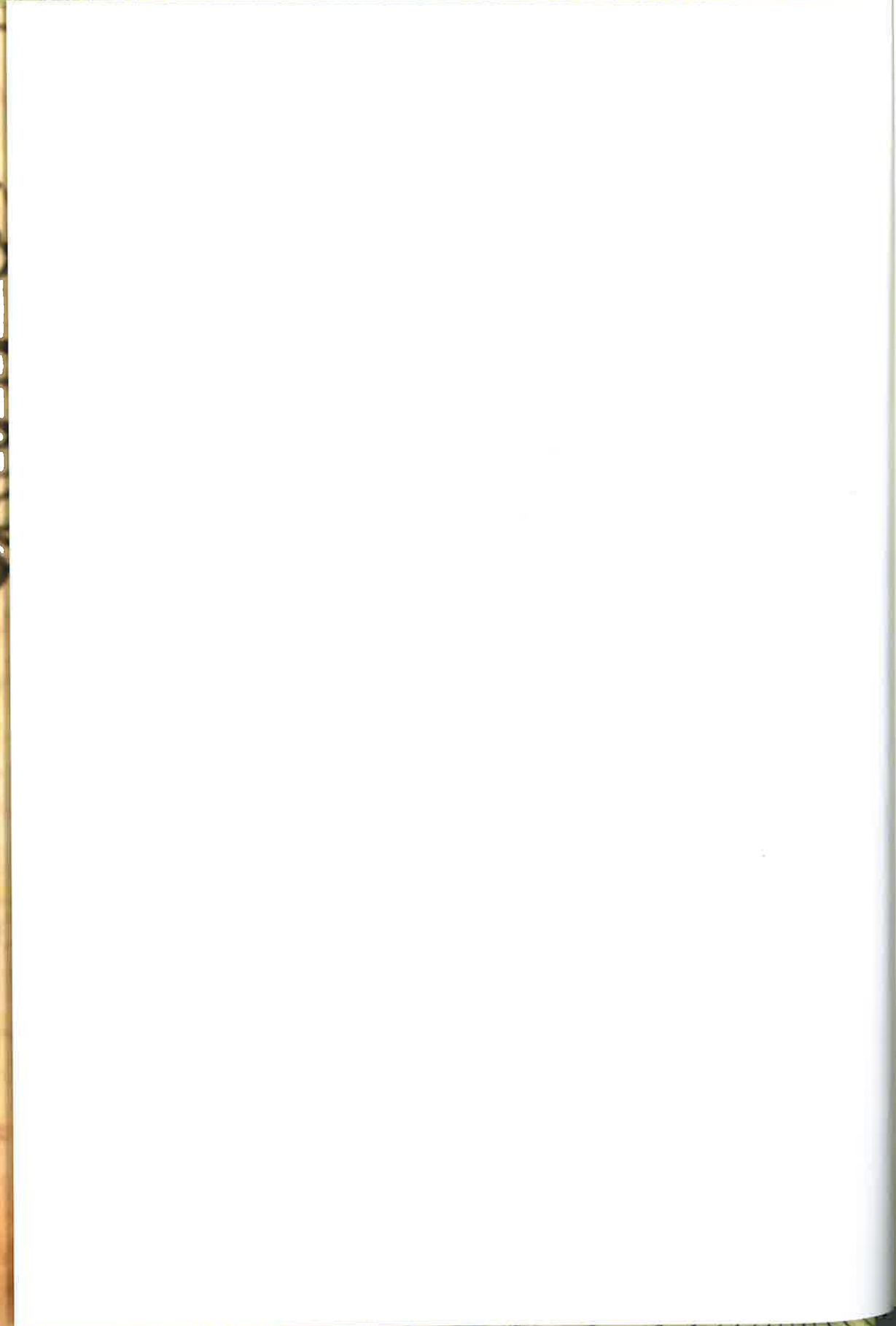
A historical map of the Americas, showing North and South America with various geographical features and place names. A central white box contains the title text. The map includes labels like 'SIVE INDIA', 'CHILAGA', 'BRASIL', 'CHILI', and 'ANTHROPO PRAGI'. It also features a compass rose in the bottom right and a scale at the bottom left.

V CENTENARIO
LA PRIMERA
VUELTA AL MUNDO:
UNA GESTA
PARA RECORDAR

ENRIQUETA VILA VILAR (Coord.)



V CENTENARIO
LA PRIMERA
VUELTA AL MUNDO:
UNA GESTA
PARA RECORDAR

- Coordina -

ENRIQUETA VILA VILAR

- Textos de -

ANTONIO-MIGUEL BERNAL RODRÍGUEZ

ENRIQUETA VILA VILAR

MANUEL ROMERO TALLAFIGO

PABLO EMILIO PÉREZ-MALLAÍNA

RAMÓN MARÍA SERRERA CONTRERAS

SALVADOR BERNABÉU ALBERT

Edita
Fundación Unicaja



Coordina
Enriqueta Vila Vilar

Textos de
Antonio-Miguel Bernal Rodríguez
Enriqueta Vila Vilar
Manuel Romero Tallafigo
Pablo Emilio Pérez-Mallaína
Ramón María Serrera Contreras
Salvador Bernabéu Albert

Diseño y maquetación
Páginas del Sur S.L.

Imprenta
Artes Gráficas Moreno

ISBN
978-84-92526-84-0

Depósito Legal
MA 1672-2019

Índice

INTRODUCCIÓN.....	4
AGRADECIMIENTOS.....	9
CAPÍTULO I	
SEVILLA, PUERTO ABIERTO AL ATLÁNTICO	
Enriqueta Vila Vilar.....	11
CAPÍTULO II	
LA BÚSQUEDA DE LAS ESPECIAS Y LA HAZAÑA DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN	
Salvador Bernabéu Albert.....	39
CAPÍTULO III	
VIDA Y MUERTE EN EL MAR: NAVÍOS Y TRIPULACIONES	
Pablo E. Pérez-Mallaína.....	66
CAPÍTULO IV	
FIGURAS DE IDA Y VUELTA: FERNANDO DE MAGALLANES Y JUAN SEBASTIÁN ELCANO	
Manuel Romero Tallafigo.....	98
CAPÍTULO V	
EL ESTRECHO DE MAGALLANES EN LA CARTOGRAFÍA EUROPEA (1544-1635)	
Ramón María Serrera Contreras.....	138
CAPÍTULO VI	
EL NEGOCIO DE LA ESPECERÍA: COSTES Y CONSECUENCIAS ECONÓMICAS. Financiación y beneficios de la expedición "Magallanes-Elcano"	
Antonio-Miguel Bernal Rodríguez.....	171
BIBLIOGRAFÍA.....	216

CAPÍTULO II

LA BÚSQUEDA DE LAS ESPECIAS Y LA HAZAÑA DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN

Salvador Bernabéu Albert⁴¹

La intención de este capítulo es conocer los objetivos del viaje que inició como capitán Hernando de Magallanes en 1519, soldado y proyectista luso al servicio de España, y concluyó, dando la vuelta al mundo por primera vez, el marino vasco Juan Sebastián Elcano en 1522 al mando de la única nave que regresó a Sevilla de las cinco que formaban parte de la expedición enviada por Carlos V al archipiélago asiático de las Molucas. Junto a los fines, nos interesa conocer la ruta seguida, las incidencias durante la navegación, la odisea en mares y océanos desconocidos, la suerte de hombres y naos, las pérdidas, ganancias y consecuencias de este viaje que, además de dejar una huella imborrable, el surco que fue dejando la Victoria en tres océanos, demostró empíricamente su esfericidad y destró un buen número de mitos nacidos en la época clásica y en los siglos del medioevo.

- El universo del viaje

La expedición Magallanes-Elcano fue organizada por la corona española para lograr tres objetivos principales. El primero fue demostrar que las islas

⁴¹ El doctor Bernabéu es investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Director de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos y Director del *Anuario de Estudios Americanos*. Autor de numerosos libros y artículos, es experto en la historia del Norte de México y del Pacífico. Este trabajo se enmarca en el Proyecto I+D PGC2018-095224-B-100, dirigido por el doctor Manuel Herrero Sánchez

de la Especiería (Molucas) pertenecían a Castilla por el Tratado de Tordesillas (1493). El segundo era iniciar el comercio directo de las especias más demandadas por los europeos (clavo, canela, pimienta, nuez moscada, jengibre y azafrán), que no sólo servían para hacer más atractiva la comida, sino la posibilidad de conservar gran cantidad de viandas para realizar largos viajes o sostener grandes ejércitos o poblaciones, además de sus aplicaciones medicinales y supuestamente afrodisíacas. Por último, el tercer objetivo era geográfico: conseguir alcanzar las islas Molucas, siempre navegando hacia occidente, abría la posibilidad de descubrir nuevas islas, estrechos y reinos, que se incorporarían a la Corona de Castilla gracias a futuras conquistas o acuerdos con sus gobernantes.

El 10 de agosto de 1519, las cinco naves que componían la flota magallánica levaron anclas de Sevilla, concretamente del puerto trianero de las Muelas, y siguieron la corriente del Guadalquivir hasta su desembocadura en el Atlántico, deteniéndose en Sanlúcar, donde río y océano se encuentran, para ultimar los preparativos. Días antes, en la cercana iglesia del convento de Nuestra Señora de la Victoria, perteneciente a la orden de los mínimos de san Francisco de Paula, don Sancho Martínez de Leiva, asistente de Sevilla, entregó la bandera real al capitán general de la armada al Maluco, el portugués exiliado Hernando de Magallanes, quien la homenajéo y juró servir al rey Carlos I como buen vasallo. Seguidamente, el resto de capitanes y oficiales de la armada juraron obedecerlo⁴².

