

# JUAN SEBASTIÁN ELCANO, PERSONAJE Y LIDER.

*Juan Sebastián Elcano, carácter and leader.*

**Hugo F. Fontena Faúndez\***

**Resumen:** Han transcurrido 500 años del descubrimiento del estrecho de Magallanes. Una empresa admirable, tanto por sus consecuencias como por la resiliencia, tesón y valentía de los hombres que la llevaron a cabo. Hernando de Magallanes fue el inspirador y el líder de esta hazaña; sin embargo, no pudo concluirla, siendo Sebastián Elcano quien finalmente consigue volver al puerto de zarpe tres años después. La hazaña logra completar la primera vuelta al mundo, comprobando así que la Tierra es esférica. Consecuentemente, España obtiene una nueva posición geopolítica en el comercio con el Oriente, hasta ese momento, monopolizado por Portugal.

67

---

**Palabras clave:** Hernando de Magallanes - Sebastián Elcano - Estrecho de Magallanes - Geopolítica - Circunnavegación

**Abstract:** The Strait of Magellan was discovered 500 years ago. An admirable undertaking, both for its consequences and for the resilience, tenacity and courage of the men who carried it out. Ferdinand Magellan was the inspirer and leader of this feat; however, he could not finish it, Juan Sebastian Elcano was who finally manages to return to the port of departure, three years later. The feat manages to complete the first round the world, thus verifying that the Earth is spherical. Consequently, Spain gains a new geopolitical position trading with the Orient, until that moment, monopolized by Portugal.

**Keywords:** Magallanes – Elcano – Strait of Magellan – Geopolitic – Circumnavigation

---

\* Capitán de Fragata (R) de la Armada de Chile. Oficial de Estado Mayor de la Academia de Guerra Naval. Magíster en Ciencias Navales y Marítima de la misma Institución. Master en Logística y Calidad del Instituto Directivo de Empresas-CESEM, España. Actualmente se desempeña como profesor en la Academia de Guerra Naval en las asignaturas de Logística, Conducción Política y Planificación. Email: hfontena@gmail.com

## **Introducción**

Las postrimerías del siglo XV fueron increíblemente prolíferas en descubrimientos, marcando en la cultura occidental la transición del medioevo al renacimiento. Es difícil aquilatar lo que debió ser para la gente informada, los cambios que se experimentaron, entre los cuales, los descubrimientos geográficos tienen un papel destacado. Tratando de establecer un paralelo con nuestro tiempo, la hazaña de Magallanes y Elcano solo sería comparable si llegáramos a otro planeta u otro mundo, que fue exactamente lo que ocurrió en esa época.

En el año 2020 se conmemoró el quinto centenario del descubrimiento del estrecho de Magallanes, cuyo nombre se debe al promotor de la expedición. El año 2021, se conmemora la muerte de Magallanes y el 2022 se celebrarán los quinientos años de la primera circunnavegación de la tierra, completada por Juan Sebastián Elcano, quien finalmente comprobó empíricamente la condición esférica de ésta, al navegar al poniente y regresar al mismo punto de zarpe desde el oriente.

El presente artículo indaga en la figura de Juan Sebastián Elcano en la expedición que logra circunnavegar el planeta. Para ello, en la primera parte de este trabajo se contextualiza respecto de la época en la que vivieron los sujetos históricos, luego se describe el viaje y las dificultades que superó la expedición; posteriormente se aborda la figura de Juan Sebastián Elcano y su liderazgo en el retorno a España. Finalmente, se describe el epílogo de la expedición y se extraen algunas conclusiones.

## **La época**

El siglo XV fue pródigo en grandes inventos tales como la imprenta (1449), el arcabuz (1460) y otros muy importantes para

los grandes descubrimientos que vendrían a continuación, la brújula<sup>1</sup> (1420) y el astrolabio<sup>2</sup> (1481) que permitieron avances en la cartografía y la navegación mejorando el conocimiento del rumbo y la latitud, posibilitando así la navegación de altura lejos de la costa.

Los llamados grandes descubrimientos tuvieron como motor el interés económico y disputas geopolíticas entre los reinos de España y Portugal; ya que debido a la toma de Constantinopla en 1453 el comercio con Oriente se había dificultado y encarecido, de allí provenían la seda, porcelana y especias, mientras que de África se traía oro y esclavos.

