

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN

LXIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



V CENTENARIO DE LA EXPEDICIÓN MAGALLANES-ELCANO (III)

La navegación por el Atlántico, el Pacífico y el Índico

CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2021

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 84

MADRID, 2022



MINISTERIO DE DEFENSA

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN**

**LXIV JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA**

**V CENTENARIO
DE LA EXPEDICIÓN
MAGALLANES-ELCANO (III)**

La navegación por el Atlántico, el Pacífico y el Índico



**CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2021
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 84
MADRID, 2022**

CUBIERTA: Copia de Paolo Forlani sobre un mapa realizado en 1546 por el cosmógrafo Giacomo Gastaldi

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval. Departamento de Estudios e Investigación
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50 / 91 312 44 27
C/e: ihcn-dei@mde.es / msanes4@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<https://cpage.mpr.gob.es>

EDITA:



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid
© Autores y editor, 2022
NIPO 083-22-212-1 (edición impresa)
ISBN 978-84-9091-680-3 (edición impresa)
Depósito legal M-22315-2022
Fecha de edición: agosto de 2022
Imprime: Ministerio de Defensa

NIPO 083-22-213-7 (edición libre-e)

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de sus autores. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *copyright*.

En esta edición se ha utilizado papel 100% libre de cloro, procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>San Julián 1520. Revuelta en la escuadra de Magallanes</i> , por D. Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado) ..	9
<i>El regreso de la nao San Antonio. Causas y efectos</i> , por D. José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, director del Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)	31
<i>Del Pacífico como sendero. La misión imposible de la nao Trinidad</i> , por D. Manuel J. Parodi Álvarez, doctor en Historia, miembro de la Asociación Española de Estudios del Pacífico (AEEP) y de la Red Mundial de Universidades Magallánicas ...	43
<i>La navegación por el Pacífico. De la nao Trinidad al tornaviaje de Urdaneta y sus consecuencias</i> , por D. Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de la Universidad Complutense de Madrid ..	65
<i>El mando de Elcano y la travesía por el Índico</i> , por D. José María Blanco Núñez, capitán de navío (retirado)	89

V CENTENARIO DE LA EXPEDICIÓN MAGALLANES-ELCANO (III)

La navegación por el Atlántico, el Pacífico y el Índico

El ciclo de las Jornadas de Historia Marítima dedicado a la conmemoración de los 500 años de la expedición de Magallanes-Elcano, que comenzó en 2019, tiene su continuación con la celebración de unas nuevas jornadas en honor de esta gesta que llevan por título *La navegación por el Atlántico, el Pacífico y el Índico*. Estas serán, pues, las terceras de una serie de cuatro.

Como es conocido, la expedición consistió en la partida de Sevilla de cinco naos con más de 230 hombres, en busca de una nueva ruta por el oeste hacia la Especiería. Ello significó un viaje de tres años, al final de los cuales tan solo una nao y dieciocho hombres regresaron a España. Se culminó así la expedición Magallanes-Elcano, siendo este último el primero en navegar toda la redondez de la Tierra.

En las primeras jornadas se trataron los prolegómenos de la situación en los diversos reinos hispánicos antes de los preparativos de la expedición Magallanes-Elcano. En las siguientes conocimos la preparación y salida de la armada, con todos sus avatares. En esta ocasión, los ponentes nos ilustrarán acerca de los sucesos de San Julián, el inesperado regreso de la nao *San Antonio*, las vicisitudes de la nao *Trinidad*, la navegación por el Pacífico –desde la nao *Trinidad* al tornaviaje de Urdaneta–, para finalizar con los acontecimientos de Juan Sebastián Elcano y su travesía por el Índico.

Las últimas jornadas dedicadas a esta conmemoración, previstas para el año 2022, llevarán por título genérico *El final de la expedición y sus consecuencias*.

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ es capitán de navío retirado. Nació en Narón (La Coruña) en 1943. Ingresó en la Escuela Naval en 1961. Es especialista en Armas Submarinas y diplomado en Guerra Naval y en la Escuela de Defensa OTAN en Roma. Ha desempeñado diversos destinos en tierra y a flote, en España y en el extranjero. Mandó el patrullero *Ulla*, la corbeta *Vencedora* y la Escuadrilla de Cazaminas. Intervino en programas internacionales de construcción de barcos con Países Bajos y Alemania, fue jefe de sección y de división de Estados Mayores (Ferrol y Madrid), oficial de enlace en el Cuartel General de la OTAN en el Sur (Nápoles) y jefe de división del Cuartel General de la OTAN en Madrid (Pozuelo). Desde enero del año 2002 hasta marzo de 2008, en que pasó a la situación de retiro, fue subdirector del Museo Naval de Madrid. Actualmente es consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval y vocal de su junta facultativa, así como vicepresidente de la Real Liga Naval Española, numerario de la Real Academia del Mar y de la Asamblea Amistosa y Literaria, y correspondiente de la Academia de Ciencias y Artes Militares y de la Asociación de Amigos del Museo Naval y del Foro de Pensamiento Naval. También es miembro de otras asociaciones culturales y artísticas. Colabora en diversas revistas, donde ha publicado numerosos artículos sobre historia, temas navales, actualidad, filatelia y arte. Dentro de los Premios Armada 2013, ha recibido el diploma acreditativo de la Revista General de Marina. En 2015 recibió el Premio Boca de la Ría, concedido por la Sociedad Artística Ferrolana, por su narración *Mascarón solitario*, y en 2020, el diploma de honor de los Premios Virgen del Carmen. Dibujante, pintor e ilustrador, ha celebrado más de veinte exposiciones individuales y participado en numerosos certámenes y exposiciones colectivas y conjuntas. Ha sido jurado en premios de pintura, entre ellos el Virgen del Carmen de la Armada, y en 1978 obtuvo la primera medalla de dibujo en el 37.º Salón de Otoño de Palma de Mallorca. En 1983 ganó el segundo premio de pintura del V Certamen de Arte de Mondoñedo, Galicia, y en 2017 obtuvo la Paleta de Plata de la Sociedad Artística Ferrolana. Ha impartido numerosas conferencias sobre historia naval, arte, actualidad y filatelia, en España, Chile, Colombia y Cuba, y colaborado en la edición de varias obras literarias. Es asimismo autor de quince libros, el último de los cuales, *Doce marinos gallegos*, ha sido editado en mayo del presente año.