Los nombres de las naos, sus toneles y costos fueron los siguientes: la San Antonio, de 120 toneles, con un costo de 330.000 mrs.; la Trinidad, de 110 toneles, 270.000 mrs.; la Concepción, de 90 toneles, 228.750 mrs.; la Victoria, de 85 toneles, 300.000 mrs., y la Santiago, de 75 toneles, 187.000 mrs. En relación precio/tonel, la nao más cara fue la Victoria y la más barata la Trinidad, quizás por la reciente construcción de la primera, mientras esta última sería la más deteriorada cuando se adquirió, a pesar de lo cual, ya reparada, fue elegida como la capitana. Efectivamente, las cinco naves fueron varadas en la ribera del Guadalquivir, arreglándose su tablazón antes de ser carenadas y calafateadas. Después se pasó a cambiar las velas, jarcias y arboladuras de mala calidad o dañadas, así como toda la cabuyera (conjunto de cuerdas y cabos menudos)⁴³.

⁴² Gil, Juan, "Los hombres y el rol del viaje de Magallanes", en Manuel J. Parodi (coord.), *In Medio Orbe (II). Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*, Sevilla, Junta de Andalucía, 2017, pp. 31-57.

⁴³ La organización y abastecimiento de la expedición está estudiada con detalle en Fernández Vial, Ignacio y Fernández Morente, Guadalupe, *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*, Sevilla, Muñoz Moya editores, 2001

De Sanlúcar, la expedición partió el 20 de septiembre tras la llegada de todos los capitanes y oficiales, el embarco de los últimos víveres y mercancías, y la confesión de toda la tripulación. La Trinidad iba dirigida por el citado Magallanes, llevando a bordo a Esteban Gómez como piloto y a Francisco de Albo como contraemaestre, mientras la San Antonio fue capitaneada por Juan de Cartagena, y la Concepción, -en la cual viajaba Juan Sebastián Elcano como contraemaestre-, por Gaspar de Quesada. Los dos barcos restantes, la Victoria y la Santiago, fueron mandados, respectivamente, por Luis de Mendoza y Juan Serrano, este último nombrado, asimismo, piloto mayor de la expedición. Las bodegas de todas las naves iban repletas de alimentos, agua y vino para alimentar a una importante dotación por dos años, tiempo en el que se estimó la duración del viaje. En cuanto a las tripulaciones, los oficiales de la Casa de la Contratación anotaron 241 personas en el alarde celebrado dos días antes de la partida (62 en la Trinidad, 59 en la San Antonio, 44 en la Concepción, 45 en la Victoria y 31 en la Santiago), si bien Pigafetta apunta 237 y el historiador marítimo Fernández de Navarrete, 265. El profesor Juan Gil ha identificado a 250 expedicionarios que partieron de Sanlúcar, a los que había que añadir tres personas embarcadas en la isla de Tenerife. Pero, sin duda, lo más destacable del reclutamiento fue la dificultad de conseguir marinos y oficiales españoles, aumentándose las numerosas nacionalidades que tenían los oficiales y marineros: 31 portugueses, 26 italianos, 9 griegos, 5 flamencos, 4 alemanes, 2 irlandeses, un inglés, dos esclavos negros, un hindú de Goa y un esclavo de Malaca (el famoso Enrique, criado de Magallanes).

Oficiales y tripulantes contaban con unas instrucciones reales, rubricadas por Carlos I el 8 de mayo de 1519 en Barcelona, para conseguir la armonía entre los diferentes mandos y barcos de la armada al Maluco. Los temas eran muy variados, desde normas para guardar la urbanidad a bordo, las ideas directrices para saber comportarse con diferentes pueblos que encontrasen en su jornada (cristianos, paganos, musulmanes, etc., para lo que llevaban numerosas mercancías y baratijas para regalar y ganarse su voluntad), las señales para maniobrar las naos en alta mar, la manera de realizar los intercambios y llevar la contabilidad, las prohibiciones de palabra y obra, etc.⁴⁴ Además, el monarca envió a los oficiales de la sevillana Casa

⁴⁴ "Instrucciones que dio el Rey a Magallanes y a Faleiro para su viaje a la Especiería", en *Colección General de Documentos relativos a las Islas Filipinas*, tomo II, doc. 71, Barcelona, Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1919, pp. 242-273

de la Contratación, donde se había organizado la empresa, una Real Cédula ordenando que Magallanes describiese la derrota del viaje que iba a realizar, la cual sería copiada y entregada a cada uno de los pilotos de la armada. Mandato que no se cumplió, pues los reiterados silencios de Magallanes de la ruta a seguir fueron causa de numerosos rumores y de un importante motín donde el portugués mostró su carácter violento y desconfiado⁴⁵. Lo cual contrasta con los instrumentos de navegación embarcados para lograr una buena singladura, como las agujas de marear, los compases, los cuadrantes, los relojes de arena, etc. Algunos de ellos fueron comprados, mientras que otros los proporcionaron Magallanes y Ruy Faleiro, quienes también participaron en el diseño de veinticuatro cartas de marear: seis dibujadas por Faleiro directamente y dieciocho por Nuño García, seis siguiendo sus directrices y las restantes, once, conforme a las reglas de Magallanes⁴⁶.

- La superación de la frontera atlántica

Como ya señalé, la expedición a la Especiería abandonó tierra peninsular el 20 de septiembre de 1519⁴⁷. Seis jornadas más tarde, las cinco naos divisaron la isla de Tenerife, primera escala del viaje, donde se abastecieron de leña, agua y alimentos frescos, fondeando a continuación en el sur de la isla a la espera de una nave cargada de brea, sustancia viscosa necesaria para calafatear los barcos. Varios hombres se incorporaron a la expedición para sustituir a los enfermos y huidos (Hernán López, Blas Alfonso y Andrés Blanco), práctica que no se pudo realizar en adelante, salvo el embarque de nativos y esclavos. El 2 de octubre, Magallanes ordenó levar anclas y poner rumbo al suroeste, sin embargo, navegando entre Cabo Verde y las islas del mismo nombre, ordenó variar al sur con el fin de que las naos se aproximaran a la costa de Sierra Leona para aprovechar los vientos alisios del sureste, pero, al llegar a su paralelo, a finales de octubre, sufrieron las calmas durante tres semanas, a las que siguieron fuertes ventarrones.

⁴⁵ Sobre la personalidad del portugués, véase Bernabéu Albert, Salvador, "Magallanes: retrato de un hombre", en Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (coord.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2016, pp. 21-51

⁴⁶ Sobre el portugués Ruy Faleiro, que se quedó en tierra por sus problemas mentales, véase Gil, Juan, *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, Sevilla, Fundación Cajasol, 2009, pp. 349-387

⁴⁷ Sobre la derrota de la armada a las Molucas, seguimos, salvo pequeñas variaciones, la fijada por Cominges Bárcena, Alfredo, Génova Sotil, Jesús, Molins Sáenz-Díez, Gonzalo, Rodríguez de Urzaiz, José Manuel, Romero de Pazos, Mario y Viscasillas Rodríguez-Toubes, Juan A., "La primera circunnavegación", *Descubrimientos Españoles*, Madrid, Museo Naval, 1992, t. I, pp. 89-160

Durante estos meses de navegación surgieron los primeros rumores en contra de Magallanes entre oficiales y marineros. Algunos decían que el capitán general quería conducirlos y apresarlos en alguna de las factorías fundada por los portugueses en la costa africana, mientras otros se quejaban de la falta de notificación por parte del lusitano de la ruta a seguir, información necesaria en caso de separación de una o varias naos por fuertes corrientes, mar gruesa, tormentas, agresiones de barcos extranjeros u otras causas. Efectivamente, el capitán general se negó a informar y consultar la ruta con los demás pilotos y capitanes, como era costumbre en la navegación y lo mandaban las instrucciones reales: “hareis todos juntamente vuestro camino con la buena ventura a la tierra que nonbrareis a los otros capitanes e pilotos”, por lo cual Magallanes estaba obligado a “darles eys las cartas que teneys hechas para hazer el dicho viaje”⁴⁸. Pero nada de esto se cumplió. La cadena de mando, tan importante para la paz y la consecución de los objetivos, especialmente en los viajes de descubrimiento, donde podían surgir mil contratiempos y peligros, fue ignorada por el capitán general, quien inició una campaña para anular a Juan de Cartagena y a otros hidalgos castellanos con el fin de poner en su lugar a personas de su confianza. Y todo ello en contra de las ordenanzas y las instrucciones reales.

Entre los 15° y 20° de longitud oeste, los cinco navíos atravesaron el ecuador, poniendo dirección al sur-suroeste hasta alcanzar el cabo de San Agustín el 29 de noviembre. Una vez divisado el continente americano, la armada puso rumbo al suroeste, avistando el 13 de diciembre la bahía de Río de Janeiro, escala ordenada por Magallanes a ruegos del piloto portugués João Lope Carvalho, que había visitado el paraje al menos en dos ocasiones. Las cinco naos permanecieron en la bahía de Guanabara o Santa Lucía durante catorce días, descubierta por el capitán luso Gaspar de Lemos en 1502. El encuentro de los expedicionarios con los nativos fue pacífico, embarcándose agua e intercambiando mercancías por animales, frutas y tubérculos, actividades que repitieron los nuevos visitantes durante las siguientes jornadas, pues los nativos creyeron que los nautas procedían del cielo al coincidir la llegada de sus barcos con la aparición de la lluvia, ausente por más de dos meses.

