevo gobernador del estrecho de Magallanes. Además, transportaron unas 300 personas, entre ellas el ingeniero Juan Bautista Antonelli junto a su amplio equipo para la construcción de las fortificaciones. Tardaron más de dos años en llegar al Estrecho, y allí se fundaron dos ciudades: Nombre de Jesús y Rey Don Felipe. Debido a las adversas condiciones meteorológicas, se decidió aplazar la construcción de las fortificaciones hasta el verano próximo, pero nunca se realizaron.

En mayo de 1584, Sarmiento de Gamboa, navegando entre una ciudad a otra, a causa de una terrible tormenta se vio obligado a salir del Estrecho y, tras intentar regresar sin éxito, en 1586 se dirigió a España para solicitar ayuda para las nuevas poblaciones. Pero la escasez de bastimentos, las extremas condiciones climáticas y la hostilidad de los pobladores indígenas ocasionaron la muerte de la gran mayoría de los nuevos pobladores de aquella zona, si bien se formularon diversos planes para socorrerlos, así como un nuevo proyecto de fortificaciones, pero ninguno de ellos se realizó.

Otras expediciones inglesas

La fama y la riqueza que con su viaje adquirió Drake estimularon al corsario inglés Thomas Cavendish a emprender otro semejante. A sus expensas armó tres naves que bajo su mando partieron de Plymouth, completando una nueva circunnavegación en la que invirtió dos años (julio de 1586 a junio de 1588).

En enero de 1587, fondeó en la ciudad Rey Don Felipe, donde permaneció cuatro días, hizo aguada y se proveyó de leña aprovechando las deshabitadas casas. También desenterró y embarcó las piezas de artillería. El escenario tan macabro que contempló en aquel asentamiento, lleno de cadáveres en un avanzado estado de descomposición, hizo que lo rebautizara como Puerto del Hambre (Port Famine). Encontró un único superviviente, Tomé Hernández, que les refirió lo acaecido en toda la expedición hasta la partida de Sarmiento, y añadió que habiéndose él quedado en la ciudad de Rey Don Felipe, al cabo de dos meses llegó por tierra la gente de la otra, que contó lo acaecido a Sarmiento. No pudiendo alimentarse todos determinó Biedma, que era el jefe, volviesen 200 a la primera ciudad de Nombre de Jesús por si embocaba algún navío para pedirles socorro, quedándose él con el resto de los pobladores. Pasado aquel invierno y entrado el siguiente, a causa de que la gente se iba muriendo de hambre, Biedma decidió, con 50 que quedaban, embarcarse en dos naves que habían construido. En el intento, se perdió uno en los arrecifes de la punta de Santa Brígida y, no cabiendo todos en el otro, se volvió Biedma con 20, dejando 30 con Hernández, a que mariscasen en aquella playa para poderse sustentar. Pasado este segundo invierno, se juntaron los de ambas divisiones en número de 15 y tres mujeres, pues los demás habían perecido de hambre, y se dirigieron a la primera población, hallando en su tránsito muchos cadáveres de españoles. Pasada la punta de San Gerónimo descubrieron tres navíos de Cavendish, embarcando solamente a Hernández, que logró escapar en el puerto chileno de Quintero y prevenir a las autoridades españolas, que impidieron a los ingleses desembarcar y les hicieron huir. Después, Hernández contó al gobernador de Chile lo sucedido en el Estrecho y sus poblaciones.

Cavendish arrumbó al norte, y en cabo San Lucas tuvo la suerte de apresar al Galeón de Manila cargado de monedas de oro y sedas. Tras seguir hasta Filipinas, entró en Plymouth con las velas de su buque forradas de seda.