José Ramón VALLESPÍN GÓMEZ es capitán de navío. Ha desempeñado su carrera a flote en buques y agrupaciones de superficie, tanto nacionales como internacionales. Ha sido comandante de las fragatas *Reina Sofía* y *Extremadura*, y agregado naval en la embajada española en Oslo, profesor en la escuela de la OTAN de Oberammergau, Alemania, oficial de inteligencia en el Grupo de Apoyo al Adiestramiento de Guerra Electrónica de la OTAN de Yeovilton, Reino Unido, y comandante naval de Alicante. Actualmente es director del Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval y de la *Revista de Historia Naval*. Es coautor del libro *Historia de la Armada*, editado por el Ministerio de Defensa en 2020. Fue miembro del comité científico del congreso de Valladolid de conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo (2018), ponente en el congreso «Fernando Magallanes y el conocimiento de los océanos», de la Academia de Marinha de Portugal, celebrado en Lisboa en 2019, y ha impartido conferencias sobre temas de historia naval en diversas instituciones académicas y sociales.

Manuel PARODI ÁLVAREZ (Cádiz, 1971) es doctor europeo en Historia y arqueólogo. Especialista en historiografía arqueológica española y marroquí, en historia económica de la Antigüedad y en el mundo fenopúnico, es analista y gestor de patrimonio cultural y autor de una treintena de libros, doscientos artículos científicos y un millar de artículos divulgativos sobre historia y patrimonio. Profesor en los másteres de Patrimonio Histórico y Arqueológico y de Dirección Turística de la Universidad de Cádiz, es investigador de la Universidad Autónoma de Madrid, académico correspondiente de la Escuela de Arqueología Italiana de Cartago (SAIC), miembro de la Sociedad Española de Estudios Clásicos (SEEC), de la Sociedad Española de Historia de la Arqueología (SEHA), de la Asociación Española de Estudios del Pacífico

(AEEP) y de la RUMA (Red de Universidades Magallánicas), e «historiador asociado» a la Fundación 500 Años de la Vera Cruz, A.C., de Veracruz, México, así como miembro de la junta de gobierno del Ilustre Colegio de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y Ciencias de Sevilla-Huelva, y de los ateneos de Cádiz, Sanlúcar de Barrameda y Puerto Real.

Enrique MARTÍNEZ RUIZ es catedrático (emérito) de Historia Moderna en la Universidad Complutense de Madrid. Ha sido profesor invitado en universidades extranjeras (Poznan, Polonia; Coímbra, Portugal; Paul Valerie, Montpellier [Francia]; Pacífico, Lima [Perú]; Zacatecas, México; del Zulia, Venezuela; Oporto, Portugal; San Andrés, La Paz [Bolivia], etc.) y centros de investigación (Instituto Emilio Ravignany, Buenos Aires; Instituto de Estudios Jurídicos, Universidad Autónoma de México; Instituto Riva Agüero, Lima [Perú]; Academia de Historia Militar de Chile, etc.), y es un asiduo ponente en congresos y seminarios nacionales e internacionales. Director de más de veinte tesis doctorales, es autor de más de trescientas publicaciones. Sus últimos libros son: *Los soldados del rey. Los ejércitos de la Monarquía Hispánica, 1480-1700* y *El ejército del rey. Los soldados españoles de la Ilustración*, ambos publicados por la editorial Actas; *La defensa del Imperio (siglos XVI y XVII)*, publicado por Paraninfo; *El bandolerismo español* (Los Libros de la Catarata), y *Felipe II. Hombre, rey, mito* (La Esfera de los Libros). Es asimismo director de los tres volúmenes de *Desvelando horizontes*, dedicados a la conmemoración de la Primera Vuelta al Mundo. Premio Nacional de Historia de España y premio Ortega y Gasset de los Villa de Madrid, comendador de la Orden de la Estrella Polar (Suecia), miembro honorario de la Sociedad Italiana de Historia Militar, por sus publicaciones se le ha distinguido con la Gran Cruz de Plata al Mérito de la Guardia Civil, la Gran Cruz de primera clase del Ejército, la Gran Cruz de la Armada y la Medalla de la Facultad de Derecho de la UNED. Martínez Ruiz es asimismo numerario de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares.

José María BLANCO NÚÑEZ es capitán de navío en situación de retiro. Ingresó en la Escuela Naval Militar el 16 de julio de 1962, permaneció embarcado durante ocho años y ha mandado cuatro buques: *Sil*, *Diana*, *Cataluña* y *Patiño*. Especialista en Comunicaciones, diplomado en Guerra Naval, Investigación Militar Operativa, Altos Estudios Internacionales y Estudios Avanzados de Historia Moderna por la Universidad Complutense, ha realizado el 78.º Curso del Colegio de Defensa de la OTAN en Roma y el Curso Superior en el Instituto Superior Naval de Guerra de Lisboa, y está en posesión de diversas condecoraciones militares nacionales y extranjeras. Galardonado con los premios Virgen del Carmen, Marqués de Santa Cruz de Marcenado y Almirante Ceballos, y con los diplomas de los Premios Virgen del Carmen y de la Revista General de Marina, es correspondiente de la Real Academia de la Historia, miembro asociado de la Academia de Marinha de Portugal, secretario general de la Real Academia de la Mar y miembro de número de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares, así como correspondiente de la Academia Almirante Brown de Buenos Aires, vocal de la Comisión Española de Historia Militar y honorario de la Comisión Internacional de Historia Militar. Blanco Núñez es asimismo asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval y de la junta directiva del Comité Español de Ciencias Históricas.