Antonio Pigafetta, italiano embarcado de sobresaliente, describió a los naturales desnudos, rapados y sin barba, con sus cuerpos tatuados y ador-

⁴⁸ “Instrucciones que dio el Rey a Magallanes y a Faleiro para su viaje a la Especiería. Barcelona, 8 de mayo de 1519”, en *Colección General de Documentos relativos a las Islas Filipinas*, tomo II, Barcelona, Imprenta de la Viuda de Luis Tasso, 1919, pp. 242-273 y 243 y 245

nados con plumas de papagayos. También detalló sus grandes casas, donde vivían cien hombres con sus mujeres e hijos, las hamacas donde dormían y las canoas en donde pescaban. Asimismo, subrayó el deseo nativo de poseer las cosas de los marinos, que llevó a una joven que subió a bordo de la capitana a introducirse un clavo más largo que un dedo en la vagina con total naturalidad, siendo testigo el mismo capitán general. El cronista italiano, deslumbrado por la exuberancia de la naturaleza brasileña, no olvidó de anotar animales y plantas desconocidas, y narró el origen de ingerir carne humana de algunas tribus cercanas. Sus relaciones con los nativos le permitieron redactar un pequeño diccionario, lo que repetirá en otras escalas durante el viaje. Antes de partir, los expedicionarios celebraron dos misas en tierra, asegurando Pigafetta que: “Estos pueblos se convertirían con facilidad a la fe de Jesucristo”⁴⁹. En esta escala se ajustició al siciliano Antonio Salomón, maestre de la nao Victoria, acusado y sentenciado por sodomía el 20 de diciembre de 1519.

El 27 de diciembre, la armada continuó navegando hacia el suroeste, siguiendo el litoral brasileño hasta avistar el estuario del Plata el 10 de enero de 1520, descubierto por Juan Díaz de Solís en 1516. La nave más ligera, la Santiago, remontó el río unas veinticinco leguas con gran precaución, pues los nativos habían dado muerte al citado descubridor y a otros compañeros, mientras el resto de la flota exploró su amplia desembocadura hasta el 6 de febrero. Finalmente, los expedicionarios descubrieron que solo se trataba de un gran estuario en la desembocadura de dos ríos, el Uruguay y el Paraná, por lo que se perdió toda esperanza de encontrar el paso a la Mar del Sur. En este paraje se ahogó el grumete Guillermo, de nacionalidad francesa, que se cayó de La Concepción el 25 de enero de 1520.

- Se inician los descubrimientos: Patagonia y el estrecho

A partir de este paraje geográfico se iniciaron los descubrimientos. Los nau-tas sufrieron las continuas borrascas del otoño austral, mientras costearon el inclinado litoral de la Patagonia, avistando la bahía de San Matías el 24 de febrero y la bahía de los Trabajos el 2 de marzo (Puerto Deseado), pero sin encontrar el anhelado estrecho. Siguiendo hacia el polo antártico, los expedicionarios hallaron un puerto el 31 de marzo, cristianado con el nombre de San Julián, donde Magallanes decidió realizar una invernada de casi

⁴⁹ Pigafetta, Antonio, *El primer viaje alrededor del mundo. Relato de la expedición de Magallanes y Elcano*, edición de Isabel de Riquer, 82-87. En la página 88 recogió ocho palabras nativas

cinco meses, hasta el 24 de agosto de 1520. El puerto se hizo famoso por los primeros encuentros con los patagones y por abortarse un motín contra Magallanes que ya venía fraguándose desde meses antes.

La animadversión hacia Magallanes y algunos de sus incondicionales había nacido entre los oficiales y marineros de varios barcos durante los primeros meses de navegación. Incluso antes de avistar tierras del Nuevo Mundo, Juan de Cartagena, nombrado “conjunta persona” de Magallanes, había discutido los planes del portugués, siendo prendido y puesto en el cepo por una falta de respeto: dirigirse a él con un “sálveos Dios, señor capitán e maestre, e buena compañía”, omitiendo el saludarlo como señor capitán general, una excusa para eliminar a la persona embarcada de mayor alcurnia y que más había insistido en pedirle explicaciones sobre sus rumbos y destinos de la navegación, como ordenaban las instrucciones carolinas.

En San Julián, el malestar aumentó⁵⁰. Luis de Mendoza, capitán de la Victoria, encabezó una rebelión que triunfó en otros dos barcos: la Concepción y la Santiago. Los sublevados enviaron emisarios a Magallanes para que les comunicase el rumbo a seguir; el capitán lusitano correspondió mandándoles al aguacil Gonzalo Gómez de Espinosa, quien logró engañar a Mendoza y matarlo de varias puñaladas en su camarote. Al día siguiente, el resto de los sublevados se rindieron. Quesada, capitán de la Concepción, fue condenado a muerte y tanto su cuerpo como el de Luis de Mendoza fueron descuartizados. Por último, Juan de Cartagena y el clérigo Sánchez de la Reina quedaron abandonados en el puerto. Una de las consecuencias de estos sucesos fueron los cambios en las capitanías de los barcos: Álvaro de la Mezquita pasó al San Antonio, Juan Serrano a la Santiago y Duarte Barbosa a la Victoria. Antes de llegar al estrecho, todas las naves de la armada al Maluco estaban gobernadas por portugueses. Las averiguaciones ordenadas por Magallanes terminaron por inculpar a unas cuarenta personas y, entre ellas, a Elcano. Sin embargo, el capitán general los indultó por la necesidad que tenía de hombres para el largo y peligroso viaje, y para evitar más incidentes, aunque los alzados no se libraron de que los capitanes lusos los maltratasen y los apalearan en contra de las instrucciones de Carlos I⁵¹.

⁵⁰ Sobre el supuesto complot castellano, véase Bernabéu Albert, Salvador, “Magallanes: del héroe al hombre”, en Enriqueta Vila Vilar, *Magallanes y Sevilla*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2019, pp. 122-127

⁵¹ Según Herrera, los perdonó “por haberlos menester para servicio de la Armada y porque no le pareció que convenía mostrarse riguroso y hacerse malquisto con el demasiado castigo.” Herrera, Antonio de, *Historia general de los hechos de los castellanos, en las islas, y tierra firme del Mar Océano*, Madrid, Academia de la Historia, 1924-1957, década II, libro IX, cap. XIII, p. 165

Además de estos trágicos acontecimientos, durante los cinco meses que permanecieron en el puerto de San Julián se repararon y aprovisionaron los barcos y se produjeron varios encuentros con los patagones. Pigafetta calificó a uno de ellos de gigante: “Era tan grande, aunque bien proporcionado, que nuestras cabezas llegaban apenas a su cintura; tenía la cara completamente pintada de rojo [...] y se vestía con la piel de un animal hábilmente cosida”⁵². Tenían arcos cortos y gruesos con las cuerdas hechas del intestino del guanaco, animal que es descrito por primera vez. Los patagones eran buenos cazadores y corrían a gran velocidad, viviendo de un lado para otro a manera de los zúngaros. Las relaciones fueron amistosas; los nativos cantaron y bailaron en honor de los expedicionarios, quienes les regalaron varias baratijas, pero la concordia se truncó cuando Magallanes capturó a uno de ellos para llevarlo a España. Esta acción le costó la vida al soldado Diego Sánchez de Barrasa, de la Trinidad, que murió de un flechazo de un patagón el 29 de julio de 1520. Un caso singular fue el de Duarte Barbosa, sobrino de Diego Barbosa, quien tuvo que ser encadenado por su deseo de quedarse con los indios, acción que ya había intentado en Río de Janeiro.

A finales de abril, Juan Serrano, capitán de la Santiago, recibió la orden de reconocer en solitario las entradas que avistase al Sur de San Julián. Pero su suerte fue adversa, pues, tras avanzar por espacio de veinte leguas, entró en la desembocadura de un ancho río que llamó de Santa Cruz, en donde sufrió un gran temporal. La nave encalló, regresando su tripulación a San Julián por tierra con gran esfuerzo, siendo repartida por el resto de los barcos, mientras el piloto Serrano pasó a capitanear la Concepción. La armada magallánica perdía el primero de sus navíos.

El 24 de agosto de 1520, los cuatro barcos restantes continuaron el viaje a pesar de los mares embravecidos y el gran frío reinante, realizando una nueva escala de dos meses de duración en el citado río de Santa Cruz, situado cerca de los 50° S., donde los expedicionarios se abastecieron de agua, madera y peces, y recuperaron lo que pudieron del naufragio de la Santiago. Finalmente, el 18 de octubre, las naos nuevamente levaron anclas y siguieron hacia el sur, avistando, tres días más tarde, una gran rada que se prolongaba en el horizonte.

Magallanes envió a la Concepción y a la San Antonio para reconocerla, regresando, poco después, los hombres de ambos barcos entusiasmados ante la profundidad del canal, por lo que el capitán general ordenó la entrada de toda la flota. Sin embargo, al llegar al límite de lo reconocido previamente, se

⁵² Pigafetta, *El primer viaje*, p. 91

encontraron con dos canales; la San Antonio, nuevamente enviada para reconocer uno de ellos, desertó de la flota y puso rumbo a la Península. El resto de los barcos continuaron la navegación, alcanzando, veinte días más tarde, el 27 de noviembre de 1520, el océano Pacífico. El cronista Pigafetta escribió: “Después de navegar durante una hora por el estrecho llegamos a un río, al que llamamos río de las Sardinas, porque había muchas en él. Mientras transcurrían cuatro días esperando a las otras naves, enviamos una chalupa bien equipada para reconocer el cabo; tres días después regresaron diciendo que el otro cabo estaba en mar abierto. El capitán general lloró de alegría y llamó a aquel cabo Deseado, porque lo había deseado durante mucho tiempo”⁵³. A continuación, los tres barcos que aún continuaban en el viaje pusieron rumbo al mar abierto, realizando una derrota que todavía hoy es objeto de especulación.