Otro corsario inglés, Richard Hawkins, logró llegar al Pacífico a través del Estrecho, pero los españoles lo apresaron en las inmediaciones de Lima. Fue enviado a Sevilla, vía Panamá, siendo liberado por las autoridades españolas en 1602. Algunos autores afirman que tal apresamiento propició que Inglaterra cesara en tales expediciones, pero creemos que en realidad el factor decisivo fue el fin, por el Tratado de Londres de 1604, de la larga guerra hispano-inglesa iniciada en 1585. Un tratado, sin lugar a dudas muy favorable a España y en relación con la cuestión que hemos planteado, en el que se

decía que Inglaterra prometía suspender las actividades de los piratas en el océano Atlántico. En definitiva, Inglaterra se percató de que durante la guerra que concluía no había conquistado territorio alguno bajo dominio español ni establecido colonia alguna en el Estrecho ni en ningún otro lugar del continente americano.

Aparecen los holandeses

No duró mucho la quietud en estos mares. Junto con los ingleses, los holandeses también se mostraron como un peligro que amenazaba con romper la exclusividad del «lago español». En el siglo XVI, Holanda se manifestó como una gran potencia marítima, además de ser el enemigo principal de la Corona española. Al rebelarse contra su soberano Felipe II, quedaron privados del comercio con España y Portugal, que era casi el único con el que subsistían. Ello motivó la financiación por algunos comerciantes de expediciones llevadas a cabo por piratas y corsarios, con el objeto de apropiarse de las posesiones portuguesas y de su rico comercio en el Sudeste Asiático.

Después de inútiles tentativas de expediciones a las Indias orientales por la ruta portuguesa del cabo de Buena Esperanza, determinaron utilizar la del estrecho de Magallanes, y así, al mismo tiempo, disputaban la hegemonía española en el Pacífico. Ello se confirmó con la creación de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales en 1602. Dos nombres destacan al respecto: Olivier Van Noort (1598-1601) y Sebald de Weert (1598-1600), ambos exploraron el estrecho de Magallanes y ambos dieron noticias de los extraños salvajes en aquellas regiones.

Las expediciones holandesas al Estrecho no consiguieron sus propósitos, pero uno de los buques de la capitaneada por Simón de Cordes que consiguió llegar al Pacífico avistó tierras montañosas en 64° Sur, que corresponderían al archipiélago de las Shetland del Sur. De ser así, habría sido el primer avistamiento de la Antártida. Un suceso similar acaecido tres años después (1603) tuvo como protagonista al español Gabriel de Castilla.

Pasemos a la expedición holandesa de Van Noort, que zarpó simultáneamente con la anterior y logró regresar a Ámsterdam en agosto de 1601. Tardó tres meses en atravesar el estrecho de Magallanes y en Puerto del Hambre no encontraron ningún rastro del emplazamiento español. Entró a la Mar del Sur con solo dos navíos. Después de intentar, sin éxito, varios asaltos a Valparaíso y a otras localidades americanas, se dirigió a Filipinas con la pretensión de ocupar Manila, que carecía de buques armados para defenderse. Pero Noort comprendió que no tenía suficiente fuerza para conseguirlo y decidió bloquear la bahía de Manila con sus dos barcos, el *Mauritius* y el *Eendraacht*. Las autoridades españolas armaron como pudieron al mercante *San Diego* y a la galizabra *San Bartolomé*. En desigual combate, pues los holandeses eran muy

superiores, el *San Diego* se hundió y el *Eendraacht* fue apresado y sus hombres ajusticiados en Manila. El *Mauritius*, *in extremis* y muy maltrecho, consiguió escapar y llegar a Ámsterdam tras tres años de viaje y con tan solo ocho supervivientes. La expedición holandesa fue un fracaso comercial y militar. Pero Noort tuvo la gloria de ser el primer holandés que dio la vuelta al mundo.

Siguió otra flota holandesa, mandada por Joris Van Spielberg, formada por seis buques pertenecientes a la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Cuando el virrey de Perú tuvo noticia de la llegada de esta flota, armó seis navíos del comercio de Lima, que entablaron el desigual combate de Cañete, en el que participó, embarcada en la nave almiranta, Catalina de Erauso, la llamada *Monja Alférez*.

