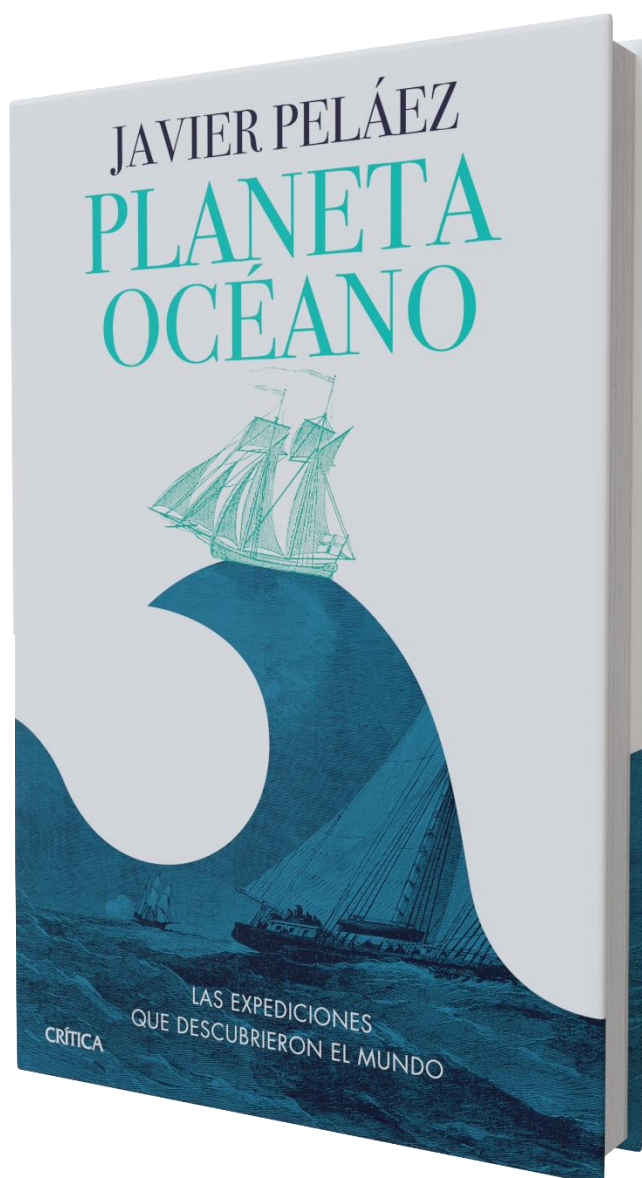


CRÍTICA

# Planeta océano

JAVIER PELÁEZ

Las expediciones que  
descubrieron el mundo



A LA VENTA EL 25 DE MAYO

AUTOR DISPONIBLE PARA ENTREVISTAS

**PARA AMPLIAR INFORMACIÓN, CONTACTAR CON:**

Erica Aspas (Responsable de Comunicación Área Ensayo):

689 771 980 / [easpas@planeta.es](mailto:easpas@planeta.es)

# SINOPSIS

Durante miles de años, la inmensa presencia del agua en este planeta Océano supuso el principal elemento de separación entre pueblos y culturas... hasta que llegó la navegación. Mucho se ha hablado de la importancia histórica de la rueda, pero la aparición de las primeras embarcaciones, o la simple invención de la vela, forjó el destino de reyes y civilizaciones, propició que el intercambio y la cultura florecieran, y consiguió que el mar dejara de ser una barrera para convertirse en el principal elemento de unión del mundo.

En *Planeta Océano*, nos embarcaremos en un viaje a lo largo del tiempo donde analizaremos los navíos que marcaron una época, conoceremos los navegantes que cambiaron nuestra idea del mundo y las travesías que transformaron el comercio, el arte o la ciencia.

Desde el primer hombre que se aferró a un tronco para no ahogarse hasta los submarinos que consiguieron alcanzar el lecho marino del Abismo Challenger, estas páginas nos ilustran los periplos y travesías más apasionantes realizados en los últimos milenios. Con una mirada curiosa y recopilando anécdotas poco conocidas, Javier Peláez nos regala una historia de la navegación novedosa y apasionante.

# EL AUTOR



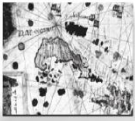
**Javier Peláez** (Puertollano, 1974) es escritor y comunicador científico. Autor de *500 años de frío. La gran aventura del Ártico* (Crítica, 2019). Es uno de los fundadores de la plataforma Naukas.com, editor de ciencia en Yahoo y guionista en el *Cazador de Cerebros* de RTVE. Durante más de una década ha escrito en diferentes medios de comunicación (*El País*, *El Español*, *National Geographic*, *Voz Populi*). Es coautor de los podcasts *Catástrofe Ultravioleta* y *La Aldea Irreductible*, y ha colaborado en diferentes proyectos radiofónicos y televisivos (Radio Nacional de España, Radio Televisión Canaria). Es ganador de tres premios Bitácoras, un premio Prisma a la mejor web de divulgación científica y un Premio Ondas al mejor programa de radio digital.