El cabo que iniciaba el pasaje por el Atlántico fue bautizado por Magallanes como de las Once Mil Vírgenes, y el que lo finalizaba en la Mar del Sur, cabo Deseado, mientras el canal fue bautizado de Todos los Santos, si bien se generalizó Estrecho de Magallanes en honor a su descubridor. Otro topónimo que se extendió fue el de Tierra de Fuego, debido a las numerosas hogueras hechas por los nativos que habitaban los helados parajes del canal, como los onas y los yaganes. La travesía del estrecho se había realizado en 37 días. (*Figura 1*)

La San Antonio fue la segunda nave que no continuó el viaje al Maluco a causa de un motín que destituyó al capitán Álvaro de la Mezquita, primo hermano de Magallanes. El urdidor del mismo y nuevo capitán fue el piloto portugués Esteban Gómez, quien había presentado a Carlos I un proyecto de expedición para hallar un paso a la Mar del Sur poco antes de la llegada de Magallanes a la corte. La San Antonio llegó a la capital hispalense el 6 de mayo de 1521, ofreciendo las primeras noticias del viaje. Gómez señaló que había desertado por la falta de víveres, pero tanto él como el capitán Mezquita fueron encerrados hasta la llegada a Sevilla, en 1522, de Sebastián Elcano, cuyos hombres contaron lo sucedido con la nao desertora. Al avistarse el Pacífico, la armada al Maluco se había reducido a tres barcos: la Trinidad, la Concepción y la Victoria.

- El arduo viaje por el Pacífico: dos islotes y un archipiélago

Los tres navíos que lograron atravesar el estrecho y salir al nuevo océano costearon el litoral chileno durante dieciocho días, cambiando el rumbo al noroeste en las proximidades de la isla de Juan Fernández; después al oeste,

⁵³ Pigafetta, *El primer viaje*, p. 104



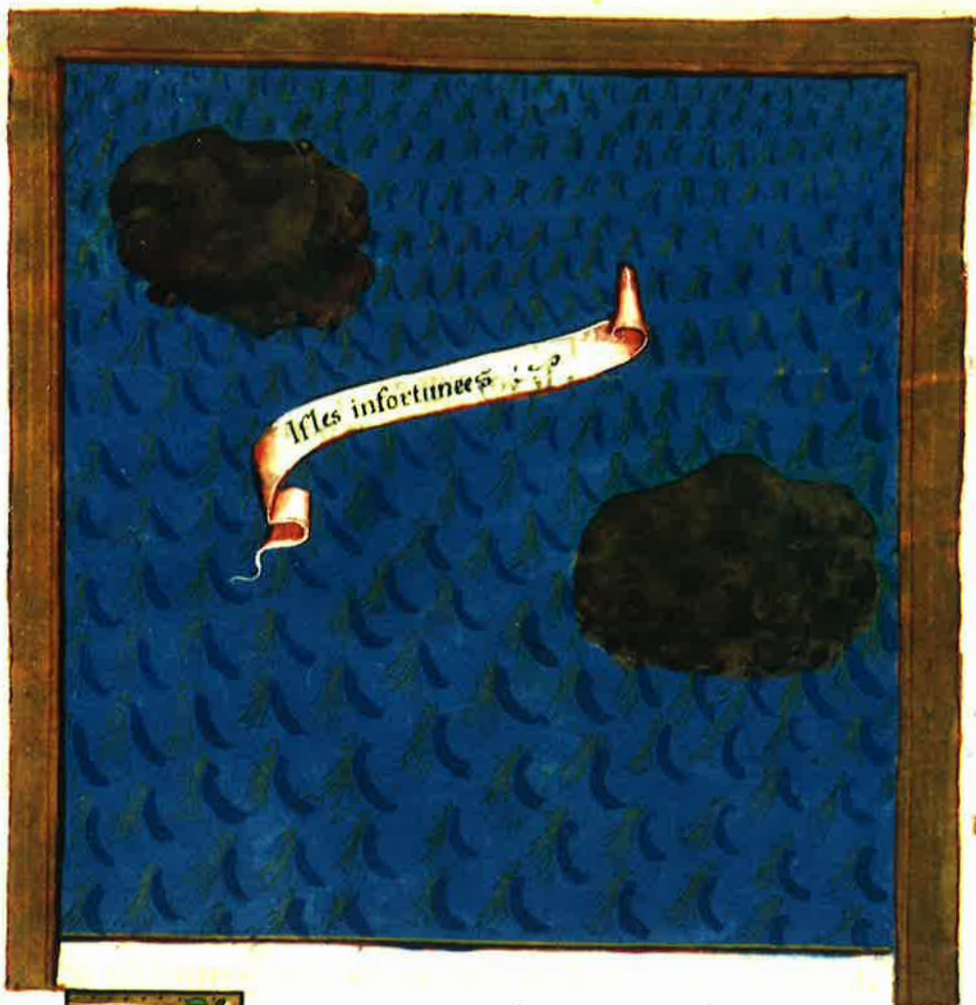
Figura 1. Estrecho de Magallanes. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsimil, Yale University Press, 1969).

en los 15° S, y de nuevo al noroeste, para cruzar el ecuador por los 154° O entre el 12 y el 13 de febrero de 1521. El 24 de enero anterior, los expedicionarios avistaron la primera isla en el océano Pacífico, que el piloto Albo situó en 16° 1/4 S y describió como “una isleta con arboleda encima y es deshabitada”⁵⁴. Los marineros sondaron y no hallaron fondo, por lo que Magallanes mandó seguir navegando tras cristianarla como San Pablo. Unas doscientas leguas al noroeste de la primera, el 4 de febrero de 1521, 11° 2/3 S de altura, los nautas descubrieron la segunda, también despoblada, que recibió el nombre de isla de los Tiburones por los muchos escualos que la rodeaban. Ambas ínsulas también fueron conocidas como Infortunadas o Desafortunadas por lo poco que sirvieron para paliar las graves necesidades de los expedicionarios⁵⁵. Según la reconstrucción de la ruta en el Pacífico realizada por varios marineros españoles, la primera isla correspondería a Fakahina y la segunda a Flint, al norte del archipiélago de la Sociedad. (Figura 2)

La armada magallánica surcó el último tramo del Pacífico por latitudes muy al norte del ecuador. A continuación, las naos pusieron rumbo al noroeste, alcanzando el día 28 los 13° N, jornada en la que cambiaron al oeste, dirección que siguieron hasta descubrir, el 6 de marzo, el archipiélago de las Marianas, donde encontraron víveres y agua. Con ellos pudieron paliar la desnutrición debida a la larga duración de la travesía oceánica, cerca de mil días, que había obligado a los tripulantes a comer, incluso, ratas y cuero ablandado en agua de mar. Desnutrición que causó la muerte de diecinueve personas y numerosos enfermos, especialmente de escorbuto. El piloto Ginés de Mafra describió sus efectos: “que con la viscosidad de las malas comidas se les hinchaban las encías tanto que les impedía el comer, y se morían, lo cual visto por la gente tenían cuidado de con orines y con agua de la mar lavárselas y tenerlas limpias, lo cual fue especial remedio para

⁵⁴ Albo, Francisco, “Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín, en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria, escrito por ...”, en Juan Sebastián de Elcano y otros, *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, 2003, p. 78

⁵⁵ Albo, “Derrotero del viaje de Magallanes”, p. 79. Según John Parry, Magallanes y sus hombres habían avistado alguna isla del grupo de las Tuamotú, correspondiendo la otra *Infortunada* a una de las pequeñas ínsulas del archipiélago de las Line. Si fue así, Magallanes habría pasado por el canal que forman las Tuamotú con las Marquesas, correspondiendo la primera isla a Puka-Puka y la segunda a Carolina. Otros autores creen que Magallanes navegó por más tiempo al norte o nor-noroeste, cruzando el ecuador por los 105° O y mareando hasta los 20° N antes de virar hacia el oeste. En este caso, las islas *Infortunadas* serían Clipperton (isla de los Tiburones) y Clarion



Vrant ce temps de deux moys et douze iours
 nous nauigalmes entre le ponant et le maestral:
 et a la quarte du maestral vers le ponant au mael-
 tral iusques a ce que nous vinsmes a la ligne equinoctiale qui
 est loing de la ligne de la repartition six vingtz deux degrez
 La quelle ligne de repartition est loing du vent de midy la
 trente degrez. Et le midy est loing du cap verd de troys degrez
 vers le leuant. En passant par ledit chemin nous passas-
 mes au pres de deux isles fort riches. Lune est en vingt degrez

*Nauigaige du capitaine
 entre le ponant et le
 maestral:*

Figura 2. Islas Infortunadas. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsimil, Yale University Press, 1969).

aquel mal”⁵⁶. Sin embargo, no todos los nautas sufrieron la falta de alimentos, pues los altos mandos y algunos privilegiados contaban con provisiones extras, lo que les permitió, como en el caso de Pigafetta, no encontrarse ningún día enfermo. En el otro extremo, Elcano (y quizás los acusados de rebelarse en San Julián) sufrió un hambre y sed terribles, manteniéndolo postrado en el barco durante la estancia de la expedición en las Filipinas por la debilidad y las enfermedades. Entre los decesos de la travesía oceánica, destacaron, entre otros, Vasco Gallego, Juan Flamenco, Nicolás Genovés, un indio brasileño y el patagón que habían embarcado a la fuerza.