Siguió una séptima expedición holandesa, la de Jacobo Le Maire y Willem Schouten, que partió en junio de 1615 de la isla de Textel. Tras una tremenda travesía, recaló al sur de estrecho de Magallanes, donde descubrió el que se llamaría de Le Maire, entre un cabo de la Tierra de Fuego y la isla que bautizaron de los Estados en honor de los Estados Generales de las Provincias Unidas. Favorecidos por el viento norte, atravesaron el canal y, continuando su navegación hacia el SW, se hallaron el 29 de enero de 1616 delante de un cabo formado por dos montañas puntiagudas. En recuerdo de la ciudad holandesa de Horn, donde se había organizado la expedición, le dieron a ese promontorio, que parecía ser el extremo austral de América, el nombre de cabo de Horn y, habiéndolo doblado con toda felicidad, se encontraron por fin en el Pacífico.

Reacción española al conocer el hallazgo de la ruta de cabo de Hornos

En España produjo desasosiego la noticia de la expedición y el hallazgo del estrecho de Le Maire, pensando cuánto facilitaría a los enemigos el paso al Mar del Sur y el acceso consiguiente al Perú, lo que propició el cambio sobre el enfoque estratégico español en las regiones más australes de América. Tan pronto como se tuvo conocimiento de la nueva ruta, se organizó una expedición, liderada por los navegantes pontevedreses Bartolomé y Gonzalo García de Nodal y con el cosmógrafo Diego García de Arellano en calidad de piloto, que tenía como objetivo reconocer el nuevo paso entre los océanos Atlántico y Pacífico por el sur de la Tierra de Fuego que los holandeses acababan de descubrir.

Se construyeron dos barcos iguales, de las mismas características, para prevenir el estorbo, muy común de la época, de tener que esperar uno al otro por su diferente andar. Las dos naves fueron las carabelas *Nuestra Señora de Atocha* y *Nuestra Señora del Buen Suceso*, ambas de 80 toneladas y una tripulación de 40 hombres cada una. La primera, mandada por Bartolomé, era la

capitana, y la otra, bajo el mando de su hermano Gonzalo, era la almiranta. La expedición salió de Lisboa (entonces España y Portugal estaban unidas bajo la Corona de Felipe III) el 27 de septiembre de 1618 y a principios del año siguiente alcanzaron el cabo de las Vírgenes. Siguieron hacia el sur barajando la costa y el 22 de enero embocaron el estrecho que separa la Tierra de Fuego y la isla de los Estados, que llamaron el estrecho de San Vicente, hoy conocido por Le Maire. Prosiguieron barajando las costas del sur de la Tierra de Fuego y sus islas, incluyendo la del cabo de Hornos, al que nombraron cabo San Ildefonso. Seguidamente gobernaron a rumbo sur hasta los 58°30'S, descubriendo el archipiélago de Diego Ramírez, bautizadas así en honor del piloto de la expedición. Continuaron navegando más al sur por el actual pasaje de Drake y después arrumbaron al norte para entrar en el Pacífico. En su primer intento entraron en el estrecho de Magallanes por su boca de poniente y desembocaron en el Atlántico el 13 de marzo. El 7 de julio llegaron a la Península, fondeando cerca de Lagos, y fueron a dar cuenta de la expedición al rey, que precisamente se encontraba en Lisboa. Causa admiración que en el breve plazo de diez meses completaron la expedición sin ningún percance y ni bajas.

En 1621, los hermanos Nodal publicaron el diario de su expedición sobre el descubrimiento del nuevo Estrecho y el piloto Diego Ramírez, que el año anterior ya había sido nombrado piloto mayor de la Casa de la Contratación, publicó a su vez otro sobre el reconocimiento de los estrechos de Magallanes y San Vicente. (Los dos hermanos Nodal fallecieron al mando de sus barcos en la mar tres años más tarde).