SAN JULIÁN 1520. REVUELTA EN LA ESCUADRA DE MAGALLANES

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de Navío (retirado)

Introducción

Magallanes salió de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1519 con una escuadra de cinco barcos, para buscar las islas de las Especias navegando hacia occidente. Pero en la noche del 1 al 2 de abril de 1520, en San Julián (Argentina), ocurrió una revuelta que estuvo a punto de hacer fracasar la expedición. Aquel motín merece ser recordado dentro de las celebraciones del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo porque, de haber tenido éxito, hoy no estaríamos celebrando dicho V Centenario y la historia hubiera discurredo por otros derroteros.

Antecedentes

El marino portugués Fernando de Magallanes, al ver que en su tierra, que era Portugal, no tenía el porvenir que andaba buscando, había pasado a España y llegado a Sevilla en 1517, junto con su amigo el cosmógrafo Ruy Faleiro –que tampoco tenía porvenir en su tierra–, para presentar al rey Carlos I su proyecto de navegar hacia occidente a la búsqueda de las islas de las Especias, las Molucas.

Magallanes y Faleiro habían estudiado en las bibliotecas y archivos portugueses todo lo relacionado con viajes oceánicos, cartografía, derroteros, informes de navegantes, etc., y madurado el plan de Magallanes de navegar por el oeste hacia la Especiería.

En un principio, Carlos I contempló aquel proyecto con cierto escepticismo, pero más adelante se acordó de que sus abuelos, los Reyes Católicos, habían tenido un gran éxito y alcanzado gran fama con el descubrimiento de América por Colón en 1492, y pensó que, si les seguía la corriente a los dos portugueses, y si tenían éxito, él también podría alcanzar fama. Por ello, el proyecto terminó siendo bien acogido por el rey, que el 22 de marzo de 1518 firmó en Valladolid con ambos portugueses unas capitulaciones por las que les otorgaba el mando de una escuadra de cinco naos españolas con su gente,

provisiones y pertrechos, junto con otras prebendas y nombramientos, para realizar dicha expedición.

Y en mayo de 1519 Magallanes recibió unas instrucciones, órdenes y recomendaciones de Carlos I para el viaje, que entre otras cosas decían que debía proporcionar a los capitanes, maestros y pilotos la cartografía necesaria y la oportuna información sobre las tierras que se iban a encontrar. Y al mismo tiempo ordenaba a los capitanes rendir honores al jefe de la armada, que era Magallanes con el título de capitán general, y que los barcos debían seguir a la nao capitana, que era la *Trinidad*.

Ruy Faleiro

Durante los preparativos de la escuadra en España, la armonía que existía entre Magallanes y Faleiro desapareció, surgieron discrepancias y hubo muchas discusiones que se acentuaron conforme pasaba el tiempo. Parece que dichas discusiones y discrepancias se debieron a diferencias de carácter de ambos personajes, a problemas de liderazgo, a intromisiones de emisarios portugueses que se empeñaban en hacer abortar la expedición, y a problemas mentales de Faleiro. El cosmógrafo se quejaba del comportamiento autoritario de Magallanes, que no quería compartir el mando con nadie. Por otra parte, Faleiro no era marino, ni tenía práctica para hacer frente a los muchos problemas que surgían en la preparación de los barcos; era sencillamente un gran teórico de la astronomía y la navegación astronómica que, ante las dificultades, se impacientaba. Magallanes, en cambio, echaba mano de su tozudez y fuerte resolución para hacer frente a los muchos problemas que se le presentaban.

También se dijo que Ruy Faleiro padecía algún tipo de locura, que para muchos fue inventada por Magallanes o por la gente de la Casa de Contratación. Pero aquella situación de desencuentros y posible locura de Faleiro le vino muy bien al rey Carlos I para desembarcar al portugués y nombrar a un español para ocupar su puesto. Hay que tener en cuenta que Carlos I estaba preocupado con el hecho de que el mando de una escuadra española de cinco barcos estuviera compartido por dos portugueses, Magallanes y Faleiro, y en su momento había comentado que, con ellos, era conveniente que embarcase un español, con el fin de equilibrar en parte el mando y que no fuera tan «portugués». En este sentido, una cédula del 1 de abril de 1518 decía: «... convendría que fuese un tercero con los dichos portugueses para que, en caso de muerto o para que también si los dichos portugueses no siguiesen la derrota que deben para acabar el viaje que van a hacer, y por ventura no tuviesen buen fin para las cosas de nuestro servicio ...» (1).

Por ello, a la vista de los problemas de Faleiro, y para evitar mayores males, el rey creyó conveniente que desembarcara y se quedase en Sevilla,

(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La nao Victoria y su vuelta al mundo*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2019, p. 185.

seguramente recibiendo la paga de capitán y con la promesa de que, en el futuro, mandaría otra escuadra. De todas formas, su «locura» quizá no fuera tan imaginaria ya que, un documento de septiembre de 1518, decía del portugués: «... duerme poco y anda fuera de ...»

Ruy Faleiro desembarcó y se quedó en Sevilla, al parecer con el título y sueldo de capitán de otra posible expedición que iba a seguir a la de Magallanes. Con motivo de visitar a algún familiar, regresó a Portugal, donde se le hizo prisionero y permaneció encarcelado seis meses, hasta que fue liberado por la intercesión del rey de España y pudo regresar a Sevilla. Con el tiempo, su enfermedad se agravó, y se volvió loco con algunas rachas de furioso. Fue encerrado en las Atarazanas, donde permaneció al cuidado de su hermano Francisco y de su esposa, Eva Alonso, y continuó cobrando el sueldo de capitán hasta su fallecimiento, en mayo de 1556.