En 1487 el portugués Bartolomé Díaz recorrió la costa occidental de África y fue el primer europeo en doblar el Cabo de Buena Esperanza. En 1492 Cristóbal Colón cruza el Atlántico y arriba a América. Posteriormente, en 1497 Vasco de Gama comanda la primera expedición utilizando esta nueva vía y llega hasta la India, centro comercial del oriente en lo relativo a las especias (Cuesta, 2019, pp. 8-9).

## **El viaje**

Las potencias marítimas de la época eran Portugal y España, la primera poseía la ruta al oriente, a través del cabo de Buena Esperanza y, después del descubrimiento de América, ambas acordaron en el Tratado de Tordesillas (1494) el reparto del mundo, a través de un meridiano ubicado 370 leguas al oeste del Cabo Verde. Previamente, con el tratado Alcaçovas (1479), se había establecido que todos los territorios africanos, descubiertos o por descubrir quedaran bajo soberanía de Portugal, lo cual les otorgaba el monopolio del comercio de las

---

<sup>1</sup> Aunque en realidad se refiere a su perfeccionamiento ya que se estima que los chinos y vikingos, desde hacía tiempo la habrían utilizado.

<sup>2</sup> Sextante primitivo que permitía medir la altura de un astro y deducir la latitud de una nave.

especias<sup>3</sup> (Mollá, 2019, p. 2).

## Mapa 1

### *Carta universal de Jorge Reinel c. 1518*



70

Fuente: Facsímil de Otto Progel, 1825, Biblioteca Nacional de Francia. Obtenido de Mariano Cuesta Domingo (2019), p. 371.

La idea de Magallanes, de llegar a las Islas de las Especias (las actuales Molucas) por una ruta hacia al oeste no tuvo acogida en el rey de Portugal, quien no tenía interés en financiar otra ruta, pero sí interesó al rey de España ya que, de tener éxito, convertiría a su reino en el más rico del planeta con el comercio desde Oriente. La propuesta, en rigor, materializaba la idea original de Colón, navegar hacia el oeste, por aguas españolas hasta las Islas de las Especias (Molucas) y retornar por la misma vía. Como se puede inferir, nunca se pensó en circunnavegar el planeta, sino que acceder a la fuente de los productos de la Isla

<sup>3</sup> Las especias, entre ellas, la canela, el clavo, la pimienta, la nuez moscada, el jengibre eran muy demandadas ya que, en Europa, sobre todo la carne no se consumía fresca, por lo que las especias la aromatizaban y hacían más agradable al paladar y se consideraba también, su uso medicinal por sus propiedades antisépticas, estimulantes para la digestión, etc.

de las Especias por una ruta necesariamente distinta a la de los portugueses (Blanco, 2019, p. 353).

La empresa era en extremo complicada ya que no existía cartografía, asimismo los instrumentos utilizados para navegar eran precarios e inexactos y las embarcaciones existentes estaban diseñadas para una navegación costera y no oceánica. Como se puede apreciar, se enfrentaban a un cúmulo de dificultades, las que fueron abordadas como una oportunidad.

Al respecto, vale la pena preguntarse ¿Por qué enfrentar un desafío de esta envergadura?, ¿Cuál era su motivación? ¿La búsqueda de reconocimiento, de gloria o solamente un interés económico? No sabemos exactamente las motivaciones de Juan Sebastián Elcano ya que dejó muy pocos escritos y de su vida tenemos testimonios solo a contar de su hazaña, por lo que deberemos suponerlas. Es posible que en su caso sea una combinación de todas ellas ya que en esa época “hacerse de un nombre” era una aspiración natural y común, que además traía aparejados beneficios económicos; indudablemente que la motivación de sus mecenas<sup>4</sup> era, según Lira (2019), económica y además geopolítica en el caso de la corona.

La expedición financiada por particulares y por la Corona de Castilla, fue conformada por cinco embarcaciones: Trinidad, San Antonio, Concepción, Victoria y Santiago y contaba con cerca de 250 hombres<sup>5</sup>. Zarpó de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) el 20 de septiembre de 1519, haciendo escala en Tenerife (Canarias), continuaron navegando al sur pasando entre las islas de Cabo Verde y la costa africana, iniciando a continuación el cruce del

---

<sup>4</sup> La expedición, con un coste de ocho millones de maravedíes (lo que hoy serían 1,5 millones de euros), fue financiada por la Corona de Castilla, los Haro y los Fugger.