Como resultado de la expedición de los Nodal, la Casa de la Contratación obtuvo datos de gran valor y mapas que se mantuvieron en secreto, si bien el gobierno español no tomó ninguna acción sobre el informe de los Nodal.

Los logros más destacados de la expedición fueron: la primera circunnavegación de la Tierra del Fuego; el descubrimiento de las islas Diego Ramírez (durante siglo y medio la tierra más austral alcanzada por el hombre); la primera navegación hacia el sur en el pasaje de Drake; el segundo paso por el cabo de Hornos, y el tercer paso hacia el este del estrecho de Magallanes.

La vuelta al mundo de Anson y la escuadra de Pizarro

En 1719 el marino inglés John Clipperton permaneció tres o cuatro meses en el Estrecho efectuando reconocimientos hidrográficos. Tras este viaje el Estrecho, a lo largo de un siglo y medio, fue olvidado por los navegantes. Por parte de España el primer barco que lo volvió a cruzar fue la fragata acorazada *Numancia*, que por razones obvias no se podía arriesgar por la ruta del cabo de Hornos.

Para España la paz de Utrecht supuso, como han señalado muchos historiadores, la conclusión política de la hegemonía que había ostentado en Europa

desde principios del siglo XVI. Con respecto a los ingleses, interrumpieron las expediciones de castigo de las costas españolas del océano Pacífico, hasta que de nuevo, con la Guerra de 1740, la de la Oreja de Jenkins, Inglaterra destacó dos flotas: una, muy potente, mandada por Vernon para conquistar Portobelo y Cartagena de Indias, y la otra de Anson, mucho más reducida, para hacerse con alguna base en la costa del Pacífico y conquistar Panamá. España tuvo conocimiento de los planes ingleses y también alistó sendas flotas: una fue enviada al Caribe bajo el mando de Torres para apoyar a Blas de Lezo en Cartagena de Indias, y la otra, mandada por Pizarro, a la Mar del Sur.

Tanto Anson como Pizarro utilizaron la ruta de cabo de Hornos y ambos tuvieron grandes dificultades para remontarlo. Tanto fue así que de la escuadra española solo consiguió alcanzar la Mar del Sur la fragata *Esperanza*, y Pizarro, con sus maltrechos barcos, llegó a Buenos Aires y por tierra se trasladó a Lima para embarcar en dicha fragata.

En este contexto, el virrey del Perú ordenó a Jorge Juan y a Antonio de Ulloa que interrumpieran en dos ocasiones las mediciones del arco del meridiano para colaborar en la defensa de las costas del virreinato. Entre ambas peticiones se produjo el fracaso de Vernon en Cartagena de Indias y el ataque de Anson a Paita.

En la primera comisión Jorge Juan y Ulloa fueron a Guayaquil (1740-41), donde colaboraron en las defensas portuarias, y en la segunda (1743) embarcaron durante ocho meses. Jorge Juan tomó el mando de la *Belén* y Ulloa el de la *Rosa*, ambos mercantes transformados en barcos de guerra. Estas, en unión de la *Esperanza* de la escuadra de Pizarro, formaban la totalidad de las fuerzas navales españolas en la Mar del Sur en aquellas críticas circunstancias.

A la *Belén* y a la *Rosa* se les ordenó patrullar entre El Callao, Valparaíso, isla de Juan Fernández y Talcahuano contra la amenaza de la escuadra del comodoro inglés Anson, pero no se detectaron naves enemigas, pues este después de saquear la indefensa ciudad de Paita tuvo conocimiento del fracaso inglés en Cartagena de Indias, por lo que desistió de atacar Panamá, dirigiéndose a Acapulco con objeto de apresar el Galeón de Manila. Pero al comprobar que las autoridades españolas estaban al corriente de sus intenciones y al no estar en condiciones su maltrecha escuadra para regresar a Inglaterra por el cabo de Hornos, decidió atravesar el Pacífico, y en el puerto de Macao reparó los dos buques que le quedaban. A continuación patrulló por las inmediaciones del estrecho de San Bernardino, donde consiguió apresar al navío *Covadonga*, que hacía la ruta del Galeón de Manila. Con el botín obtenido se lavó la cara del fracaso de la expedición, pues de los cerca de los 2.000 hombres que embarcaron en los siete buques que salieron de Inglaterra solo llegaron 188 a bordo del *Centurion*. Con respecto a Jorge Juan y Antonio de Ulloa, ambos regresaron a España en buques franceses distintos por la ruta del cabo de Hornos.