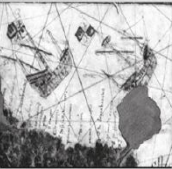
Mapamundi pintado sobre pergamino, de 93 cm por 183 cm. Se conserva en el Museo Naval de la Armada de Madrid. Fue hecho por encargo del obispo de Burgos y consejero de los Reyes Católicos, Juan Rodríguez de Fonseca.



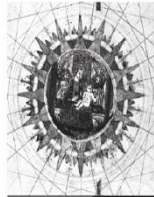
La imagen de San Cristóbal y debajo el texto: «Juan de la Cosa la hizo en el puerto de S: mã en el año de 1500».



Cuba, representada como una isla.



Juan de la Cosa realizó tres viajes antes de 1500, acompañado de Cristóbal Colón, Vespuccio y Ojeda.



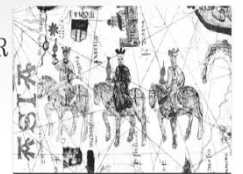
La Virgen y el Niño, dibujados aparte, recortados y pegados dentro de la Rosa de los Vientos.

MERIDIANO DE LAS ISLAS AZORES

En el norte de Asia, Ydolo de Ydólatras, adorado en la ciudad de Castrema.

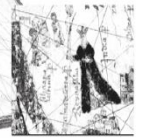


Gog y Magog, la historia de su encierro tras los montes de Caspio es una leyenda medieval.



Los Reyes Magos situados en Asia.

ECUADOR



El nacimiento de Jesús junto a la reina de Saba en la península arábiga.



Las costas siguen la tradición de las cartas portulanas mallorquinas y portuguesas.

El perfil de África está definido gracias a las cartas náuticas de los portugueses. El de Asia sigue las teorías ptolemaicas, leyendas y relatos mitológicos.



La torre de Babilonia. El preste Juan cerca de Etiopía.

Barcos portugueses llegando a la India.



# EXTRACTOS DE LA OBRA

## INTRODUCCIÓN

«Durante miles de años, la inmensa presencia del agua en este planeta Océano supuso el principal elemento de separación entre pueblos y culturas... hasta que llegó la navegación. Mucho se ha hablado de la importancia histórica de la rueda, pero la aparición de las primeras embarcaciones, o la simple invención de la vela, marcó el destino de reyes y civilizaciones, propició que el intercambio y la cultura florecieran y consiguió que el mar dejara de ser una barrera para convertirse en el principal elemento de unión del mundo.»

«[...] tras los primeros meses de febril acopio y documentación, llegué a una sencilla conclusión: no existe ni existirá «la historia de la navegación». El campo por tratar es tan formidable y desmesurado que los inconscientes que nos hemos atrevido a abordar esta tarea imposible apenas podremos aspirar a escribir «una historia de la navegación». »

## ORÍGENES

«Por supuesto, ni la ciencia ni la historia, ni siquiera la arqueología, podrán decirnos quién fue el primer marino ni cuál fue su navío. Las primeras embarcaciones se construyeron con madera, juncos o incluso papiros, materiales frágiles que se pudrieron rápido y que no han resistido el paso del tiempo. La lógica nos incita a pensar que los inicios de nuestra especie en la más primitiva navegación fueron cuestión de simple supervivencia.»

«¿Cómo indagar en los orígenes de la navegación si aquellas primitivas embarcaciones no se han conservado? La solución se encuentra en las evidencias indirectas de navegación, ya sea en migraciones humanas, que resultan casi imposibles de imaginar sin el uso de embarcaciones, o en objetos exóticos y materiales fuera de lugar cuya respuesta lógica es que se transportaron desde algún rincón exterior.»

«El hallazgo de un navío es algo fascinante, no solo por los datos y pistas que nos ofrece sobre la tecnología y las capacidades de aquellos que lo construyeron, sino porque nos abre una ventana de conocimiento a la época en la que se utilizó, el entorno donde desarrolló sus funciones, los objetivos de quienes lo hicieron navegar.»

«Junto a anzuelos y arpones, el sapiens de finales del Paleolítico se hizo con herramientas que han pasado demasiado desapercibidas, pero que cambiaron la historia para siempre. Inventos como el remo o las velas se remontan a miles de años en el tiempo y su utilidad ha sido tan increíble que, al igual que el fuego o la rueda, han llegado hasta nuestros días con pocas modificaciones en su esencia.»

«Fue el comercio en esos ríos el que propició la aparición de la escritura cuneiforme, el sistema decimal y el cálculo en la antigua Mesopotamia. Conocer y anticiparse a las crecidas del río Nilo empujó a los egipcios a las artes de la astronomía y el cálculo del tiempo. La necesidad de volver a marcar los límites de los terrenos de cultivo, después de las inundaciones anuales del Nilo, impulsó el desarrollo de la geometría y la aparición de instrumentos de medición de áreas y volúmenes.»