<sup>5</sup> No hay acuerdo respecto a la cantidad de hombres que componían la expedición. Existen números tan variados como 237, 239, 241, 244, 247, 250 y 265. Antonio Pigafetta, dotación de la expedición dice 237; sin embargo, en el Prólogo del libro “Primo Viaggio Intorno al Globo Terracqueo. La expedición de Magallanes-Elcano 1519-1522” por Antonio Pigafetta, Emilio Lamo de Espinosa entrega otras cifras “...18 de los 234 (o 265, según fuentes) que iniciaron el viaje...”.

Atlántico hasta arribar a Sudamérica para buscar un paso, tratando de emular lo que había hecho Bartolomé Díaz y Vasco de Gama años antes en África al alcanzar el cabo de Buena Esperanza. El 13 de diciembre de 1519 tocaron tierra, cerca de lo que hoy es Río de Janeiro y, el 27 de diciembre, después de descansar y reponer agua, continuaron navegando hacia el sur (González, 2019, p. 323).

En un desgastante proceso de prueba y error, explorando cada entrada y bahía, finalmente creyeron haber encontrado el apetecido y esperado paso del sur, pero después de 15 días de exploración se dieron cuenta que en realidad estaban en una gran bahía: la actual desembocadura del Río de la Plata<sup>6</sup>. El 31 de marzo de 1520, cansados y desmoralizados, después de meses de navegación y sin resultados, se quedaron en la bahía que llamaron San Julián, en lo que se denominaría posteriormente “Patagonia”. Con pocas provisiones y frío, decidieron invernar allí, ya que el tiempo empeoraba día a día. Se debe tener en cuenta que en esa época la mayoría de la tripulación dormía en cubierta, convivía con animales (vacas, cerdos, pollos), en condiciones de cuasi congelamiento, así es que realmente la vida de a bordo era muy dura, más allá de los problemas de alimentación e incertidumbre.

La decisión de Magallanes de racionar las provisiones y su negativa en señalar la ruta del viaje provocó el alzamiento de algunos capitanes que deseaban regresar a España estimando que la expedición había fracasado al no haber encontrado durante los primeros meses un paso al Mar del Sur. Esta rebelión<sup>7</sup> fue sofocada con mano dura, a través del ajusticiamiento de dos capitanes y el destierro de un tercero. La mayoría de los sublevados fueron perdonados, Juan Sebastián Elcano entre ellos, lo cual explica que no tuviera una mayor participación en

---

<sup>6</sup> El Río de la Plata ya había sido descubierto por Juan Díaz de Solís en 1516.

<sup>7</sup> Anteriormente, hubo otra rebelión justo después de zarpar de Tenerife, antes del cruce del Atlántico.

la empresa hasta la muerte de Magallanes en Filipinas (Lira, 2019).

La expedición soportó un invierno muy crudo, situación que empeoró con la pérdida de la nao Santiago y la desertión de la San Antonio, la nave más grande y con más provisiones que emprendió viaje de vuelta a España sin el conocimiento de Magallanes, que pensaba que estaba varada o perdida en la zona austral.

Hernando de Magallanes encuentra, finalmente, el ansiado paso entre los océanos y lo navega entre el 21 de octubre y el 27 de noviembre de 1520, siendo el primer europeo en avistar la actual tierra chilena, por lo que -en rigor- debiera considerársele como su descubridor.

Tal vez sea interesante registrar que el 11 de noviembre, según nos narra Pigafetta, cronista de la expedición, fondearon en el puerto de Las Sardinias, actual bahía Fortescue, en espera de las otras dos naves donde el capellán de la expedición, Pedro de Valderrama, celebró la primera misa en tierras chilenas. Posteriormente, el 28 de noviembre de 1520, más de un año después del zarpe de España, enfrentaron el mar que Magallanes bautizó como *Mare Pacificum* -vaya paradoja- debido a las excepcionales condiciones de tiempo y mar que encontró en ese momento (Pigafetta 2016, pp. 32-33).

En consecuencia, Magallanes tuvo mucha suerte al navegar por el estrecho, ya que lo normal es encontrar condiciones en extremo difíciles, especialmente para naves a vela, construidas con madera, cuyas dimensiones eran solo 28 metros de eslora y 2,5 metros de calado. La expedición no tenía como saberlo, pero -indudablemente- entre noviembre y diciembre es el mejor momento del año para cruzar el estrecho o navegar la zona austral ya que a fines de la primavera hay más horas de luz, temperaturas más agradables y en el sector del océano Pacífico la componente sur de los vientos es predominante, lo que es beneficioso para una

navegación tranquila.