Todas las expediciones tanto inglesas como holandesas tenían un mismo fin, violar el «lago español» —como se conoció al Pacífico durante más de dos siglos—, atacar sus puertos y su tráfico y, en la medida de lo posible, establecerse en aquellas tierras tan alejadas de los centros neurálgicos del poder español. Afortunadamente, las mismas circunstancias que hacían que para España fuera muy difícil establecer asentamientos al sur del estuario del Río de la Plata impidieron a las otras potencias europeas hacerlo. Pero como podemos ver, la derrota seguida por todas ellas antes de llegar al Estrecho tenía una serie de lugares comunes de recalada sin los cuales se hubiera hecho muy difícil el paso del Estrecho. Entre ellos cabría citar a Puerto Deseado, donde hicieron escala Cavendish, Van Noort, Chidley, Le Maire, Narborough y Wood, pero donde no se fundó un fuerte español hasta el año 1780, construido por Antonio de Viedma por orden del virrey Vértiz, aunque solo duró dos años antes de ser abandonado.

Otro punto común fue Puerto de San Julián, que tocaron Drake, Spilberg, Narborough y Wood, pero donde no se estableció la llamada Nueva Colonia de Florida Blanca hasta 1780, que solo se mantuvo hasta 1784. Y hay que esperar a 1901 para que se fundara la actual Puerto San Julián.

Las citadas coincidencias en las derrotas fueron debidas a que habitualmente las expediciones extranjeras antes de navegar por sitios no conocidos, tanto en el Atlántico como en Pacífico, capturaban pilotos españoles o al servicio de España, expertos en aquellas zonas.

Durante un siglo y medio ninguna nave española atravesó el estrecho de Magallanes

Como acabamos de reseñar, la escuadra de Anson y la española de Torres pasaron al Pacífico por el cabo de Hornos. Las dificultades de la navegación en el Estrecho, las fuertes corrientes en las angosturas y los permanentes temporales de viento hicieron que otras naciones europeas también perdieran interés en su navegación y prefirieran la ruta del Cabo para sus navegaciones.

Si bien en diciembre de 1764 cruzó el Estrecho el inglés John Byron, quien inició un período de fructíferas expediciones científicas de varios países europeos impulsados por el interés en desarrollar las ciencias naturales. En su informe al Almirantazgo recomendaba el empleo de la ruta del Estrecho como vía entre los dos océanos; fue el primer navegante en proponerla desde que existió la posibilidad de hacerla por el cabo de Hornos.

Entre 1766 y 1769, Bouganville realizó su viaje de circunnavegación (en los anales de la historia, el número 14). Fue el primer francés que dio la vuelta al mundo. Llevó a bordo al botánico Commerson con su ayudante de cámara, quien resultó ser Jeanne Baret, la primera mujer en circunnavegar el globo disfrazada de hombre. Al igual que Byron, recomendó la ruta del Estrecho

antes que la del cabo de Hornos para la navegación transoceánica. En febrero de 1769 se internó en el Estrecho el teniente Manuel Pando con dos naves españolas, siendo estas las primeras en hacerlo en los últimos 150 años. Llevó a bordo religiosos para la evangelización de los indígenas. Transcurriría otra centuria hasta que otro buque de la Armada cruzara el Estrecho con dirección al Pacífico; fue la fragata acorazada *Numancia* que, como ya se ha dicho, no podía aventurarse a navegar por el cabo de Hornos.