Retrato de Fernando Magallanes. (Dibujo de Marcelino González tomado de un grabado)

Juan de Cartagena

Carlos I decidió nombrar un sustituto español de Faleiro, para que el mando de la escuadra se compensara y equilibrara y no quedara a su frente solo el portugués Magallanes. Y nombró a Juan de Cartagena, como consta en un despacho escrito en Barcelona el 26 de julio de 1519. El cargo de Cartagena era el de «conjunta persona» de Magallanes, además de veedor general de la escuadra de cinco naos, y capitán de la nao *San Antonio* con un sueldo de 100.000 maravedíes anuales.

El hecho de ser «conjunta persona» con Magallanes quería decir, al menos en teoría, que Magallanes y Cartagena estaban al mismo nivel de mando. Visto de una manera práctica, se puede interpretar que, aunque Magallanes fuera el verdadero jefe de la expedición, sus órdenes, decisiones e iniciativas debían ser compartidas con Cartagena, lo que en un principio fue aceptado por aquel, al menos en apariencia, según manifestó el portugués:

«... que él por servir a Su Alteza lo daba por bueno y le placía que dicho comendador, Ruy Falero se quedase y fuese en su lugar Juan de Cartagena, como su conjunta persona, tal y como S.A. lo ordenaba en su carta, y como anteriormente



Retrato de Juan de Cartagena. (Dibujo de Marcelino González tomado de un grabado)

lo tenía así dispuesto, según consta en las instrucciones que Juan de Cartagena tenía de Su Alteza» (2).

Entre los cometidos de Cartagena como veedor estaban los de intendente y representante de la Hacienda Real. Era el responsable de defender los intereses de la expedición, evitar fraudes y velar por el buen uso del material. Presenciaba los rescates y presas que se pudieran efectuar. Y anotaba, para su reclamación, la parte de riquezas transportadas por los barcos que correspondían a la Corona.

Se dice que Juan de Cartagena era hijo natural del obispo Juan Rodríguez de Fonseca, aunque algunas fuentes apuntan que era su primo y otras afirman que era simplemente un pariente. No se conoce su fecha de

nacimiento ni dónde tuvo lugar. El obispo Rodríguez de Fonseca, nacido en 1451 en Toro, Zamora, era un hombre muy influyente que había sido consejero de los Reyes Católicos, y además de eclesiástico era administrador y diplomático. Y Juan de Cartagena era un cortesano de cierta alcurnia, tenía un alto nivel de instrucción, y deseaba hacer algo realmente importante en su vida.

Desde el principio, Juan de Cartagena chocó con Magallanes, con el que no se llevó bien, y como veremos tuvo un final trágico. Por una parte, Magallanes no se fiaba del español, quizá por su ascendencia y por sus aires de nobleza, y por la otra, Cartagena despreciaba al portugués, al que consideraba un extranjero oportunista al mando de una escuadra española que, curiosamente, había logrado convencer a Carlos I para llevar a cabo la expedición.

Comienza el viaje

El 20 de septiembre de 1519, Magallanes zarpó de Sanlúcar de Barrameda al mando de su escuadra de cinco naos y unos 239 hombres, para iniciar su viaje a la búsqueda de las islas de las Especias navegando hacia occidente. Las naos componentes de su escuadra eran:

(2) VV.AA.: *Desvelando horizontes*, t. 1. *La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Fundación Museo Naval, Madrid, 2016, pp. 414-415.

- *Trinidad*, capitana de la expedición con 62 hombres de tripulación. Estaba al mando del propio Magallanes, llevando como maestre a J.B. Punzorol, y de piloto, a Esteban Gómez. Era de 110 toneles vizcaínos de arqueo o 132 toneladas sevillanas. Su coste fue de 270.000 maravedíes, y fue capturada por los portugueses en las Molucas.
- *Victoria*, con 45 hombres de tripulación, fue capitaneada por el español Luis de Mendoza, tesorero de la armada, llevando como maestre a Antón Salomón. Arqueaba 85 toneles o 102 toneladas sevillanas y costó 300.000 maravedíes. Fue el único barco que regresó al mando de Elcano después de haber completado la vuelta al mundo.
- *Concepción*, con una tripulación de 44 hombres, era mandada por el español Gaspar de Quesada, llevando a Juan Sebastián de Elcano como maestre y a Juan López de Carvallo como piloto. De 90 toneles vizcaínos de arqueo, o 108 toneladas sevillanas, costó 228.750 maravedíes. Por su mal estado y falta de gente, fue quemada por su propia tripulación en Bohol, Filipinas.
- *Santiago*, era la más pequeña de la expedición. Tenía una tripulación de 32 hombres. Iba al mando del portugués Juan Serrano, llevando a Baltasar Genovés como maestre. Según muchos autores se trataba de una carabela. Era de 75 toneles vizcaínos o 90 toneladas sevillanas de arqueo, costó 187.500 maravedíes y naufragó en las costas atlánticas de América del Sur.
- *San Antonio*, era la de mayor porte, con una tripulación de 56 hombres. Su capitán era el español Juan de Cartagena, veedor de la armada, al parecer hijo del obispo Fonseca, que iba en lugar de Faleiro. Su maestre era Juan de Elorriaga. Tenía 120 toneles vizcaínos o 144 toneladas sevillanas de arqueo. Costó 330.000 maravedíes. Desertó en el estrecho de Magallanes.

Es de destacar que los tres capitanes españoles, Cartagena, Quesada y Mendoza, tenían muy buenas relaciones entre sí y los tres sentían pocas simpatías por Magallanes.