«Mil años antes de que se escribieran los primeros pasajes de la Biblia, los babilonios ya contaban con un relato en el que los dioses advierten al héroe Atrahasis de la llegada de un diluvio y le ordenan construir un barco que, siguiendo la tradición de las guffas, debía tener un casco circular. Las tablillas que narran la Epopeya de Gilgamesh son realmente específicas y dan detalles e instrucciones de cómo se debe fabricar esa embarcación.»

«Pero los dioses que generosamente donaron a Egipto el río de la vida no fueron tan espléndidos al dotarlos de materiales para construir barcos: los egipcios contaban con una magnífica vía de navegación fluvial, pero en su vasto imperio, a excepción ocasional de palmeras, higueras o sicomoros, apenas crecía madera de buena calidad para fabricar embarcaciones.»

«Hace cinco mil años, los egipcios se convirtieron en grandes maestros de la construcción de barcos. En un tiempo relativamente corto pasamos de simples troncos labrados, balsas de juncos atados y cestos de mimbre a las deslumbrantes embarcaciones egipcias capaces de transportar con comodidad por el río enormes cargas que superaban las 40 toneladas. [...] Así surge la primera gran expedición conocida: los viajes egipcios a la enigmática tierra de Punt, famosa por su riqueza y por la producción de valiosas resinas aromáticas, como el incienso o la mirra.»

## MEDITERRÁNEO

«*Mediterráneo* es un vocablo compuesto, procedente del latín, que significa literalmente 'en medio de la tierra', fiel reflejo de la situación geográfica de ese mar, un extenso volumen de agua emparedado entre tres continentes.»

«A pesar de que tan solo alberga el 1 % de las aguas del planeta, el Mediterráneo contiene el 10 % de la sal de todos los océanos. Para explicar este desmesurado volumen de sal, el Mediterráneo debería haber actuado como una enorme salina durante al menos cien mil años y evaporar unas cincuenta veces su volumen de agua; es la denominada «crisis salina del Mesiniense».»

«El simple deseo de trasladarnos desde un punto A cualquiera hasta un lejano e incierto destino en un punto B ha resultado ser la actividad que más conocimiento, ciencia y tecnología ha brindado al ser humano en toda su historia.»

«A pesar de la calidad del cedro para construir navíos consistentes, de nuevo la fragilidad de los materiales utilizados y la poca resistencia de la madera al paso del tiempo nos han privado de la conservación de los primeros navíos fenicios. Recurrir a fuentes indirectas vuelve a ser útil para descubrir sus embarcaciones más antiguas gracias a los bellos frisos que adornan las impresionantes puertas de Balawat del palacio de Salmanasar III, que hoy se pueden visitar en el Museo Británico.»

«Las velas fueron adquiriendo mayor protagonismo por motivos obvios: los remeros ocupan demasiado espacio, que era importante reservar para las mercancías. Por esta razón, durante muchos siglos, los barcos destinados al comercio y transporte fueron incorporando el velamen como principal fuerza de desplazamiento, mientras que las embarcaciones de guerra continuaron por el camino de los remos, puesto que no necesitaban espacio para la carga y sí una rápida capacidad de maniobra.»

«Diez años después, en 1998, llegaba el gran descubrimiento, el pecio Mazarrón 2. Se trata del barco más antiguo y más completo que se ha encontrado en el Mediterráneo y es una maravilla de la ingeniería naval de la época, hace unos 2.700 años, con una eslora que supera los 8 metros y algo más de 2 metros de manga.»

«Era la primera talasocracia de la historia; el dominio de los mares los llevó a controlar todo su entorno y su estrategia era clara y eficaz: crear una red de factorías y colonias que sirvieran para su actividad principal, el comercio. Cartago, Cádiz, Málaga, Almuñécar, Abdera, Ibiza, Hadremeto, Palermo, Túnez...; la lista de colonias fenicias podría alargarse durante varias páginas, lo que nos lleva a plantearnos hasta dónde llegaron realmente los navíos fenicios...»

## PERIPLO

«Los cartagineses resultaron vencedores y conservaron más de cien barcos intactos..., un valioso excedente al que, tras la guerra, decidieron dar un uso diferente organizando una gran expedición al continente africano al mando de un noble llamado Hannón de Cartago.»

«Cada avance humano en conocimiento y tecnología ha estado estrechamente ligado al uso y la combinación de nuevos materiales, desde la piedra de las pirámides al hormigón de los acueductos romanos, desde el acero de las catanas japonesas al litio en la batería de tu móvil, desde las lascas de sílex de los hombres de Atapuerca a los nanotubos de carbono en la sonda espacial Juno que orbita alrededor de Júpiter.»