La expedición celebró haber navegado con éxito por este paso y pensaron haber logrado lo más difícil, pero se equivocaron rotundamente ya que no conocían las dimensiones de este océano. De esta manera la navegación se prolongó al noroeste durante otros tres meses, sin avistar tierra ni tener la oportunidad de reaprovisionarse, hasta arribar finalmente a las Islas de Los Ladrones (Guam) el 6 de marzo de 1521 y, posteriormente, a las Islas Filipinas el 16 del mismo mes. En resumen, desde el puerto de Santa Cruz, al sur de San Julián, hasta la Isla de Los Ladrones (llamadas luego Islas Marianas), les tomó 139 días en total.

El mencionado Pigafetta, nos entrega el siguiente relato de lo vivido en esta etapa de la expedición:

Durante tres meses y veinte días no pudimos conseguir alimentos frescos. Comíamos bizcocho a puñados, aunque no se puede decir que lo fuera porque era polvo mezclado con gusanos y lo que quedaba apestaba a orines de ratas. Bebíamos agua amarilla que llevaba podrida muchos días. También comíamos algunas pieles de buey que cubrían la parte superior del palo principal. (Pigafetta, 2016).

Es difícil dimensionar la situación de hambre, sed, enfermedad e incertidumbre que esa gente vivió, algunos estaban sufriendo escorbuto y no sabían cuándo verían tierra. En términos actuales, podemos afirmar que el liderazgo, resiliencia, tenacidad, valentía fueron sencillamente admirables. Hay que reconocer en Hernando de Magallanes su fuerza y entereza, notable fue la manera en que sofocó los motines y mantuvo la fe en su proyecto.

Hernando de Magallanes, marino y soldado valiente, muere el 27 de abril de 1521 en la Isla de Mactán (Filipinas) en la batalla del mismo nombre. Por ende, Magallanes no circunnavegó el globo ni llegó a las Islas de las Especias; sin embargo,



indudablemente tiene el mérito de haber obtenido el financiamiento de los reyes católicos, haber planificado, organizado y comandado esta expedición que produjo cambios notables en términos geográficos, geopolíticos, científicos y de navegación.

## **Juan Sebastián Elcano**

Juan Sebastián Elcano, nacido en 1476 en Guetaria (Guipúzcoa) era un navegante consumado. Había sido propietario de una nao que perdió por la demora en pagar sus servicios a la Corona de Castilla y había participado en expediciones a Argel y en las campañas de Gonzalo Fernández de Córdoba (el Gran Capitán), por lo que se infiere tenía conocimientos náuticos y experiencia militar. Conoció a Hernando de Magallanes en 1518, fue contratado como maestre de la Concepción, siendo el responsable de aperar y contratar la dotación para esa nao (Aguinagalde, 2019, pp. 288-296).

Con un papel relativamente secundario, en su condición de maestre de la nao Concepción, ayudó a sofocar el primer motín que enfrentó Magallanes durante la navegación por el Atlántico. Sin embargo, participó en el motín de San Julián; si bien se le perdona la vida, es degradado y no tiene mayor figuración hasta la muerte de Magallanes. Probablemente, su condición de navegante experto y los conocimientos de cosmografía que poseía contribuyeron a que se le perdonara la vida. Las referencias respecto de su participación inicial en la expedición son escasas, su protagonismo emerge tras la muerte de Magallanes. Se suma a lo anterior, que la expedición en sí no era de carácter militar, por lo que hubo varios cambios de capitanes, sin que existiera una línea de mando que definiera los reemplazos (Aguinagalde, 2019).

La muerte de Magallanes supuso un tremendo impacto en la

expedición. Lo sucede el piloto João Lopes Carvalho, quien presenta dificultades en la conducción, recorriendo varias islas hasta arribar finalmente a Borneo. En el intertanto, debido a la falta de dotaciones (muertes por enfermedad y combates) y mal estado de la Concepción, deciden quemarla, quedando solo las naos Trinidad y Victoria<sup>8</sup>. Durante ese trayecto, deben fondear para hacer reparaciones a las naves; es ahí cuando se produce un acuerdo para cesar a Lopes Carvalho y asume como Capitán General Gonzalo Gómez de Espinoza, que había sido capitán de la Victoria y que ahora iza su insignia en la Trinidad. Por otra parte, Juan Sebastián Elcano es elegido para asumir como capitán de la nao Victoria (Aguinagalde, 2019).