Para las navegaciones, Magallanes cursó entre sus barcos una norma de protocolo de obligado cumplimiento. Consistía en que, al caer la tarde, cada barco tenía que aproximarse a la *Trinidad*, saludar a Magallanes como jefe de la escuadra, e intercambiar informaciones y recibir órdenes e instrucciones para el viaje. Era una forma utilizada por el portugués para mantener clara su calidad de líder y su posición dentro de la cadena de mando.

Los barcos llegaron a Tenerife el 26 de septiembre, hicieron aprovisionamiento de leña, agua, brea para el calafateado y víveres, entre ellos alimentos frescos, queso y carne salada, y embarcaron nuevos miembros de las tripulaciones. Estando en Tenerife, entró una carabela española llevando un mensaje de Diego Barbosa, suegro de Magallanes, alertándole de un posible motín encabezado por Juan de Cartagena (3).

(3) *Ibíd.*, p. 485.

También se dice que un pesquero español procedente del banco sahariano alertó a Magallanes sobre una escuadra que Portugal había enviado para detenerlo. Y es que el rey portugués trataba por todos los medios de evitar que Magallanes llevara a cabo su empresa ya que, si tenía éxito, podía representar una gran competencia para el país vecino. Los portugueses ya habían llegado a las Molucas en 1511, y el portugués Francisco Serrano se había asentado en la isla de Ternate, así que Portugal tenía prácticamente el monopolio del comercio de las especias con Europa, lo que suponía un gran negocio con enormes beneficios que los portugueses no querían perder ni tolerar en él competidores.

Primeras discusiones en la escuadra de Magallanes

Los barcos zarparon de Tenerife a medianoche del 2 al 3 de octubre, y empezaron a navegar con buenos vientos. Pero, en lugar de arrumbar a Brasil con rumbos de componente suroeste, Magallanes navegó hacia el sur, pasó entre las islas de Cabo Verde y el cabo africano del mismo nombre, y siguió hacia las costas de Sierra Leona y el golfo de Guinea. Probablemente eligió esta derrota para esquivar el contacto con una posible escuadra portuguesa, que podía estar desplegada entre las islas Canarias y las costas de América para tratar de interceptarlo. O puede que lo hiciera para asegurarse los vientos alisios del sur, recalar en el cabo brasileño de San Agustín, y continuar hacia el sur sin problemas. Ya que, de haber caído en Canarias directamente hacia las costas de Sudamérica, los alisios del norte podían haber llevado la escuadra hacia el Caribe, desde donde era muy difícil la navegación hacia el sur por los vientos contrarios.

Pero aquella derrota desde Canarias hacia el sur dio lugar a discusiones entre Cartagena y Magallanes. Aquel protestó por no haber sido consultado, en su calidad de «conjunta persona», sobre la derrota a seguir por la escuadra, ya que las derrotas y los cambios de rumbo tenían que realizarse con su conocimiento y aprobación. Y es que, como ya quedó dicho, Carlos I, en sus instrucciones a Magallanes, había ordenado a este proporcionar a los capitanes, pilotos y maestros de los barcos información sobre los rumbos a los que iba a navegar, las derrotas que iba a seguir y los lugares donde pensaba recalar. De hecho, el rey ordenaba a Magallanes lo siguiente:

«Y primero que salgáis del río de la dicha cibdad de Sevilla, o después de salidos de él, llamaréis los capitanes, pilotos e maestros, e darles heis las cartas que tenéis hechas para hacer el dicho viaje, e mostrarle la primera tierra que esperaréis a demandar, porque sepan en que derrota está para la ir a demandar» (4).

(4) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio: «Primera vuelta al mundo: escala en Tenerife», *Abc* de Sevilla, 28 de septiembre de 2019 (https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-primera-vuelta-mundo-escala-tenerife-201909280816_noticia.html).

Y Cartagena, en su calidad de «conjunta persona», se lo recordó en más de una ocasión. Pero Magallanes no estaba dispuesto a compartir el mando con nadie, y le respondió que no le pidiese explicaciones y que dejara de preocuparse por tales cuestiones, puesto que su obligación era seguir de día la bandera y de noche el farol de la nao capitana. Navarrete relata este pasaje de la siguiente manera: «Magallanes le dijo que no cuidase de eso; que en haberlo nombrado de su conjunta persona no se había proveído bien, ni él lo entendía; que le siguiesen, como estaban obligados, de día por la bandera y de noche por el farol, y no le pidiesen más cuenta» (5).

En una carta escrita por el funcionario y contador Juan López de Recalde, la respuesta de Magallanes a Cartagena, cuando este le pidió información de la derrota a seguir en calidad de conjunta persona, fue que «el sabía lo que hacía, que no pensaba dar cuenta a nadie y que le siguiese ...» Cartagena no dijo nada en aquella ocasión, ni añadió nuevos razonamientos a su postura, pero estaba claro que la situación se estaba volviendo cada vez más difícil entre ambos.

Hacia el 18 de octubre, al atardecer, ocurrió algo que vino a enrarecer aún más el ambiente. Durante uno de los saludos de los capitanes a Magallanes, en el que la fórmula usada era «Dios os guarde Capitán General y Maestre, y buena compañía», desde la *San Antonio*, en lugar de saludar su capitán, Juan de Cartagena, lo hizo su maestre diciendo: «Dios os salve, señor capitán y maestre» (6). Magallanes reprendió a Cartagena por haberle saludado de aquella manera, y le dijo que en lugar de llamarle «Capitán» tenía que dirigirse a él como «Capitán General». Y Cartagena le respondió que lo había saludado con el mejor hombre que tenía a bordo y que otro día posiblemente lo saludaría con un grumete, tras de lo cual al menos durante tres días no le dirigió el saludo.