## CLÁSICOS

«En 1943, Cousteau y Gagnan presentaban al mundo su Aqua-Lung, el primer aparato de respiración subacuática autónoma de circuito abierto que se convertiría inmediatamente en un éxito mundial y en la mayor herramienta para explorar los océanos inventada por el ser humano hasta el momento. [...] Su regulador abrió el océano a los investigadores y su divulgación televisiva lo mostró al público en sus casas.»

«Los textos eran de utilidad, los restos arqueológicos diseminados aquí y allá también ayudaban, pero descubrir y analizar un verdadero barco en el mismo fondo donde se hundió representó un verdadero salto de calidad en el conocimiento de la navegación y la construcción naviera a lo largo de los siglos.»

«Anticitera y Mahdía representan los mejores ejemplos de naufragios en el siglo I a. C. y nos ponen sobre la pista de cómo se construían los navíos en esta época clásica, qué tecnología se había desarrollado, qué clase de mercancías transportaban o qué rutas utilizaban para la navegación.

«Roma trató el mar como *res communis*, es decir, como un elemento no susceptible de propiedad porque no existía forma de controlar algo que consideraban sobrenatural. Los griegos, en cambio, inevitablemente influidos por su propia geografía repartida en archipiélagos, hicieron del mar la esencia de su civilización, de su cultura, de su mitología.»

«Un buen diseño sobrevive al paso del tiempo, y el trirreme griego, heredero de la pentecóntera cartaginesa, será el navío de guerra más replicado y utilizado durante los siguientes siglos.»

«Una de las desventajas más importantes que sufrieron los antiguos navegantes fue el desconocimiento de los logros, o fracasos, de sus predecesores. Ya sea porque cayeron en el olvido (como Escílax de Carianda) o porque fueron tachados de imposibles o legendarios (como Ctesias) [...].»

«Alejandro sabía bien que, si quería conquistar Asia, primero debía descubrirla. Incluso en las campañas bélicas la geografía tiene un papel fundamental, y el griego era consciente de que para adueñarse de un gigantesco territorio inexplorado debía conocerlo al máximo.»

## ROMA

«Los romanos no fueron navegantes renombrados, pero sí fueron grandes geógrafos. En este aspecto, Estrabón sentó cátedra al afirmar que la geografía, en esencia, se hallaba al servicio de la política imperialista del Estado [...].»

«Para entender la colosal importancia que ha tenido el comercio de especias en la apertura al mundo de las diferentes sociedades y civilizaciones, es conveniente tener en cuenta un hecho incontestable a lo largo de la historia: la comida sabía fatal.»

«Pero sobre todo Roma era grande, desproporcionada para su época, y esa inmensidad requería un tráfico de mercancías acorde con su escala.»

«Surgieron así diferentes tipos de embarcaciones, adaptadas a la carga que desplazaban. La especialización fue un punto clave y, de este modo, los panzudos navíos de siglos anteriores evolucionaron hacia una diversidad nunca vista [...].»

«Los quinquerremes fueron los buques protagonistas en Roma y podían llegar a transportar cientos de personas, entre soldados y remeros. Las cubiertas se doblaron y se levantaron robustos castillos de madera que daban protección y un lugar con buenas vistas para los arqueros.»

«La ingeniería romana se abrió paso en infraestructuras ya existentes en Egipto. El Estado romano invirtió mucho dinero en ampliar y reparar los enclaves y puertos del mar Rojo, en reforzar las relaciones diplomáticas, e incluso, pocos años más tarde, el emperador Trajano iba a retomar uno de los proyectos más ambiciosos de la historia: un canal que conectara el Mediterráneo con el mar Rojo.»

## ORIENTACIÓN

«Tal y como comprobamos en los primeros capítulos, una vez que el ser humano se aventuró a dejar la comodidad de la navegación fluvial y se alejó de la costa, donde ya no podía orientarse utilizando el cabotaje, la orientación en mar abierto requería combinar experiencia acumulada, conocimientos astronómicos y cálculos matemáticos.»

«[...] si un investigador o un marino considera que un madero encontrado es en realidad una antigua canoa, pues la reconstruye y se lanza al mar con su réplica. Si un etnógrafo cree que

los vikingos llegaron hasta América, pues construye su propio *drakkar* y zarpa rumbo a Terranova. Si un aventurero noruego considera que los pueblos de Sudamérica navegaron miles de kilómetros hacia la Polinesia, pues ata unos grandes troncos con cuerdas y se lanza al océano para probar que es posible.»

«Para los habitantes de las islas Marshall, el mar no es una masa de agua, sino un terreno con unas características propias y reconocibles que podían representarse en estos primitivos mapas y entramados de palos y conchas.»

## BRÚJULA

«No es de extrañar, por tanto, que la brújula, uno de los avances más útiles para la navegación, tardara varios siglos en llegar a Occidente desde su aparición en China. Curiosamente, el uso de materiales imantados en Oriente no tuvo una aplicación directa a la navegación, sino que se dedicó, en primer lugar, a tareas de adivinación, magia y ritos tradicionales.»