Finalmente, el 8 de noviembre de 1521, arriban a las Islas de las Especias o Especiería (Islas Molucas), siendo bien recibidos y provistos de las especias que eran cultivadas en esa parte del mundo, cumpliendo con la misión con que fue concebida esta expedición. La situación general, sin embargo, no era buena, la dotación estaba diezmada, las naves en mal estado y además se tenía conocimiento que los portugueses estaban enterados de su presencia y era un asunto de tiempo que vinieran en su busca.

## El retorno

El 8 de diciembre zarpan ambas naves, pero una avería en la quilla de la Trinidad los obliga a detener el regreso para repararla con medios locales, varándola y descargando la carga.

Pigafetta, en su relato, no aclara la discusión que debió existir.

Hay autores que estiman que la decisión de la vuelta al mundo fue una decisión general, ambas naos zarparon juntas, y solo después de descubrir la avería de la Trinidad se decide que la Victoria zarpe a España rumbo al Oeste; mientras que la Trinidad, una vez reparada, debía hacerlo retromarchando,

---

<sup>8</sup> La nave San Antonio había desertado y vuelto a España después del motín de San Julián y la nave Santiago se había perdido en un temporal en esa misma época.

cruzando el Mar del Sur (océano Pacífico) hasta Panamá, donde podrían recibir ayuda en esa posesión española en el Pacífico.

La historia de la Trinidad fue lamentable. Al término de sus reparaciones inició el viaje de regreso en dirección a América, pero debido a malos tiempos, vientos contrarios y sumado el mal estado del casco, deben volver a las Molucas. Allí son encontrados y capturados por los portugueses, se les confisca la carga y son sometidos a trabajos forzosos. De esa dotación, solo tres tripulantes sobrevivieron y fueron repatriados después de años por intercesión del emperador.

La ruta a través del cabo de Buena Esperanza era muy riesgosa dado que los portugueses, como se ha indicado previamente, contaban con la posición y contaban con estaciones logísticas y comerciales a lo largo de toda la ruta. En términos actuales, podemos decir que tenían y ejercían el control de mar; adicionalmente, no se contaba con información ni cartografía del área a navegar. Se debe tener presente que los portugueses tenían el monopolio del comercio, aspecto reconocido por España y el rey había dado instrucciones muy claras a Magallanes de no violar los tratados que establecían esa situación. Esta decisión implicaba cuatro aspectos relevantes: contravenir una orden expresa del rey de Castilla, eludir a los portugueses, navegar sin cartas y no recalar a puerto para repostar.

Suponemos que existió la determinación y la idea heroica de ser parte de una hazaña, ser los primeros en la historia de la humanidad en circunnavegar el planeta. Después de todo, como se indicó anteriormente, las dificultades eran muchas por lo que no resulta extraña la idea y el simbolismo que conlleva ser los primeros. La idea del héroe es un aspecto bastante abordado en la mentalidad de la época y ello seguramente, debió estar presente también en esta decisión.

La nao Victoria zarpó de Tidore, en las Islas Molucas, el 10 de febrero de 1522. Contaba con 47 tripulantes, 13 indios y 600

quintales de clavo (27 toneladas aproximadamente). Para eludir las estaciones, bases y rutas de los portugueses, navegaron desde Timor, sin tocar tierra durante 153 días. En su trayecto descubren las Molucas del Sur, donde había en abundancia nuez moscada y pimienta. De forma instintiva y con gran acierto, Juan Sebastián Elcano realizó una navegación ortodrómica<sup>9</sup> casi perfecta. Podemos suponer que de no haber sido así, y se hubiera desviado algo al sur, podría haber descubierto Australia (Pigafetta, 2016).

Después de bordear África, ya en el Atlántico, toman la decisión de recalar en la isla principal del archipiélago portugués de Cabo Verde en el Atlántico para reaprovisionarse, ya que la situación de hambre, sed y agotamiento, después de 5 meses de navegación se había tornado insostenible. Elcano lo recuerda en su aviso al Rey “Entre el cabo de Buena Esperanza y las islas de Cabo Verde se nos murieron veintidós hombres”<sup>10</sup>.

78

Con acuerdo de toda la dotación y simulando ser una nave proveniente del nuevo mundo, recalán en Cabo Verde y adquieren provisiones, pero son descubiertos, debiendo zarpar de emergencia, perdiendo 13 hombres que no alcanzaron a embarcar<sup>11</sup> logrando continuar la navegación de regreso a España. Nuevamente una larga navegación, de 55 días que representaron el último esfuerzo, ya que desistieron de detenerse en las islas Canarias, por temor a que los portugueses los interceptaran.