Más adelante, encontrándose en una encalmada en aguas del golfo de Guinea, Magallanes convocó en su barco a todos los capitanes para tratar diversos asuntos. Entre ellos estaba uno relacionado con un acto de homosexualidad —«pecado nefando» o «pecado contra natura», como se decía entonces, penado incluso con la muerte—. Los juzgados eran: el maestre de la *Victoria*, Antón Salomón, y el grumete Antonio Varela. Cartagena acudió a la reunión con cierto optimismo, creyendo que Magallanes había recapacitado y cambiado de actitud, y que le iba a dar algunas explicaciones.

Pero el comandante de la escuadra no había cambiado de parecer, y se mantuvo en su postura sin dar el brazo a torcer, así que Cartagena, indignado, expuso de forma violenta lo que pensaba. Magallanes reaccionó de forma drástica ante aquella postura tan insolente de Cartagena en público: lo destituyó y ordenó prenderlo, con gran sorpresa de los demás capitanes, que no fueron capaces de reaccionar. Solo uno de ellos demostró algo de inicia-

(5) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico*, Tipografía Renovación, Madrid, 1919, p. 9.

(6) VV.AA.: *Desvelando horizontes...*, pp. 492-493.

tiva; fue el capitán de la *Victoria*, Luis de Mendoza, quien pidió a Magallanes que, por ser Cartagena un hidalgo español, no se le pusieran grilletes o cepo para estar expuesto a la vergüenza pública, y fuese entregado a la custodia de alguno de los otros capitanes. Magallanes accedió a la petición, y el alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa entregó a Mendoza la custodia de Cartagena.

Por otra parte, el mando de la *San Antonio* pasó al contador Antonio de Coca, con lo que los mandos de la escuadra quedaron como sigue:

- *Trinidad*, al mando de Magallanes;
- *Victoria*, al mando de Mendoza;
- *Concepción*, al mando de Quesada;
- *San Antonio*, al mando de Antonio de Coca;
- *Santiago*, al mando de Juan Serrano.

Por cierto, Salomón fue juzgado y condenado a muerte por su pecado de sodomía, quedando aplazada su ejecución a la primera llegada a tierra. En cuanto al grumete Antonio Varela, salió libre, aunque con el tiempo terminó tirándose al mar, al no ser capaz de aguantar las burlas de sus compañeros. Y nunca más se supo de él.

En San Julián

Tras recalar a la altura del cabo de San Agustín (Brasil), los barcos costearon hacia el sur de Sudamérica, para entrar en diciembre de 1519 en Guanabara, que llamaron Santa Lucía por ser la santa del día (hoy Río de Janeiro, Brasil). En dicho puerto, Magallanes pasó el mando de la *San Antonio* de Antonio de Coca a Mesquita, que era pariente suyo, con lo que los mandos quedaron así:

- *Trinidad*, al mando de Magallanes;
- *Victoria*, al mando de Mendoza;
- *Concepción*, al mando de Quesada;
- *San Antonio*, al mando de Mesquita;
- *Santiago*, al mando de Juan Serrano.

Brasil les resultó una bella tierra, en la que pudieron hacer buenos negocios, ya que por un cascabel conseguían un cesto de patatas; por un peine, dos gansos; por una carta de la baraja con el rey de oros, seis gallinas; etc. Además, pudieron obtener otras cosas, como los favores de las jóvenes nativas.

Por cierto, estando la escuadra en Brasil, el día 20 de diciembre fue ahorcado Salomón, que había confesado su pecado de sodomía. En una relación de fallecidos en el viaje de circunnavegación quedó recogida esta ejecución:

«1519.— Antón Salomón, martes, veinte días del mes de diciembre. Fue sentenciado a muerte Antón Salomón, maestre que fue de la nao *Victoria*, por someteco, la cual sentencia fue executada este dicho día en el puerto de Santa Lucía, que es la costa del Brasil, justiciose en 20 de diciembre de 1519» (7).

En enero de 1520, los barcos entraron en el que bautizaron Río de la Plata, que era el conocido como Mar de Solís, donde dicho marino había muerto a manos de los caníbales. Más adelante lo hicieron en otros puertos. Y en marzo, Magallanes, al sospechar que algo se estaba cocinando, ordenó que Juan de Cartagena, que estaba bajo la custodia de Luis de Mendoza, capitán de la *Victoria*, pasara a estar custodiado por Gaspar de Quesada, capitán de la *Concepción*.

Los barcos continuaron navegando a lo largo de las costas de Sudamérica con rumbos de componente sur, fondearon en el que Magallanes bautizó Puerto de los Trabajos (hoy Puerto Deseado), y el 31 de marzo de 1520 llegaron a un puerto en latitud 49° 20' S, que llamaron de San Julián, por ser el santo del día. Y varios hombres pusieron una cruz en la cima de un cerro que llamaron Montecristo.

Magallanes ordenó a dos de sus barcos que explorasen el fondo de aquel puerto, por si había algún pasaje hacia el Mar del Sur. Pero los dos regresaron informando de que la mar entraba muy poco en la tierra, que al fondo había muchos bajos, y que no había ningún pasaje que comunicara los océanos.

Como el invierno se echaba encima con todo su rigor, Magallanes decidió invernar en aquel puerto. Ordenó la construcción en tierra de un almacén para guardar provisiones; y, a fin de evitar la ociosidad de la gente y aprovechar el tiempo, decidió varar los barcos para carenarlos y calafatearlos con la breva que había recibido en Tenerife. Procuró que la gente se aficionase a la caza y la pesca, para mejorar la dieta. Y, en previsión de peores tiempos, comenzó a racionar la comida.



Mapa de Sudamérica que señala la situación del puerto de San Julián.

(7) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ: ob. cit., p. 215.