El descubrimiento del archipiélago de las Marianas, bautizado como islas de los Ladrones debido a la afición de sus naturales por lo ajeno, o de las Velas Latinas por la rapidez y maniobrabilidad de sus barcos, fabricados de palma, fue providencial. La expedición se detuvo en la isla de Guam entre el 6 y el 9 de marzo de 1521. La adquisición de víveres colmó de esperanza a los nautas por la abundancia de pescado y cocos, pero los continuos robos de los nativos, cada vez más insolentes, provocaron situaciones incómodas que se convirtieron en abierto enfrentamiento al robar la chalupa de la nao capitana. Magallanes bajó a tierra con cuarenta hombres armados, recuperando el pequeño barco y ordenando, en represalia, incendiar varias casas y matar a siete isleños. Desnudos y de color aceitunado, los marianeses eran excelentes navegantes en unos barcos, las “batangas”, que causaron admiración por su robustez y destreza. Sus mujeres, de buenas proporciones, se dejaban los pelos largos hasta el suelo. Los nativos causaron buena impresión, aunque su rapacidad incontrolada los convirtió en personas molestas y de poco interés para el capitán general al no encontrar oro entre ellos. (*Figura 3*)

- La expedición en Filipinas: el secreto de Magallanes

Reanudado el viaje, los marineros avistaron una semana después, la mañana del 16 de marzo de 1521, el archipiélago de las Filipinas, que Magallanes bautizó de San Lázaro. De esta forma, los expedicionarios se vieron inmersos en una región de gran tráfico marítimo monopolizada por los comerciantes chinos. Magallanes, que se había comprometido por las Capitulaciones con el rey a descubrir “islas e tierras firmes, ricas especierías

⁵⁶ Mafra, Ginés de, “Relación”, en Juan Sebastián de Elcano y otros, *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, 2003, p.163. Durante la travesía oceánica fallecieron, entre otros, Vasco Gallego, Juan Flamenco, Nicolás Genovés, un indio brasileño y el patagón embarcado a la fuerza



Figura 3. Islas de los Ladrones. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsimil, Yale University Press, 1969).

e otras cosas de que seremos muy servidos”⁵⁷, se desvió de la línea ecuatorial, la que sabía que cortaba las islas Molucas -archipiélago dispuesto en cadena norte-sur a un lado y otro del citado ecuador-, para encontrar otras islas y tierras diferentes. ¿Qué buscaba el portugués al navegar más al norte de su destino? Según las Capitulaciones del viaje, Magallanes tenía la merced real de la quincena parte de lo que se lograra de dos islas, después de que el rey hubiera elegido para la corona las primeras seis. Con probabilidad, Carlos I se hubiera quedado con las Molucas (Ternate, Tidore, Makian, Bacan, Halmahera), por lo que era necesario descubrir más islas para hacer efectiva esta merced⁵⁸. De ahí su empeño en buscar, dentro de las Filipinas, las ínsulas más ricas por contener minas de oro o por dominar otras cercanas que le proporcionarían hombres, bastimentos y especias para comerciar. Su deambular por el archipiélago, en lugar de poner rumbo directo a las Molucas como le estaba ordenado, refuerza esta tesis, y más cuando al llegar a Cebú y encontrar todo lo que buscaba, se detuvo durante varias jornadas para firmar una alianza con su rey y convertir a un gran número de nativos, tanto de la isla como de otras próximas, al cristianismo.

Por otra parte, el piloto Francisco Albo, al llegar a las Filipinas, comprobó que la isla de Suluán se hallaba “en longitud de la línea meridiana 189 grados, hasta estas primeras islas del archipiélago de San Lázaro”, de modo que las Molucas se encontraban fuera de la esfera de influencia castellana⁵⁹. Pero para llegar a esta conclusión, la armada debió de navegar por el laberinto filipino, deteniéndose en algunas ínsulas para descansar y buscar aliados. Siargao y Dinagat, al noreste de Mindanao, fueron las primeras islas en ser avistadas, aunque las crónicas del viaje hablan de una isla llamada

⁵⁷ “Real cédula confirmando las capitulaciones hechas con Magallanes y Faleiro. Valladolid, 22 de marzo de 1518”, en *Colección general de documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, tomo I, Barcelona, Imprenta de la Viuda de Luis Tasso, 1919, p. 168. Sobre las negociaciones, véase Ramos Pérez, Demetrio, “Magallanes en Valladolid: la capitulación”, en A. Teixeira da Mota (ed.), *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*, Lisboa, Junta de Investigações científicas do ultramar, 1975, pp. 179-241

⁵⁸ Según las capitulaciones: “otrosí, por vos fazer más merced, es nuestra voluntad que de las dichas islas que así descubrierdes, si pasaren de seis, habiéndose primero escogido para nos las seis, de las otras que restaren podáis vosotros señalar dos dellas de las cuales hayáis y llevéis la quincena parte de todo el provecho e interese de rentas y derechos que nos dellas hubiéremos limpio sacando las costas que se hicieren.” “Real cédula confirmando las capitulaciones hechas con Magallanes y Faleiro. Magallanes, 22 de marzo de 1518”, en *Colección general de documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, tomo I, Barcelona, Imprenta de la Viuda de Luis Tasso, 1919, pp. 167-173: 170

⁵⁹ Albo, “Derrotero del viaje de Magallanes”, pp. 67-110: 81 y 83

Suluan -nombre que coincide con la actual Suluan, al sudeste de Sámar-, pero que no se ajusta con el rumbo seguido por las naos desde las Marianas y la posterior derrota en el laberinto filipino. Lo más probable es que las naos magallánicas atravesasen el estrecho de Siargao, entre esta isla y la de Dinagat, para dirigirse a una pequeña isla, deshabitada, que el piloto Francisco Albo llamó de la Gada y Pigafetta de Buenas Señales (entre Dinagat y Mindanao), donde hicieron aguada, descansaron y recibieron la visita de nativos de otras islas, que les llevaron alimentos y les revelaron la existencia de oro en varias ínsulas cercanas.

A continuación, dirección al oeste, las naos atravesaron numerosas islas, que el piloto genovés bautizó Valle sin Peligro, descubriendo Panoan (la Seilani de Albo), la que costearon hasta poner rumbo al sudoeste. Entonces avistaron otra más pequeña llamada Mazaua (Limasawa), adonde se dirigió la pequeña flota bajo bandera castellana, anclando el 28 de marzo de 1521.

Magallanes llegó a la conclusión de que se encontraba en un nuevo archipiélago, desconocido hasta entonces por los occidentales, distinto a las Molucas y prometedor por el gran número de islas y de grupos nativos. Enrique de Sumatra, su esclavo, logró entenderse con los isleños, iniciándose buenas relaciones con el jefe local, Calambú, quien reveló la existencia de tres islas al oeste-sudoeste, “y dicen que hay mucho oro -afirma Albo-, y nos mostraron cómo lo cogían y hallaban pedacicos como garbanzos y como lentejas”⁶⁰. Sin embargo, Magallanes prohibió que se adquiriese oro a cambio de las baratijas que llevaban, incumpliendo de nuevo las instrucciones reales con el argumento de que los nativos no debían saber el gran valor que los visitantes daban al dorado metal.

En Mazaua, los expedicionarios pudieron descansar y el domingo de Pascua celebraron una misa en tierra (quizás la primera en las Filipinas). Tras una semana, el propio Calambú hizo de piloto para conducirlos a la isla de Cebú, donde Humabón, su reyezuelo, impresionado por la supremacía de las armas, se avino a una alianza con el rey de España y proporcionó a los nautas los bastimentos que necesitaban. Además, al llegar a este lugar, Magallanes experimentó un gran cambio de personalidad⁶¹, comportándose como un fervoroso misionero: “El capitán les explicó entonces que Dios hizo el cielo, la tierra, el mar y todas las demás cosas [...] Y que todos des-

⁶⁰ Albo, “Derrotero del viaje de Magallanes”, p. 81

⁶¹ Gil, Juan, *Mitos y utopías del descubrimiento. II. El Pacífico*, Madrid, Alianza Editorial, 1988, pp. 17-20

ceñíamos de Adán y Eva, nuestros primeros padres, y que teníamos un alma inmortal, así como muchas cosas concernientes a la fe⁶².

Según Pigafetta, los nativos suplicaron a Magallanes que les dejase a uno o dos hombres para que los fuesen instruyendo en la nueva religión, aunque el lusitano les respondió que primero se bautizasen con el capellán que lo acompañaba y en la siguiente visita les traería sacerdotes y frailes. Unos días después, tras levantar una gran cruz en mitad de la plaza, Magallanes, vestido de blanco “para demostrarle su sincera amistad hacia ellos”, invitó a los isleños a bautizarse, teniendo que quemar sus ídolos y adorar todos los días la cruz con las manos juntas. Después, el portugués llevó de la mano al rey cebuano hasta una tribuna, donde fue cristianado con el nombre de Carlos, como el emperador, siguiéndole el príncipe, al que pusieron Fernando, y el rey de Mazava, cristianizado como Juan, y así hasta quinientos isleños, según la cuenta del cronista italiano⁶³, que calculó el total de los bautizados entre hombres y mujeres en ochocientas almas, concluyendo Pigafetta que: “Antes de que transcurrieran ocho días bautizamos a todos los habitantes de esta isla y algunos de las otras⁶⁴”.