«Mientras en Europa olvidábamos muchos de los pasos que dieron las culturas abiertas y curiosas que nos precedieron, en China se disponían a vivir una de las épocas más fascinantes de la historia del ser humano. Más allá de la consabida brújula o la pólvora, los avances en matemáticas, astronomía, comercio, arquitectura o tecnología que se produjeron en Asia y Oriente Medio durante estos siglos son un claro recordatorio de que, si queremos encontrar una Edad Media más luminosa, deberíamos mirar hacia esas regiones para encontrar buenos ejemplos antes que reescribir la historia de Europa.»

«Durante unos fugaces pero espléndidos años, los chinos fueron los reyes indiscutibles del océano y sus conquistas marítimas dejaron una huella imborrable en el devenir de la navegación. El hombre que consiguió estas hazañas se llamaba Zheng He y, a principios del siglo XV, se convirtió en el almirante de la mayor flota jamás contemplada en el tiempo.»

«Los barcos tesoro desplazaban veinticinco veces más tonelaje que los navíos de Vasco de Gama y treinta veces más que la Santa María de Colón. Las innovaciones técnicas chinas, el descomunal tamaño de sus navíos y, por último, el número de unidades que componían aquella flota en cada una de las expediciones hacen del proyecto de Yongle el más ambicioso de la historia hasta el desembarco de Normandía.»

«La armada seguía la línea de costa y, además de la brújula, los marinos chinos contaban con una extensa biblioteca náutica en sus barcos tesoro.»

## EUROPA

«La Liga Hanseática representa aún hoy una de las coaliciones internacionales más exitosas de toda la historia y, en sus momentos de mayor esplendor, contaba con la unión de casi doscientas ciudades del norte de Europa.»

«Todos los elementos ya están ahí, solo falta que el tiempo y los constructores más ingeniosos vayan uniendo los puntos, combinando las ventajas de unos y otros, hasta que por fin, en el siglo X, aparezca el barco definitivo que terminará imponiéndose, la cuna de los grandes galeones, las rápidas carabelas y naos, las ligeras fragatas... Se conoce como «coca» y su nombre proviene del término germánico Kok, concha. Si estuviéramos hablando



de evolución y antropología, la coca hanseática sería algo así como la Eva mitocondrial, el ancestro común del que surgirían las diferentes ramas de la construcción náutica en los próximos siglos.»

«Llegar hasta Tierra Santa no era fácil e implicaba hacer un trayecto final por mar. La ruta más habitual incluía tomar un barco desde las repúblicas marítimas italianas, en especial Venecia, que, siempre atenta a nuevas oportunidades de negocio, entendió que los peregrinos, y ahora las cruzadas, podrían reportar buenos beneficios. Evidentemente, en la Edad Media no existía nada parecido a un servicio regular de transporte, no había horarios o paradas, exceptuando la galera veneciana que, una vez al año, partía hacia Tierra Santa cargando peregrinos.»

«Las naciones y culturas comerciantes eran asimismo las más abiertas de mente; recibían no solo productos, sino influencias, ideas y tendencias.»

## ATLÁNTICO

«Hay cosas que no se valoran hasta que se pierden, y en concreto el primer viaje de Colón no cobró interés en España hasta que se perdieron esos territorios a comienzos del siglo XIX. De hecho, los primeros estudios sobre los barcos del navegante datan de ese cuarto centenario en 1892. En la época del descubrimiento no se hacían planos de los navíos antes de construirlos; por tanto, cuando la comisión intentó buscar información fidedigna sobre lo realizado cuatro siglos antes, apenas encontraron algunos cuadros y reseñas en escritos.»

«Los errores geográficos de Colón no deben empañar sus muchos aciertos y contribuciones. No se tenían noticias de que ningún barco hubiese logrado adentrarse en mar abierto durante más de dos semanas.»

«En esta carrera marinera entre las dos grandes potencias del siglo XV, debemos mencionar también un aspecto importante en el proceso de financiación de Colón: su ambición económica. Si sus demandas hubieran sido más razonables, es muy posible que los barcos hubieran zarpado años antes.»

««Las tres carabelas de Colón» es una frase que se utiliza con frecuencia, a pesar de que la nave capitana, la Santa María, era muy distinta a sus dos compañeras. Por supuesto, «las dos carabelas y la nao o carraca de Colón» suena bastante peor, pero, si queremos ser rigurosos con la historia, hemos de señalar las evidentes diferencias entre las embarcaciones utilizadas en el primer viaje a las Indias.»

«Las embarcaciones colombinas contaban con poca ayuda y los instrumentos que llevaban a bordo se limitaban a una aguja de marear, un astrolabio, un cuadrante para calcular la latitud, un par de ampollitas o relojes de arena para medir el tiempo y un escandallo o sonda para medir la profundidad del fondo marino.»