Descontentos en la escuadra



Retrato de Antonio Pigafetta. (Dibujo de Marcelino González tomado de un grabado)

Al ver cómo estaban discurriendo las cosas, entre los tripulantes de las naos abundaban los descontentos. Antonio Pigafetta, natural de Vicenza, Italia, que salió en la *Trinidad* de Magallanes y regresó en la *Victoria* de Elcano, y fue autor de una jugosa crónica de todo el viaje de Magallanes-Elcano (8), decía en su relato de la vuelta al mundo que algunos de los capitanes, por ser españoles, eran enemigos de Magallanes, por ser portugués (9). Pero la verdad es que había muchos desencuentros. Se había producido el arresto de Cartagena; Magallanes no comunicaba a los capitanes sus intenciones, ni los rumbos a seguir, ni hacia dónde iban a navegar; y se encontraban con que, en San Julián, el invierno había arrancado y estaban en un lugar donde hacía mucho frío. Y, al mismo tiempo, entre portugueses y españoles estaban surgiendo muchas discusiones, suscitadas por viejas rivalida-

des regionales, asuntos históricos y otras circunstancias que deterioraban de forma considerable la buena armonía de la escuadra. Un ejemplo de estas discusiones nos lo ofrece Maximiliano Transilvano, quien, sin haber participado en el viaje alrededor del mundo, hizo una amplia crónica de dicho viaje al entrevistar en Sevilla a los que habían regresado en la *Victoria* (10), y escribió:

«... y la causa de las discusiones y disensiones fue que como en el armada iban muchos portugueses, de causa de ser portugués el capitán Magallanes, se comenaron entre los castellanos y ellos algunas palabras de odio antiguo que los unos se tienen a los otros, trayendo a la memoria los unos la batalla de Aljubarrota, y los otros la de Toro, y otras semejantes cosas» (11).

(8) PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del globo*, Fundación Civilliter, Sevilla, 2012, p. 11.

(9) *Ibíd.*

(10) TRANSILVANO, Maximiliano: «Carta escrita por Maximiliano Transilvano de cómo...», en VV.AA.: *La primera vuelta al mundo*, Miraguano-Polifemo, Madrid, 2012, 13-66.

(11) *Ibíd.*, p. 32.

El asunto de quedarse en San Julián era uno de los motivos de descontento y causa de grandes discusiones. Los capitanes y mucha gente de los barcos no estaban conformes con permanecer en aquel puerto. Unos pensaban que allí iban a perder el tiempo, otros entendían que era mejor volver atrás, para invernar en algún lugar donde no hiciera tanto frío, y aun había quien opinaba que era mejor irse a otro sitio donde se pudieran conseguir víveres, que empezaban a escasear. No faltaban tampoco quienes consideraban que lo mejor era regresar a España, para quedarse o para prepararse mejor y regresar a tiro fijo a aquel puerto en mejor temporada, o los que opinaban que lo mejor era buscar las islas de la Especies doblando el cabo de Buena Esperanza, como hacían los portugueses.

Transilvano se hizo eco en su crónica del frío que los expedicionarios pasaron en San Julián:

«... sintiendo en ello mucha graveza de causa de la gran frialdad que pasaban, y de la mucha destemplanza de la tierra, rogaron al capitán Magallanes que hubiese por bien de los sacar de aquella desventura, y que se volviese atrás adonde no hiciese tan áspero invierno porque no sufriesen tanta fatiga, pues veía que mientras más adelante pasaban, más insoportable frío les hacía ...» (12).

Pero Magallanes decidió quedarse a invernar, sin prestar atención a las quejas y peticiones de su gente. Así lo cuenta Fernández de Navarrete: «... Magallanes contestó que estaba pronto a morir o cumplir lo que había prometido; que el rey le había ordenado el viaje que debía llevar, y que había de navegar hasta hallar el fin de aquella tierra, o algún estrecho, que no podía faltar ...» (13).

Y mantuvo su postura de quedarse en San Julián y no hacer públicos sus planes, ni descubrir sus intenciones o informar de las derrotas a seguir en el futuro, lo que aumentó el malestar de todos. Posiblemente, Magallanes no proporcionaba aquella información porque ni el mismo sabía por dónde ir, no sabía dónde estaba el paso que afirmaba conocer y no quería que la gente se enterase, o bien acaso pensase que, si la daba, alguno de sus barcos podía desertar y tomarle la delantera (14). Sea como sea, mantuvo su silencio y decidió quedarse y esperar mejores tiempos para continuar hacia el sur.

(12) Ib., p. 29.

(13) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico...*, p. 15.

(14) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: «Las instrucciones de Carlos I y Magallanes desde una nueva perspectiva: fuente de conflictos», *V centenario de la expedición de Magallanes-Elcano (II). Cuaderno Monográfico* núm. 82, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid (2020), p. 106.

Revueltas en la escuadra

La situación se fue enrareciendo cada vez más, hasta que llegó un momento en que algunos capitanes desconfiaban totalmente de su jefe. Así estaban las cosas cuando el 1 de abril de 1520, que era Domingo de Ramos, Magallanes invitó a sus capitanes a que le acompañaran a una misa en tierra, y posteriormente a comer en su cámara. Pero a la misa no asistieron ni Mendoza, ni Quesada, ni Cartagena, que seguía preso; sólo acudieron Mesquita y Coca. Y a la posterior comida no acudió más que Álvaro de Mesquita. El descontento siguió aumentando, aunque parece que Magallanes no se preocupó demasiado, al menos en principio. Esta es una de las versiones de aquella escena, y parece la más verosímil, aunque Mafra (15), que era piloto de la *Trinidad* y escribió una amplia memoria de la expedición, narró la situación de una forma algo diferente:

«El Magallanes, conocida la voluntad de su gente y asegurado de los enemigos de casa, abiertamente les dijo que para aquel día de Pascua estaba concertado de matarle estando en tierra en misa, mas que él por disimular no pensaba dejar de ir a oírlo; y así lo hizo que armado secretamente y con gente armada fue a una isla pequeña de arena que en aquel río estaba, donde había hecho una casa pequeña para celebrar el culto divino, porque en esta armada iba un clérigo y un fraile. Estando allí el Magallanes en tierra, llegó Luis de Mendoza, capitán de una nao, y los dos se hablaron con disimulado semblante y oyeron la misa juntos, y acabada, Magallanes preguntó a Luis de Mendoza que cómo no venían los demás capitanes a misa: el cual le respondió que no sabía, que debían de estar dolientes. Al despedirse, después de dadas las buenas pascuas, el Magallanes convidó a comer a Mendoza, el cual con cortesía lo rehusó ...» (16).