A continuación, una síntesis de la expedición completa en el Cuadro 1 y además posteriormente, una perspectiva muy general de la expedición y considerando que la ruta conducida por Elcano se efectuó entre Brunei y Sanlúcar de Barrameda en el Mapa 2.

---

<sup>9</sup> Una ortodrómica es un círculo máximo, la ruta más corta entre dos puntos terrestres.

<sup>10</sup> Sic “*E así se nos morieron veynte e un onbres de hanbre, e [por] falta de mantenimiento tomamos las yslas del Cabo Verde*,”. Extracto de la carta que Elcano le envía a Carlos V. Para acceder a la carta, se sugiere revisar el siguiente link: [https://docs.wixstatic.com/ugd/9a00c3\\_0a0118dd2ccd4e36a3dbda390c8b0071.pdf](https://docs.wixstatic.com/ugd/9a00c3_0a0118dd2ccd4e36a3dbda390c8b0071.pdf)

<sup>11</sup> Estos 13 hombres y los 3 sobrevivientes de la Trinidad fueron repatriados posteriormente por gestiones del emperador español.

## Cuadro 1

### *Síntesis del itinerario de la expedición*

Lugar de zarpe	Fecha de inicio	Lugar de arribo	Fecha de arribo	Número de días y obs.
Sanlúcar de Barrameda	20 de septiembre de 1519	Islas Canarias	26 de septiembre de 1519	6 días
Tenerife	30 de septiembre de 1519	Bahía Santa Lucía (Brasil)	13 de diciembre de 1519	75 días
Bahía Santa Lucía	27 de diciembre de 1519	Río de la Plata	11 de enero de 1520	15 días
Río de la Plata	2 de febrero de 1520	Puerto San Julián	31 de marzo de 1520	58 días
Puerto San Julián	24 de agosto de 1520	Puerto Santa Cruz	26 de agosto de 1520	2 días
Puerto Santa Cruz	18 de octubre de 1520	Isla de Los Ladrones (Guam)	6 de marzo de 1521	139 días
Isla de Los Ladrones	9 de marzo de 1521	Isla Homonhon (Filipinas)	16 de marzo de 1521	7 días
Isla de Homonhon	25 de marzo de 1521	Isla Limasawa (Filipinas)	28 de marzo de 1521	3 días
Isla Limasawa	4 de abril de 1521	Cebú (Filipinas)	7 de abril de 1521	3 días Posterior al arribo, muere H. Magallanes.
Cebú	1 de mayo de 1521	Brunei	9 de julio de 1521	69 días
Brunei	29 de julio de 1521	Tidore (Islas Molucas)	8 de noviembre de 1521	102 días En este periodo asume S. Elcano.
Tidore	21 de diciembre de 1521	Isla de Timor	25 de enero de 1522	26 días
Isla de Timor	7 de febrero de 1522	Islas de Cabo Verde	10 de julio de 1522	153 días
Islas de Cabo Verde	13 de julio de 1522	Sanlúcar de Barrameda	6 de septiembre de 1522	55 días Fin de la expedición.

Fuente: Elaboración del autor, a partir de antecedentes extraídos de <https://www.rutaelcano.com/la-primera-vuelta-al-mundo>

## Mapa 2

### Mapa general de la expedición



80

Fuente: Sitio web Ruta Elcano. Disponible en [//www.rutaelcano.com/la-primer-vuelta-al-mundo](http://www.rutaelcano.com/la-primer-vuelta-al-mundo)

## Liderazgo

Normalmente la historia es pródiga en narrar los hechos, datos y circunstancias acaecidas durante el viaje; sin embargo, es interesante detenerse un momento para destacar las cualidades de liderazgo de Juan Sebastián Elcano, necesarias para llevar a cabo una empresa de esta envergadura. El liderazgo, entendido como el conjunto de habilidades directivas para influir en la forma de ser o actuar de las personas o en un grupo de trabajo determinado, haciendo que este equipo trabaje con entusiasmo hacia el logro de sus metas y objetivos, es precisamente lo que pretendemos analizar a través de la experiencia y de los hechos narrados.

El viaje de circunnavegación, en su ejecución y consecuencias constituye definitivamente una hazaña y como tal, requirió jefes

extraordinarios, a la altura de la empresa realizada ¿Cómo se logró aquello? ¿De qué forma fueron capaces de encarar desafíos de esa magnitud? son preguntas que ayudan a extraer algunas conclusiones.