A causa de ello, Magallanes se vio envuelto en ciertas disputas locales que le llevaron a la muerte. Los reyezuelos de otras islas enviaron obsequios al capitán general en señal de sumisión, pero el de la vecina isla de Mactán, llamado Lapulapu, se negó, por lo que Magallanes decidió atacarlo, pero rechazando la ayuda de los guerreros cebuanos. Táctica errónea que tuvo consecuencias dramáticas. El 27 de abril, cuando luchaba a bordo de dos bateles y en compañía de otros setenta de sus hombres, cayó muerto en la playa junto a varios de ellos, siendo capturado su cuerpo sin que se supiera más de él. El primero de mayo, el propio rey de Cebú hizo asesinar a traición a otros 22 expedicionarios a los que había invitado a comer, entre ellos al astrólogo Andrés de San Martín y a los dos capitanes elegidos para proseguir el viaje, Duarte Barbosa y el español Juan Serrano. El piloto Lope Carvalho y su alguacil regresaron a los barcos al sospechar algún engaño. Y efectivamente pronto se escucharon gritos y lamentos. Los nautas levaron anclas

⁶² Pigafetta, *El primer viaje*, pp. 139-140

⁶³ Por la tarde se bautizaron con gran solemnidad la reina, que recibió el nombre de Juana, y otras cuarenta damas. Pigafetta, *El primer viaje*, p. 148. La reina quedó enamorada de un Niño Jesús que recibió como regalo para que lo colocara en lugar de sus ídolos. Años después, Legazpi lo encontró en una choza, recibiendo culto desde entonces como el Santo Niño de Cebú. Véase, Machuca, Paulina y Calvo, Thomas, “El Santo Niño de Cebú entre costa y costa: de Filipinas a Nueva España (1565-1787)”, *Lusitania Sacra*, 25, janeiro-junho, 2012, pp. 53-72

⁶⁴ Pigafetta, *El primer viaje*, p. 149

a toda prisa y se hicieron a la mar, disparando las bombardas en dirección al poblado. En la costa vieron a Juan Serrano, herido y con ligaduras, suplicando entregar algunas mercancías para su liberación, “pero su compadre Juan Carvalho y algunos otros, que querían tener el mando de las naves, no quisieron enviar una barca desde tierra”⁶⁵. (*Figura 4*)

- De Filipinas a las Molucas: ocho meses por el rompecabezas asiático

Los supervivientes, atemorizados, comenzaron una nueva odisea por islas y mares desconocidos, poniendo rumbo al suroeste, aunque con dos barcos solamente: la Trinidad, capitaneada por el piloto João Lopes Carvalho, y la Victoria, por el alguacil, poco versado en cosas de mar, Gonzalo Gómez de Espinosa, ya que la falta de marineros obligó a quemar la Concepción en la isla filipina de Panglao, próxima a Bohol.

La siguiente escala de la expedición fue la península de Zamboanga, al poniente de Mindanao, pero al no encontrar provisiones, las naos largaron velas rumbo al noroeste, atravesando el Mar de Joló hasta anclar en la isla de Poluan (Palawan). Allí encontraron alimentos, especialmente arroz y ganado, y descansaron antes de atravesar el estrecho de Balabac y descender por el litoral occidental de Borneo hasta anclar en la fastuosa ciudad de Brunei el 8 de julio de 1521, capital de un sultanato fundado en el siglo XIV (imperio bruneano) que controló, además del norte de Borneo, el archipiélago de Joló y otras islas cercanas. (*Figura 5*)

Pigafetta, siempre dispuesto a narrar las maravillas de Oriente, encontró en la bulliciosa ciudad una ocasión única para dar rienda a su curiosidad y contar la magnificencia de los palacios y el cuidado protocolo del rey Siripada [sultán Bolkiah]. Los elegidos para entregar los regalos fueron llevados a palacio a lomos de elefantes, describiendo las distintas partes de la sala principal, donde accedieron al sultán, quien declaró convertirse en amigo del rey de España y regaló a cada uno de los mensajeros brocados y telas de oro y seda. “Todos los hombres del palacio -escribió el cronista italiano- cubrían sus vergüenzas con telas de oro o de seda y oro; llevaban puñales con la empuñadura de oro con adornos de perlas y piedras preciosas y muchos anillos en las manos”⁶⁶.

También anotó en su crónica la fábrica de porcelana con una tierra muy blanca que enterraban cincuenta años antes de trabajarla, la utilización del mercurio para purgarse, la existencia de un pez con cara de cerdo y de unas

⁶⁵ Pigafetta, *El primer viaje*, p. 192

⁶⁶ Pigafetta, *El primer viaje*, p. 178



Figura 4. Isla de Mactán. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsimil, Yale University Press, 1969)

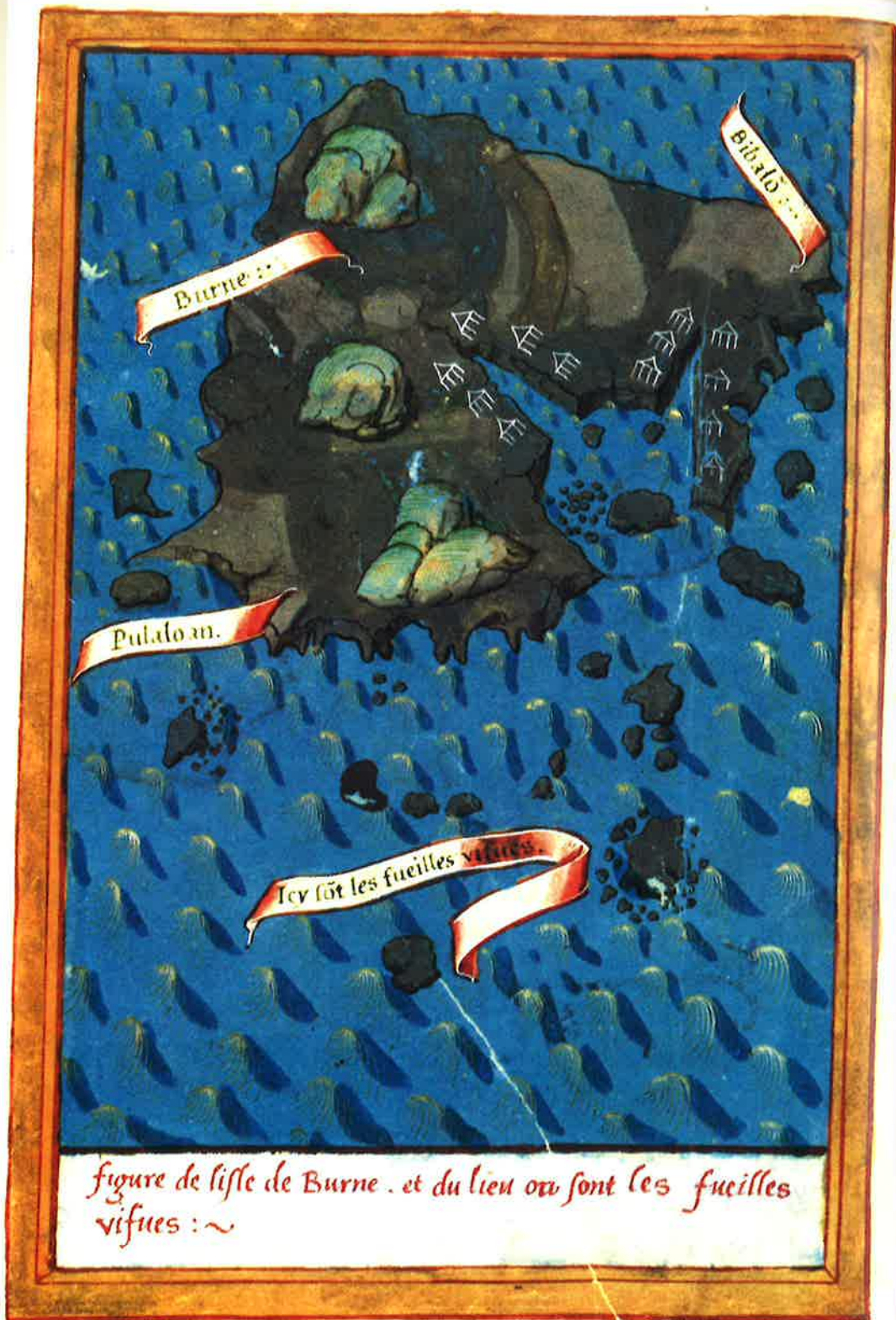


Figura 5. Isla de Bruney. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsimil, Yale University Press, 1969).

hojas que, al caer, estaban vivas y andaban, más otras maravillas que sus compañeros de viaje se dedicaron a desmentir, como la existencia de dos perlas gruesas como huevos de gallinas y de una perfecta redondez, que llamó la atención del cronista Fernández de Oviedo, quien escribió: “pero es falso, y yo quise con diligencia informarme de esto, y lo pregunté a Joan Sebastián del Cano e a Fernando de Bustamante; e me dijeron que era burla y que nunca tal corona, ni perlas, vieron”⁶⁷.

Este universo de comercio y lujo estaba bien defendido por grandes murallas y numerosa artillería, que impresionó a los expedicionarios. Tres de ellos se quedaron en la ciudad: Mateo de Corfú y Juan Griego, que desertaron el 15 de julio, y el vasco Domingo de Barruti, el 21 siguiente. Pero el 29 de julio, al verse rodeados por un centenar de piraguas en el puerto, João Lopes Carvalho ordenó partir rápidamente, mientras disparaba sus lombardas, dejando a dos hombres en tierra: Gonzalo Hernández y su propio hijo nacido en Brasil. A cambio, retuvo a dieciséis hombres principales para llevarlos a España y tres mujeres para la reina, pero después se las quedó el citado Carvalho.

El capitán luso mandó poner rumbo al noroeste, recalando en la isla de Balambangan, en el citado estrecho de Balabac, para carenar las naos. En esta isla permanecieron 42 días, durante los cuales se abrió un proceso a Carvalho, debido a sus negocios turbios y al incumplimiento de las directrices reales, que concluyó con su destitución. Como consecuencia, la Trinidad quedó al mando de Gómez de Espinosa, siendo relevado en la Victoria por Juan Sebastián Elcano. Ambos capitanes, junto al contador sevillano Martín Méndez, formaron un triunvirato para dirigir la expedición, si bien el prestigio ganado por el marino de Guetaria entre sus compañeros, así como la falta de conocimientos náuticos de Espinosa -quien, para compensar, tuvo de piloto a Juan Bautista de Ponceverra-, convirtió a Elcano, en la práctica, en el nuevo capitán general.