## CARTOGRAFÍA

«Las cartas náuticas, los portulanos o los derroteros tuvieron a menudo igual o más importancia que cualquier palabra impresa, y, en este caso, el mapa de Juan de la Cosa consiguió un hito maravilloso: reunir en una sola imagen casi todos los conocimientos geográficos adquiridos por el ser humano hasta el siglo XV.»

«Llamar «viaje menor» a una expedición oceánica comandada por Ojeda, con Juan de la Cosa de piloto y con tripulantes de la talla de Américo Vespucio, es menospreciar la importancia de una travesía que consiguió importantes hitos históricos.»

«La llegada de los europeos a América representa el evento mejor documentado de contacto entre culturas tan apartadas, y el objetivo primordial de «rescatar», es decir, de comerciar, en estos viajes andaluces nos lleva a una cuestión básica durante los primeros años del descubrimiento: ¿cómo se comunicaban dos pueblos que jamás habían interactuado y cuyas lenguas no tenían ni una sola palabra en común? [...] Pronto quedó claro que el camino más eficaz y directo era utilizar intérpretes y mediadores. Se traían a España como cautivos y aquellos que aprendían un léxico básico se convertían en la más preciada posesión de los primeros conquistadores.»

«Las tierras descubiertas ya tenían nuevo nombre. El planisferio de Waldseemüller alcanzó una difusión enorme y aquel nuevo término, América, sonaba bien y conquistó rápidamente a los geógrafos y cartógrafos europeos, que lo repitieron, copiaron y reprodujeron hasta la saciedad en sus cartas geográficas y libros. Por supuesto, muchas voces se alzaron en contra de este repentino y deshonroso bautizo, sobre todo en España.»

## **APÉNDICE I. PIRATERÍA**

«Nuestro objetivo es analizar las expediciones marítimas que consiguieron expandir el conocimiento y, sean considerados piratas o no, los corsarios tuvieron un papel fundamental en ese aspecto. Por tanto, y en contra del criterio de Gosse, en este apéndice trataremos a los corsarios siguiendo razones objetivas y también algo egoístas: sería un desperdicio no incluirlos, puesto que perderíamos la ocasión de descubrir algunas de las aventuras más increíbles que se han vivido en el mar.»

«Al igual que los orígenes de la navegación, los primeros pasos de la piratería se hunden en las raíces del tiempo y son imposibles de rastrear. Conociendo bien la naturaleza ambiciosa y astuta del ser humano, podemos intuir que el origen de la piratería es tan antiguo como la propia navegación. No debió de pasar mucho tiempo desde que se empezaron a transportar valiosas mercancías mediante navíos hasta el momento en que alguien entendió el beneficio, fácil y directo, que podía obtener saqueando aquellas primeras cargas flotantes.»

## **PACÍFICO**

«Conseguir una ruta directa hasta el origen de las especias seguía siendo el objetivo principal de las potencias europeas. Portugal inició su exitoso plan con Bartolomé Díaz y al final obtuvo su travesía completa al circunnavegar África gracias al viaje de Vasco de Gama. España parecía haber conseguido la suya con la empresa de Colón, pero pronto quedó claro que aquellas costas no eran las Molucas, y aunque con suerte se podrían encontrar otros alicientes, definitivamente allí no estaban las especierías.»

«La apertura oceánica que brindaron las travesías de Colón cambió notablemente la manera de abastecer un barco y preparar una expedición. Solo atravesar el Atlántico ya suponía estar cerca de dos meses sin avistar tierra firme, todo un desafío de logística gastronómica [...]»

«Gracias a los registros conservados de la Casa de la Contratación, sabemos que, en la empresa de Magallanes, la partida de presupuesto más importante y cara fue la destinada al vino, que superaba cualquier otro aspecto de la expedición, incluso el armamento.»

## MOLUCAS

«El proyecto que Magallanes presentaba al joven Carlos I en Valladolid iba mucho más lejos y era mucho más ambicioso que el primer intento realizado por Díaz de Solís para Fernando el Católico. [...] Su propuesta no solo incluía el descubrimiento del paso hacia el mar del Sur por un estrecho aún desconocido; también afirmaba ser capaz de llegar a las islas de las especias por una ruta más corta que la de los portugueses y, como gran colofón del asunto, decía poder demostrar que esas islas, las más opulentas del mundo, se encontraban dentro de la demarcación española. En resumidas cuentas, el portugués estaba ofreciendo al joven Carlos I los elementos claves para el dominio del mundo.»

«El noble veneciano Antonio Pigafetta representa una figura innovadora que se embarca en esta empresa mercantil a título personal, como un simple viajero, un aventurero en busca de nuevas experiencias con las que redactar una crónica.»

«La flota se movía ahora por tierras frías y agrestes, tan cercanas a la Antártida que, si hubieran seguido navegando rumbo sur durante poco más de una semana, hubieran sido los primeros en descubrir la mítica *Terra Australis Incognita*.»