En términos actuales, siete atributos más valorados para lo que reconocemos como un liderazgo efectivo, se estima que fueron entre otras<sup>12</sup>:

1. Comunicación. Su capacidad para convencer y persuadir a su dotación a seguir la ruta más peligrosa, desconociendo la orden del rey y mantener su idea original de navegar, meses, sin tocar tierra, sin una cartografía de apoyo. Se estima que su visión de ser parte de la historia debe haber sido un elemento muy convincente. El zarpe de Filipinas, el recalcar en Cabo Verde fueron determinaciones que fueron consultadas a la dotación así es que se infiere que escuchó otras opiniones.
2. Influencia. Elcano fue elegido, después de otros capitanes. Su valor, ejemplo personal, conocimiento técnico y pericia marinera eran parte de su personalidad y le conferían autoridad. Sus hombres “decidieron” seguirlo.
3. Inteligencia emocional. Esta cualidad se aprecia muy relacionada con la capacidad de escuchar críticas y observaciones. La recalada a Cabo Verde, alejado de la idea inicial de no recalcar en puertos portugueses fue una decisión acertada, aplicando tacto, tino y criterio, dada la situación de moral, logística y sanitaria extremas.
4. Pensamiento estratégico. Como se indicó anteriormente, la idea de hacer una circunvalación del planeta y transmitir el

---

<sup>12</sup> Del Modelo de Liderazgo del Ejército de Chile, obtenidas en <https://cle.ejercito.cl/>

sentido de trascendencia a su dotación tiene que haber sido parte de su visión, al menos así se infiere su agilidad mental, con el aviso que le da al rey a su recalada “Mas sabera tu alta magestad, lo que en mas avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el ocidente e venyendo por el oriente”<sup>13</sup>.

5. Conocimiento y experticia. Elcano inició el viaje como maestro de la Concepción, elegido por Magallanes. Había sido armador de una nao, había estado en África y tenía experiencia en combate. Se sabe que, pese a estar involucrado en el motín de San Julián solo fue degradado, se asume que fue por sus conocimientos y experiencia, lo que posteriormente es refrendado al ser elegido capitán de la Victoria y culminar con éxito la empresa.

82

6. Confianza. Si bien no se posee información para referirnos a esta cualidad, pero es simple asumir que definitivamente debía tenerla, desde el momento que acepta su nombramiento como capitán y por sus actuaciones y después de haber completado el viaje.

7. Compromiso y pasión. No se puede explicar de otra forma, al haber sido capaz de comandar el buque y su tripulación desde las Molucas, navegando al sur, en navegación de altura, alejado de costa y de rutas portuguesas, sin derroteros y enfrentando el hambre, enfermedades y malos tratos.

Aunque se han identificado algunos atributos de liderazgo evidenciados por Juan Sebastián Elcano, valga un justo reconocimiento a que ello es totalmente aplicable a Magallanes,

---

<sup>13</sup> Carta que envió al Emperador a su recalada a Sanlúcar de Barrameda, destacando su mayor logro “haber dado la vuelta al mundo”. Extracto de la carta que Elcano le envía a Carlos V.



incluso en un grado superlativo, porque si bien Elcano se encontró en una situación límite, compleja en que no había muchas opciones, tenían claro que deseaban volver a su gente y país; Magallanes en cambio, zarpó de España, un mundo conocido para ir hacia lo desconocido. Elcano y su gente sabían exactamente a donde querían llegar, su problema era por dónde y cómo hacerlo, pero el estado final deseado era muy claro.

## Epilogo

El 6 de septiembre de 1522, tres años después de que Hernando de Magallanes inició la expedición con 5 buques y 250 hombres, solo uno de ellos, la nao Victoria al mando de Juan Sebastián Elcano, entra al puerto de Sanlúcar con solo 18 tripulantes, la mayoría de ellos enfermos y famélicos. Pigafetta describe magistralmente este momento “El sábado 6 de septiembre entramos en la bahía de Sanlúcar, desde que habíamos partido hasta que regresamos a ella recorrimos, según nuestra cuenta, más de 14.460 leguas y dimos la vuelta al mundo entero” (Pigafetta, 2016).

El valor de su carga cubrió totalmente el costo de la expedición, que había sido financiada por la corona de Castilla en un 75% y el resto por comerciantes, en lo que hoy día denominamos una asociación público-privada.

El emperador Carlos I le concedió una renta vitalicia de 500 ducados de oro anuales, que desgraciadamente nunca llegó a cobrar, y un escudo de armas con un globo terráqueo y la leyenda “*Primus circumdedisti me*”<sup>14</sup>.