Por último, destacar que el buque de la Armada de mayor porte que se ha internado en el Estrecho ha sido el acorazado *España*, que en 1920 participó en Punta Arenas en los actos organizados por Chile para celebrar el cuarto centenario del descubrimiento del estrecho de Magallanes. Presidió la comisión española el príncipe Fernando de Baviera en representación del rey Alfonso XIII. El *España* se internó en el Pacífico a través del canal de Panamá (siendo el primer buque de la Armada que lo cruzó) y penetró en el estrecho por su boca occidental. Tras finalizar los actos en Punta Arenas, emprendió el regreso por la misma vía, con la mala fortuna que encalló, el 29 de enero de 1921, en un bajo no señalado en las cartas náuticas, en el canal de Chacao (islas Chiloé), próximo al Puerto Montt, que le ocasionó serios daños. Fue puesto a flote con gran dificultad y en Panamá se le aplicaron unas reparaciones de fortuna que le permitieron atravesar el Atlántico para el viaje de regreso.

Aquella embarrancada en aguas chilenas constituye una premonición de lo que le ocurriría dos años después a este desafortunado acorazado en el cabo Tres Forcas.

Las expediciones de Córdova y la resolución del dilema. Hornos o Magallanes

Antonio de Córdova, a la sazón capitán de navío, realizó dos expediciones al Estrecho (1785 y 1788) en las que sobresalió no solo por sus dotes como explorador consumado, sino también por la faceta ilustrada y científica de ambas, destacando por la aportación de los datos geográficos y cartográficos para la navegación por aquella peligrosa ruta interoceánica. Esta exploración española es una de las más documentadas al disponerse de una relación publicada poco después de finalizar, pues las realizadas con anterioridad, dado el carácter de secreto que desde el principio la Casa de la Contratación dio a todas las crónicas y diarios de las expediciones, se perdieron y quedaron en el olvido, y los marinos españoles tuvieron que servirse de la cartografía y derroteros ingleses, holandeses y franceses; de ahí que una gran cantidad de puntos geográficos notables (cabos, ensenadas, puertos, etc.) bautizados en español fueron reemplazados por otros en lenguas extranjeras que se mantienen actualmente.

Como ya apuntamos anteriormente, el Estrecho es una ruta marítima erizada de dificultades, tal como se pone de manifiesto por el número de naufragios habidos en los siglos XVI y XVII y muchos más en el XIX (64 documentados), mientras que en el XVIII no hay constancia, pues, como antes dijimos, apenas se utilizó.

La fragata de 36 cañones *Santa María de la Cabeza* fue el buque elegido para la primera expedición de Córdova. Se trataba de un barco robusto, pero poco maniobrero para internarse por los vericuetos del Estrecho. El segundo de a bordo era el capitán de fragata Fernando de Miera y entre los oficiales destacar a los tenientes de fragata Dionisio Alcalá Galiano y Alejandro Belmonte.

El buque, con 277 hombres y con víveres para ocho meses, salió de Cádiz en octubre de 1785 y el 2 de enero siguiente consiguió internarse en el Estrecho, después de un intento fracasado por un fuerte temporal. Aprovecharon los períodos de calma para avanzar y en varias ocasiones se enfrentaron con fuertes vientos y mareas que les empujaban hacia el Atlántico, y la única alternativa para evitarlo era fondear, con el peligro que conllevaba la pérdida de las anclas. En Puerto del Hambre, repararon averías y se hizo aguada. A principios de marzo, aumentaron notablemente los temporales, y a la altura de cabo Lunes, habiendo recorrido buena parte del Estrecho hasta poco más de la mitad oriental y teniendo presente que a partir de ahí se contaba con la buena cartografía de Bougainville, la junta de oficiales decidió el regreso directo a España, y el 18 de marzo, después de muchas dificultades, consiguieron abandonar el Estrecho, entrando en Cádiz el 11 de junio.