## ELCANO

«La declaración que Elcano haría al final del viaje sobre estos días nos informa de tres puntos importantes: que le quitan el mando a Carvalho por incompetente, que son los hombres quienes lo eligen como capitán y que fue Elcano quien ofreció el rumbo que había que seguir hasta las Molucas. Ningún capitán antes, ni Duarte Barbosa, ni Carvalho, ni siquiera Magallanes, había logrado marcar un derrotero claro para llegar a su destino.»

«Regresarían harapientos y sin apenas ropas con las que cubrirse, pero más ricos de lo que nunca hubieran imaginado. Todo lo que se pudiera comprar y cargar allí multiplicaría por cien su valor al regresar a España; un par de puñados de esa bendita pimienta, canela o clavo eran suficientes para comprar una casa.»

«La decisión final fue separar la escuadra, algo que tampoco figuraba en las precisas instrucciones redactadas por el rey. Elcano zarparía con la Victoria bajo su responsabilidad hacia el oeste, mientras que Gómez Espinosa se afanaría en carenar el casco de la Trinidad, taponar la vía de agua e intentar el regreso a España cruzando de vuelta el Pacífico, por el mismo camino que casi los mata a la ida. En la práctica, cualquiera de las dos opciones era una locura.»

«El 6 de septiembre de 1522, un navío desvencijado entraba en la bahía de Sanlúcar con dieciocho marineros famélicos, sucios y casi desnudos. En tierra la gente estaba atónita. Era la Victoria, uno de los barcos que había zarpado, hacía más de tres años, para encontrar la ruta a las Molucas por el oeste.»

«También es importante señalar que todos estos viajes y expediciones, incluido el del propio Cristóbal Colón, se hacían con el objetivo de alcanzar las deseadas islas de las especias y, sin embargo, el hombre que efectivamente lo consiguió, Gómez de Espinosa, ha quedado relegado a un segundo plano.»

## TORNAVIAJE

«[...] conector de las difíciles aguas que se disponían a atravesar, se ideó un sistema para recuperar cualquier navío que se perdiese en el trayecto. Los capitanes acordaron un punto de reunión, en la bahía brasileña de Todos los Santos, donde esperarían a los rezagados durante veinte días. Si el barco extraviado no aparecía en ese tiempo, se buscaba un claro en aquel lugar y se enterraba una olla en la arena con una nota manuscrita en la que se informaba del rumbo y de su próximo destino. Sobre esta «cacerola mensajera» se levantaba una gran cruz que servía de marca bien visible.»

«Arrancadas violentamente de la formación, las dos naves inician su propia aventura. Las hipótesis históricas, la documentación, los hallazgos posteriores y, por qué no, la imaginación nos dibujan una épica travesía en la que los marinos a bordo de la San Lesmes, que intenta alcanzar las Molucas por su cuenta, terminaron arrastrados de manera fortuita hasta las costas de Nueva Zelanda, Tasmania y, finalmente, Australia, adelantándose así dos siglos y medio a James Cook.»

«El tiempo pasaba inexorable. Los meses se transformaron en años, los años en décadas y el tornaviaje seguía sin llegar. El emperador había fallecido en su retiro en Yuste y un nuevo rey, Felipe II, pone en su punto de mira la apertura de la ruta que tanto se le había resistido a su padre. [...] El tornaviaje se había convertido en el talón de Aquiles del imperio. Los cinco fracasos previos convencieron al prudente monarca de que la nueva expedición debía contar con el mejor cosmógrafo que el reino poseía. La clave consistía en convencer a Urdaneta de que abandonara por un tiempo su retiro espiritual y regresara a las aventuras marineras.»

## APÉNDICE II NAUFRAGIOS

«[...] los naufragios se clasificaban en tres clases: los casuales, los deliberados y aquellos que proceden de la impericia. Los deliberados son los que decide el capitán, de acuerdo con la tripulación, para evitar perjuicios mayores; los derivados de la impericia son los causados por errores humanos, ya sea por torpeza, mal juicio o inexperiencia, y los naufragios casuales son «aquellos que motiva la furia de los elementos sin que el navegante pueda hacer nada para contrarrestarlos.»

«Las razones del hundimiento del Vasa han acabado convirtiéndose en una compleja cuestión que, durante décadas, ha mantenido ocupados a investigadores, expertos navales e historiadores. Hoy podemos simplificar estas causas afirmando que, desde su construcción hasta su botadura, casi todo lo que podía salir mal con aquel barco terminó saliendo mal.»

«Todos los suecos de cierta edad recuerdan dónde se encontraban o qué estaban haciendo la mañana en que el Vasa asomó a la superficie. El reloj marcaba las nueve horas y tres minutos de un primavera 24 de abril de 1632 cuando los primeros marcos, erosionados por

el tiempo, surgían milagrosamente del agua y despuntaban al aire por primera vez en 333 años.»