## Conclusiones

Hernando de Magallanes y su tripulación fueron los primeros

---

<sup>14</sup> El primero que me circunnavegó.

Europeos en avistar lo que hoy es tierra chilena.

La expedición de Magallanes se estima que podría inscribirse dentro de las hazañas de la humanidad. Sus hombres fueron los primeros en dar la vuelta al mundo. Con ello, se demostró que la Tierra era redonda y se comprobó que las tierras descubiertas por Colón no formaban parte de las Indias. Si Magallanes fue el inspirador de esta empresa, se evidencia entonces que Elcano sería el hombre clave que la materializó y la llevó a buen término.

Esta expedición trajo consigo grandes cambios y consecuencias históricas. Luego de la circunnavegación al planeta, la construcción naval debió adaptarse para contar con buques más grandes, con mayor capacidad de carga, mayor autonomía y condiciones maríneas más aptas para enfrentar la altamar y navegaciones más prolongadas.

En el ámbito científico la cartografía, cosmografía y la navegación tienen un impulso inmenso, potenciando la era de los grandes descubrimientos.

84

Se estima que geopolíticamente, España se consolida junto a Portugal como las potencias marítimas hegemónicas de Europa.

Para España se abrió la posibilidad de acceder a las islas de las especias, evitando el monopolio portugués existente en ese momento. Por otra parte, se abre la posibilidad de conectar a China con los mercados europeos y se neutraliza la consecuencia de la caída de Constantinopla a manos del Imperio otomano.

Asimismo, se evidencia la importancia del poder naval como herramienta para sustentar la economía, abrir nuevas rutas comerciales y proteger las líneas de comunicaciones marítimas.

La tecnología, los medios materiales, la logística siempre será un aspecto relevante en cualquier empresa, pero son los sueños, la motivación, el tesón, perseverancia y valentía los atributos que explican que empresas “imposibles” puedan llegar a buen término cuando son planteadas y conducidas por un liderazgo potente, que arrastra voluntades y lealtades. El arte del mando

consiste en tratar con la naturaleza humana y ello amerita dedicar la vida a aprenderlo.

Hernando de Magallanes, marino portugués al servicio de España se estima que fue el gestor de una empresa extraordinaria. Juan Sebastián Elcano, sería el marino español capaz de completar esta empresa; ambos simbolizan uno de los aportes de España a la época de los grandes descubrimientos y el inicio de una nueva era con cambios geopolíticos trascendentes.

## Referencias

Aguinagalde Olaizola, F. B. (2019). El capitán Juan Sebastián, o Elcano en su Entorno. Guetaria, la circunnavegación y la corte del emperador. *Revista General de Marina*, agosto septiembre, pp. 287-302.

Barros Arana, D. (1861). D. *Vida i viajes de Hernando de Magallanes*.  
<http://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0000790.pdf>

Blanco Núñez, J. (2019). Capitanes, Maestres, Pilotos y Tripulaciones en la primera Circunnavegación del globo. *Revista General de Marina*, agosto, pp. 343-361.

Cuesta Domingo, M. (2019). Elcano en el vórtice de la cartografía. *Revista General de Marina*, agosto septiembre, pp. 363-381.

Casino de Madrid. (2010). *Elcano, historia de una hazaña y un barco*.  
<https://www.casinodemadrid.es/revista/elcano/mobile/index.html>

Elcano. *La primera vuelta al mundo*. Museo Marítimo Vasco. Visita personal del autor en 2020.

González Fernández, M. (2019). “La nao Victoria”, *Revista General de Marina*, agosto septiembre, pp. 323-341.

Mazón, T. (s/f). *La primera vuelta al mundo*.  
www.rutaelcano.com

Mollá Ayuso, L. (2019). El viaje. Etapas y derrotas seguidas. *Revista General de Marina*, agosto septiembre 2019, pp. 303-312.

Moreno Jeria, R. (2017). *Magallanes y Elcano. La empresa de la primera circunnavegación del mundo*. Lima, Ernst & Young.

Lira, E. (2019). *La Expedición de Magallanes-Elcano. La Primera Vuelta al Mundo*. National Geographic.  
[https://historia.nationalgeographic.com.es/a/primera-vuelta-mundo\\_14660](https://historia.nationalgeographic.com.es/a/primera-vuelta-mundo_14660)

---

Pigafetta, A. (2016). *Primo Viaggio intorno al Globo Terracqueo*. Madrid, Real Instituto Elcano