Puestos en ruta, tras hacer aguada y embarcar las provisiones que pudieron reunir, los nuevos capitanes ordenaron soltar trapo y poner rumbo al Maluco, principal objetivo de la armada organizada por Carlos I. Los dos barcos navegaron hacia el sureste hasta avistar la costa meridional de Mindanao, desde donde navegaron al sureste hasta divisar el archipiélago de las Molucas. En el camino, la Trinidad y la Victoria sufrieron un gran temporal (sus tripulaciones vieron con devoción a san Telmo en el palo mayor, a san

⁶⁷ Citado por Lucena, Manuel, *Juan Sebastián Elcano*, Madrid, Ariel, 2003, p. 149

Nicolás en el de mesana y a santa Clara en el trinquete), y se enfrentaron a un gran junco, haciendo varios prisioneros, uno de los cuales los llevó al anhelado archipiélago tras superar vientos contrarios. Finalmente, el 8 de noviembre de 1521, ocho meses después de la muerte de Magallanes, los expedicionarios anclaron en la isla de Tidore. Fernand Braudel señaló que los europeos descubrieron el mundo a hombros de los nativos; pues bien, en este caso, fue un piloto de la isla de Candighar quien los asesoró en la travesía.

El sultán Almanzor o El Manzor los recibió cordialmente, expresando su deseo de convertirse en vasallo de Carlos I, e incluso cambiar el nombre de su isla por el de Castilla. Otros reyezuelos cercanos fueron a conocer y dar pleitesía a los visitantes, realizándose, en algunos casos, la ceremonia en los barcos castellanos por no poder desembarcar en Tidore, ya que varios de ellos eran enemigos del citado Almanzor. Uno de los más proclives a los forasteros fue el monarca de Batjan, que concertó una alianza con el rey de España. Pero el principal objetivo de las tripulaciones durante los cuarenta días que permanecieron en la isla moluqueña fueron las diferentes especias que se repartían por las diversas ínsulas que formaban el archipiélago: Ternate (Ternate), Tadore (Tidore), Mutir (Moti), Machián (Makian) y Bachián (Batjan). Por ello, después de la ceremonia de bienvenida y del intercambio de regalos, se construyó un almacén en tierra para facilitar las transacciones de especias por mercancías europeas. El clavo, de gran abundancia, fue la principal adquisición de los capitanes y marineros, que tenían autorizado embarcar diversas cantidades según su oficio y categoría. Varios tripulantes quedaron “de asiento” en la isla como demostración de la toma de posesión hispana, a la espera de refuerzos para levantar una factoría. (*Figura 6*)

Los trabajos de los expedicionarios se aceleraron al enterarse por el portugués Pedro Alfonso de Lorosa, que vivía en Ternate, de la próxima llegada de una expedición lusitana para capturarlos, por lo que tuvieron que acelerar la partida, no sin antes llenar las naos, además de especias, de alimentos (cocos, plátanos, cabras, gallinas, etc.) y agua para el viaje de regreso. El 18 de diciembre recibieron la visita de varios jefes nativos y de cientos de canoas que quisieron acompañar a las naos hasta el islote de Mare, donde se estaba cortando leña para abastecerlas. Los embarcados se despidieron de cuatro compañeros: el escribano Juan Campos, Juan de Molino, Diego Arias y Alonso de Cota, que quedaron en tierra, aunque pronto fueron acompañados de otros marinos, pues la Trinidad descubrió al salir del puerto que

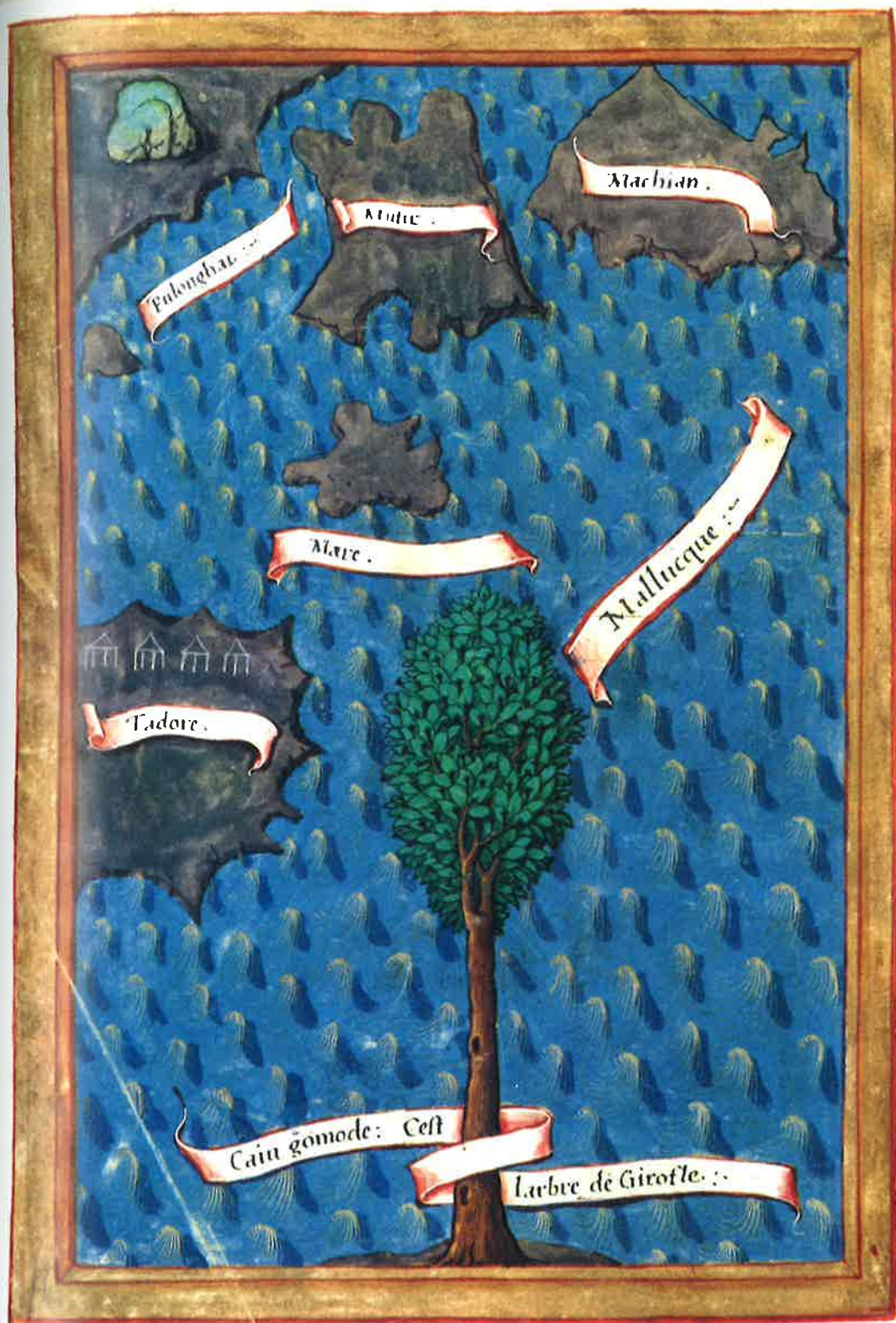


Figura 6. Archipiélago de las Molucas. Diario de Antonio Pigafetta, Manuscrito de la Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Facsimil, Yale University Press, 1969).

navegaba con dificultad, por lo que ambos capitanes decidieron regresar a puerto, donde los expertos aconsejaron una intervención a fondo del citado barco antes de volver a la mar. Entonces, por miedo a los portugueses, Gómez de Espinosa y Elcano decidieron que la Victoria partiese para España aprovechando los vientos de levante, siguiendo el camino de los portugueses, esto es, rodeando África, a pesar del riesgo de encontrarse con barcos lusitanos.

Finalmente, el 21 de diciembre, los hombres de la Victoria iniciaron su viaje de regreso a España acompañados de dos prácticos moluqueños para que los guiaran durante una parte de la navegación. El capitán, Juan Sebastián Elcano, tras vaciar una parte de la bodega por temor a naufragar por exceso de carga, mandó levar anclas, dirigiendo una dotación formada por 47 europeos y 13 indios. En Ternate quedaron Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de la Trinidad, João Lopes de Carvalho y 53 oficiales y marinos.

- La circunnavegación de la Tierra

La nao Victoria partió de Tidore el 21 de diciembre de 1521, navegando hacia el sur, costeando las islas de Moti y Makian, para luego cambiar al SO $\frac{1}{4}$ O, navegando por el mar de Molucas hasta avistar el grupo insular de Sula, desembarcando quizás en la costa septentrional de Mangoli. De nuevo en ruta, la Victoria se dirigió al sureste para atravesar el estrecho que separa las islas de Buru y Seram (Molucas meridionales) y salir al Mar de Banda, donde cambió el rumbo al suroeste, si bien un temporal obligó a la nao a buscar refugio en la isla de Alor (Malua), al norte de Timor, el 8 de enero de 1522. Aquí permanecieron los expedicionarios hasta el 25 siguiente, diecisiete días que aprovecharon los nautas para reparar la nave, hacer aguada y embarcar alimentos frescos. A continuación, la Victoria rodeó el oriente de la isla y se dirigió al sur-suroeste hasta avistar la alargada isla de Timor, cuyo litoral norte siguieron rumbo a poniente hasta adentrarse en el océano Índico a principios de febrero, navegando por una latitud meridional para no encontrar barcos portugueses. Antes de alejarse de la isla, la noche del 5 de febrero de 1522, dos hombres desertaron y se dirigieron a Timor a nado: Martín de Ayamonte y Bartolomé de Saldaña.