«[...] uno de los principales motivos de los naufragios ha sido el desconocimiento de la posición del barco en el mar. La navegación de cabotaje, con la seguridad de tener siempre tierra a la vista, nunca necesitó de excesivos cálculos ni de complicadas herramientas; los problemas llegaron con la imparable apertura oceánica. Desde el momento en que Colón se aventuró a cruzar el Atlántico, los marinos de los siglos venideros se encontraron rodeados de agua, sin más referencia que la proporcionada por sus propias mediciones (navegación a estima) o por la guía que pudieran obtener del firmamento (navegación astronómica).»

«John Harrison dedicó toda su vida a un solo propósito, un objetivo que hoy parece sencillo, pero que en su época representaba toda una utopía: desarrollar un reloj que marcara la hora con exactitud en alta mar. El propio Isaac Newton, que claramente apostaba por medios astronómicos, consideraba que crear un reloj de esa precisión no estaba al alcance de su era.»

## ILUSTRACIÓN

«Medir el mundo es el primer paso para entenderlo, y una de las cuestiones que durante siglos ha ocupado la mente de sabios, filósofos y científicos ha sido la forma de nuestro planeta.»

«A partir de ahora, y junto con los intereses tradicionales, las expediciones venideras sumarán un afán científico con el objetivo de aumentar nuestro conocimiento del universo, recopilar datos importantes y confirmar (o desechar) las más diversas teorías sobre el mundo.»

## ABISMO

«[...]Entre esta pléyade de científicos y aventureros se encuentra también Edward Forbes, un botánico y zoólogo que, muy a su pesar, jugará un inesperado papel en el nacimiento de una novedosa disciplina científica: la oceanografía.»

«La hipótesis azoica de Forbes indicaba que los fondos oceánicos eran páramos yermos y deshabitados, pero los estudios impulsados por las compañías telegráficas, y sobre todo las muestras recogidas a gran profundidad, empezaban a arrojar dudas importantes.»

## SOLITARIOS

«Pocas veces se menciona que el turismo fue una aportación decimonónica que también transformó nuestro mundo de arriba abajo. El viaje como búsqueda de sensaciones, como experiencia casi espiritual, sin necesidad de encontrar riqueza, comercio o especias. Los postulados románticos, unidos a un sentimiento nacionalista cada vez más arraigado, favorecieron un creciente anhelo de aventuras inédito hasta el momento.»

«Joshua Slocum fue el primer marinero que dio la vuelta al mundo en solitario y su razón fue un sencillo «porque puedo». Ciertamente, en 1895 pocas personas contaban con la experiencia, los conocimientos, la valentía y las gotas de locura necesarias para iniciar una circunnavegación [...].»

## AMENAZAS

«Los objetivos establecidos por las Naciones Unidas para el año 2020 han resultado decepcionantes y lo más frustrante de todo es que la realidad apunta a que las siguientes metas, fijadas para los años 2025 o 2030, van a seguir el mismo mal camino. La salud de los mares, y, por tanto, de la vida que contiene, está experimentando un proceso de cambio difícilmente reversible, ya que, además, se está acelerando en las últimas décadas.»

«El océano tiene su límite y conforme absorbe más y más CO<sub>2</sub>, su química natural también se altera, aumenta su acidez y disminuye su capacidad de amortiguar el impacto del calentamiento global. Su ayuda tiene un precio y los estudios alertan de que «los océanos pueden pasar de ser sumideros de carbono a convertirse en sus chimeneas, pueden pasar de frenar el cambio climático a acelerarlo.»

«El gran protagonista de nuestros océanos es en realidad muy pequeño, pero resulta indispensable para el desarrollo de todos y cada uno de los ecosistemas acuáticos. El fitoplancton es la base de la alimentación del resto de las especies marinas, es el combustible gracias al cual funciona toda la cadena trófica... y está disminuyendo a un ritmo alarmante. Los datos señalan que, desde 1950, el fitoplancton presente en nuestros mares ha descendido un 40 %, una desaparición sin precedentes que afecta especialmente al hemisferio norte y a las regiones polares.»

«La moderna exploración y la investigación científica serán también imprescindibles en el futuro de nuestro planeta Océano. Las expediciones que han surcado las páginas de este libro tan solo han arañado unas delgadas capas del conocimiento que nuestros mares atesoran. Los próximos retos tecnológicos nos invitan a mirar hacia la Luna, hacia Marte y las estrellas, pero debemos recordar que nuestro planeta aún esconde maravillas y sorpresas fascinantes y muchas de ellas nos esperan pacientes bajo las olas.»



# CRÍTICA

**Para ampliar información, contactar con:**

**Erica Aspas (Responsable de Comunicación Área de Ensayo)**

**M: 689 771 980 / E: [easpas@planeta.es](mailto:easpas@planeta.es)**