En un capítulo de la *Relación del viaje*, bajo el epígrafe «Resolución del problema sobre la navegación que se debe preferir para la Mar del Sur», se hace hincapié en las inmensas dificultades del Estrecho, que también había sido abandonado por ingleses, holandeses y franceses, señalando que «... en 268 años corridos desde su descubrimiento, aún no llegaban a 30 las quillas que con seguridad se sepa han arado sus aguas, estando tantas veces próxima a no salir de ellas» y concluyendo en desaconsejar esa ruta, coincidiendo con tal afirmación con los hermanos pontevedreses García de Nodal y con el inglés Cook, pues para ambos el cabo de Hornos o el estrecho de Le Maire eran menos arriesgados, mientras que el francés Bougainville y el inglés Byron apostaban por el Estrecho durante el verano austral.

Para el segundo viaje al Estrecho se eligieron dos barcos de menor porte que la pesada *Santa María de la Cabeza*: los paquebotes de 16 cañones *Santa Casida*, bajo el mando de Córdova y con 109 hombres, y *Santa Eulalia*, con 95 hombres, siendo Miera el comandante. Como oficiales científicos, destacamos al teniente de navío Cosme Damián Churruca y al teniente de fragata Ciriaco de Cevallos.

La expedición salió de Cádiz el 5 de octubre de 1788 y a los 70 días de navegación llegaron a las costas patagónicas; en la isla de Reyes, próxima a

Puerto Deseado, aparecieron seis marineros ingleses y un portugués abandonados en aquellos parajes por un barco dedicado a la caza de la ballena y pieles de lobo marino, quienes imploraron a Córdova que los admitiese a bordo y mostraron una gran profesionalidad y buen comportamiento durante todo el viaje.

El 19 de diciembre avistaron el cabo de las Vírgenes y se internaron en el Estrecho. El día siguiente a Navidad rebasaron el Puerto del Hambre. Cerca del cabo Lunes, Córdova organizó dos equipos de diez oficiales cada uno para que con las dos lanchas de remo de los paquebotes prosiguieran la exploración hasta el Pacífico. Después de muchas penalidades por temporales de vientos, corrientes y temperaturas gélidas, el 29 de enero observaron y situaron el cabo Pilar, término de su misión. Allí enarbolaron la bandera con siete vivas al rey. El día 30 dieron por concluidos sus trabajos, regresando a los paquebotes e iniciando su viaje de regreso a España el 13 de febrero de 1789. En él, el escorbuto afectó a numerosos miembros de las dotaciones, pero solo se produjeron dos muertos.

El resultado de las dos expediciones de Córdova fue la publicación de sendas relaciones, a veces editadas en un solo volumen. En el redactado por Vargas Ponce se incluye una erudita relación y explicación de los descubrimientos y expediciones anteriores, así como un estudio del suelo, clima y producciones de aquellos parajes. También hay una parte dedicada a los famosos patagones y otra sobre los problemas del poblamiento de aquella zona, con aspectos tan diversos como datos sobre las temperaturas, estado del cielo, vegetación y fauna.

Las circunnavegaciones

En principio, si una persona hace el tránsito completo alrededor de cada polo, habrá cruzado todos los meridianos; pero esto no se considera una «circunnavegación». Una definición básica sería la de una ruta que cubre por lo menos un círculo máximo, y, en particular, uno que pase a través de al menos un par de puntos antipodales uno del otro. En la práctica, para adjudicar récords y premios, dependiendo de cada método de viaje, se utilizan diversas definiciones de lo que es una circunnavegación del mundo.

Los yates que compiten en una regata de circunnavegación deben realizar un recorrido de por lo menos 21.600 millas náuticas (40.000 km) de longitud, tienen que cruzar el Ecuador y todos los meridianos en la misma dirección y acabar en el puerto en el que empezaron.

Como anteriormente ya hemos dicho que la primera circunnavegación, en una sola expedición, fue la de Elcano con la nao *Victoria* y que tardó más de tres años en completarla, desde 1519 a 1522.