La Victoria atravesó el océano Índico en poco más de dos meses: del 6 de marzo al 9 de mayo de 1522⁶⁸. El 18 de marzo, Elcano y sus compañeros

⁶⁸ Sobre la derrota del océano Índico y la superación del cabo de Buena Esperanza, véase Comellas, José Luis, *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Rialp, 2012, pp. 156-173

avistaron la única isla oceánica hasta llegar a la costa africana: la escarpada *Ámsterdam*, deshabitada y sin arboleda. A partir de este punto, Elcano decidió descender de latitud, pero los temporales, la falta de alimentos frescos y el intenso frío hicieron mella en la tripulación, obligando al capitán vasco a poner rumbo al noroeste para buscar ayuda en la costa oriental africana, que fue avistada el 9 de mayo por los 33° S, frente a la desembocadura del río do Infante (*Great Fish*), entre *East London* y *Port Elizabeth*.

A continuación, los nautas pusieron rumbo al extremo sur africano para conseguir superar el cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza. La *Victoria* logró alcanzar el océano Atlántico el 18 de mayo de 1522, siguiendo rumbos del norte y noroeste para ascender el litoral africano impulsada por la corriente fría de Benguela y posteriormente por los vientos alisios. En el mes de mayo murieron trece miembros de la tripulación y ocho indios por el calor. La equinoccial fue atravesada entre el 7 y el 8 de junio, consiguiendo navegar, a finales del citado mes, por las proximidades del archipiélago de las Bisagos (frente a Guinea-Bissau). La situación límite en la que se encontraba la tripulación a finales de junio obligó a Elcano a hacer escala en la isla Santiago, del grupo de las Cabo Verde, que fue avistada el 9 de julio.

La *Victoria* se acercó con precaución al establecimiento luso de la citada isla. Los hombres que bajaron a tierra explicaron a los oficiales portugueses que se habían perdido cuando volvían del continente americano a causa de una tormenta que les había roto el palo del trinquete. Esta argucia permitió conseguir, por dos ocasiones, agua y provisiones a cambio de las baratijas que quedaban a bordo, pero al tercer intento no regresaron los que fueron a comerciar, ya que quisieron intercambiar vituallas y esclavos por especias, cuyo origen solo podía ser asiático. Los lusitanos descubrieron el engaño y detuvieron a los marinos que estaban en tierra. Sin tardanza, Elcano ordenó partir a toda vela, dejando en la isla de Santiago a doce hombres: el secretario Martín Méndez, el dispensero Pedro de Tolosa, el carpintero Richard de Normandía, el artillero Roldán de Argote, el alguacil Simón de Burgos, los supernumerarios Maestre Pedro y Juan Martín, el grumete Vasquito y los marineros Felipe de Rodas, Gómez Hernández, Bocacio Alonso y Pedro de Chindurza.

La proximidad de España animó a la tripulación a seguir el viaje a pesar de las penosas condiciones en las que se encontraban. A mediados de agosto, la *Victoria* navegaba entre las dos islas más occidentales de las Azores: Fayal y Flores, evitando ser vista por los portugueses. Por fin, el 4 de sep-

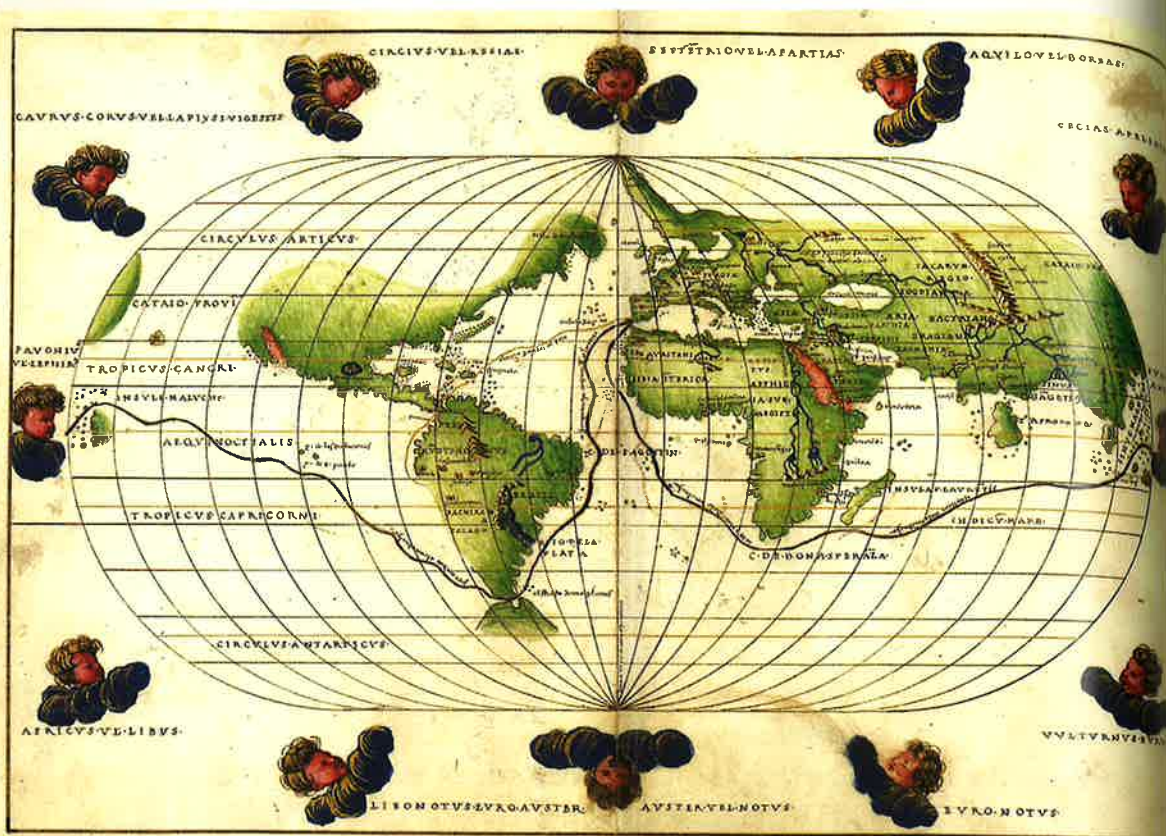


Figura 7. Mapamundi editado en Venecia en 1544, por Battista Agnese, en el que se refleja por primera vez la trayectoria náutica completa que siguió la expedición de Magallanes-Elcano en su viaje de circunnavegación de la tierra. Library of Congress, Washigton D.C. (Dominio público).

tiembre de 1522, los cansados y enfermos marineros divisaron el cabo San Vicente y el día 6 fondearon en el puerto de Sanlúcar. El mismo día, Juan Sebastián Elcano escribió una emotiva carta a Carlos V dando las primicias de su periplo, al mismo tiempo que notificaba a la Casa de la Contratación su arribo para que lo socorrieran. El capitán alquiló los servicios de un barco con el que logró remontar el Guadalquivir, anclando la Victoria en el puerto de las Muelas el 8 de septiembre de 1522 por la tarde, tras recorrer 46.270 millas marinas. Dieciocho hombres culminaron el periplo: el capitán Elcano, los contraмаestres Francisco Albo, Miguel de Rodas y Juan de Acurio, el sobresaliente Antonio Pigafetta, el barbero Hernando de Bustamante, el lombardero Hans de Aquisgrán, los grumetes Juan de Arratia, Juan de

Santander y Vasco Gómez, el paje Juan de Zubieta y los marineros Diego Gallego, Martín de Iudicibus, Nicolás de Nápoles, Miguel Sánchez, Antonio Hernández Colmenero, Juan Rodríguez, Francisco Rodríguez y Diego Carmona. Con ellos llegaron al menos tres nativos, conocidos como Juan Cermeño, Francisco y Manuel.

Por primera vez en la historia de la humanidad, una nave había logrado circunnavegar la Tierra, demostrando que todos los océanos y mares, a excepción de unos cuantos interiores, más parecidos a grandes lagos, estaban comunicados.

En la isla de Santiago (Cabo Verde), los nautas preguntaron qué día era, respondiendo los portugueses que era jueves cuando para Pigafetta y sus compañeros era miércoles. Con posteridad, los marinos hicieron cábalas de cuándo se habían equivocado, principalmente el cronista italiano, que siempre había estado con buena salud. Francisco de Albo, que también recoge la anécdota en su derrotero -el día 9 de julio de 1522- simplemente pensó que se habían equivocado en un día. “Luego se nos explicó -añade Pigafetta- que no habíamos cometido ningún error: habiendo navegado siempre hacia occidente hasta llegar al punto de partida, siguiendo el curso del sol, habíamos tenido una ventaja de veinticuatro horas”⁶⁹.

A pesar de las numerosas defunciones, la expedición al Maluco tuvo un gran éxito geográfico -por sus numerosos descubrimientos terrestres, marítimos y astronómicos-; económico -pues las especias que trajeron en sus bodegas fueron suficientes para pagar el total de la armada-; y político, ya que España reclamó las Molucas como propias ante el reino de Portugal, e inició una febril actividad para colonizar el lejano archipiélago y comercializar sus riquezas, todo lo cual sería organizado por una Casa de las Especies que se mandó construir en La Coruña. La empresa naval, primero capitaneada por Magallanes y después por Elcano, puso las bases de la primera globalización, al mismo tiempo que demostró la unidad del género humano.

⁶⁹ Pigafetta, *El primer viaje*, p. 251