Francis Drake, 58 años después, culminó la segunda vuelta al mundo, y ocho años más tarde el también pirata británico Cavendish realizó la tercera y, antes de que finalizara el siglo XVI, Van Noort fue el primer holandés que circunnavegó la tierra.

La mayoría de las vueltas al mundo del siglo XVII, cuando el Pacífico era «el lago español», la hicieron buques holandeses, mientras que las realizadas en el XVIII la mayoría fueron inglesas.

En general, se puede afirmar que las circunnavegaciones del XVI fueron descubridoras y colonizadoras. En el XVIII se llevaron a cabo las grandes expediciones científicas que se prolongaron en el XIX, en el que toda la costa oriental del Pacífico se independizó de España, y el XX fue el siglo de las vueltas al mundo de carácter deportivo y de las grandes regatas interoceánicas que, gracias a la apertura del canal de Suez en las postrimerías del siglo XIX y del de Panamá a principios del XX, en el siglo actual han hecho proliferar las vueltas turísticas al mundo.

De las circunnavegaciones españolas

Llama la atención el escaso número de circunnavegaciones españolas aun teniendo el control del estrecho de Magallanes y también del cabo de Buena Esperanza durante el período en que Portugal estuvo bajo la soberanía de la Corona española. Tal hecho fue debido a que el Estrecho no formó parte del sistema de comunicaciones marítimas del Imperio español. Y con respecto al cabo de Buena Esperanza, el primer barco español que lo dobló, después de la nao *Victoria* de Juan Sebastián de Elcano, fue el navío de la Real Armada *Buen Consejo*, mandado por Juan de Casens, en su viaje de ida y vuelta de Cádiz a Manila (1765-1767).

A lo largo de cerca de tres siglos, España solo completó seis expediciones de circunnavegación. Tres se programaron con antelación para tal fin —la de la *Astrea*, la de la *Ferrolana* y la de la *Nautilus*—, mientras que las otras tres restantes —la de la *Victoria*, la de la Escuadra de Asia y la de la Segunda División de la Escuadra del Pacífico— fueron fruto de la decisión que sobre la marcha tomaron los respectivos comandantes a la vista de las circunstancias que se presentaron en cada caso.

Destacar que entre 1776-78 se llevó a cabo la segunda circunnavegación española, de naturaleza comercial, a cargo de la Compañía de Filipinas con la fragata de la Real Armada *Astrea* mandada por Malaspina.

A caballo del cambio de siglo (1795-1803) la Escuadra de Asia, de Álava, insignia el *Montañés*, completó su vuelta al mundo, a la que le siguió la de la fragata *Ferrolana*; y ya avanzada la segunda mitad del siglo XIX, fue la circunnavegación de la *Numancia* en 1867, el primer buque acorazado que se atrevió a completar tal aventura, durante la mayor parte del viaje acompañada

por la *Berenguela*. A finales del XIX fue la corbeta *Nautilus* el primer buque escuela que consiguió esta hazaña (1892-1894).

Las diez vueltas al mundo, no circunnavegaciones, del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, botado el 5 de marzo de 1927 en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, ha completado diez vueltas al mundo: la primera en 1928-29 y la última en 2002-03, si bien, de conformidad con la definición de circunnavegación que anteriormente hemos apuntado, la mitad no pueden calificarse como tales, ya que cruzaron el canal de Panamá y el de Suez sin cortar la línea ecuatorial. Si los datos de que disponemos son correctos, ha atravesado una decena de veces el estrecho de Magallanes y en ninguna ocasión ha utilizado la vía del cabo de Hornos. En el crucero número 90 tenía el propósito de pasar del Atlántico al Pacífico por el Cabo, pero en aquel momento las condiciones meteorológicas no lo aconsejaron.





Detalle del cuadro *El regreso a Sevilla de Juan Sebastián de Elcano*, de Elías Salaverría, 1919. (Museo Naval de Madrid).