La verdad es que, a aquellas alturas, Mendoza, Quesada y Cartagena ya habían tramado un complot en el que habían involucrado a otros hombres, entre los que estaba Elcano, al que convencieron para que se separase de Magallanes y se uniese a ellos, ya que el portugués no quería proporcionarles la información que le pedían, en contra de las órdenes que le había dado el rey. Mendoza y Quesada tomaron el control total de sus barcos, la *Victoria* y la *Concepción* respectivamente. Y, en la noche del 1 al 2 de abril, Quesada soltó a Cartagena, y ambos, con un grupo de unos treinta hombres armados, a bordo de un bote de la *Concepción*, se trasladaron a la *San Antonio* e invitaron a su capitán, Mesquita, a unirse a la rebelión. Pero Mesquita se negó y lo hicieron prisionero. Su maestro, Juan Elorriaga, salió en defensa de Mesquita y pidió a Quesada que lo soltara. Pero Quesada se negó, lo que produjo una fuerte discusión en la que llegaron a las manos; y, ante el temor de que Elorriaga diese la voz de alarma, Quesada le dio

(15) MAFRA, Ginés de: «Relación de Ginés de Mafra», en VV.AA.: *La primera vuelta al mundo*, 139-183.

(16) *Ibidem*, p. 151.

cuatro puñaladas, sobre todo en un brazo. Mientras tanto, el sacerdote Pedro de Valderrama trató de arreglar la situación intercediendo ante Quesada, que no le hizo caso. El resultado fue que Mesquita quedó preso; que Elorriaga, quien recibió algunas curas, finalmente falleció a consecuencia de las heridas recibidas, y que la *Concepción* quedó en manos de los rebeldes.

Seguidamente, Quesada ordenó que fueran a buscar a Juan Sebastián de Elcano, que estaba en la *Concepción* como maestro, para que se hiciera cargo de la artillería de la *San Antonio*, sacándola de la bodega para disponerla en la cubierta (17). Elcano obedeció a su capitán, y de momento también se hizo cargo del mando de la nao. Conviene dejar

claro que, según posteriores declaraciones de varios testigos presenciales, efectivamente Elcano fue uno de los que tomaron parte activa en el levantamiento. Posteriormente fue Quesada el que tomó el mando de la *San Antonio*, y Cartagena el de la *Concepción*, con lo que mandos quedaron como sigue:

- *Trinidad*, al mando de Magallanes;
- *Victoria*, al mando de Mendoza, amotinado;
- *Concepción*, al mando de Cartagena, amotinado;
- *San Antonio*, al mando de Quesada, amotinado;
- *Santiago*, al mando de Serrano.

Mientras tanto, ocurrió que un bote de la *Concepción* que pasaba cerca de la *Trinidad* se vio empujado por la fuerte corriente de la zona y terminó abar-loándose a la nao capitana, donde su tripulación fue muy bien recibida. Agra-decidos los del bote por este recibimiento, informaron a Magallanes de que estaba en marcha un complot para prenderlo. Y otro bote que Magallanes había enviado con un mensaje a la *Concepción* recibió el soplo de que en dicha nao se estaba tramando algo, por lo que no entregó el mensaje y regresó inmediatamente a informar a la *Trinidad*. A la vista de estas informaciones,



Mapa del puerto de San Julián

(17) BARREDA ALDÁMIZ-ECHEVARRÍA, Carlos: Nova imago Mundi. *La imagen del mundo después de la primera navegación alrededor del globo*, edición del autor, Madrid, 2002, pp. 150-151.

Magallanes estableció en su barco la situación de alarma o zafarrancho de combate, y se dispuso a hacer frente a lo que pudiera ocurrir, aprovechando que estaba en muy buena posición para combatir a cualquier barco sublevado que quisiera abandonar el puerto, ya que se encontraba fondeado muy cerca de la salida.

Los rebeldes enviaron por la chalupa de la *San Antonio* una carta a la *Trinidad*, que continuaba fondeada cerca de la boca del puerto, en la que informaban a Magallanes de que tenían bajo su poder tres naos: *Victoria*, *San Antonio* y *Concepción*, y algunos botes de las cinco naos. Y le pedían que cumpliera lo mandado por el rey e informara al veedor y persona conjunta, Cartagena, y a los demás capitanes de las derrotas a seguir con la escuadra y de los planes que tenía preparados. Si hacía lo que le pedían, volvería la tranquilidad y los capitanes le obedecerían en todo lo que mandase. El historiador Martín Fernández de Navarrete comenta este pasaje de la siguiente manera:

«En este estado enviaron a decir a Magallanes que tenían ellos las tres naos y los bateles de las cinco a su disposición, para requerirle el cumplimiento de las provisiones de Su Majestad; que lo habían hecho para que por eso no los maltratase, como lo había verificado hasta allí; que si se quería avenir a lo que cumpliera al servicio de S. M. estarían a lo que les mandase, y que si hasta entonces le dieron tratamiento de merced, en adelante se lo darían de señoría, y le besarían pies y manos» (18).

Como respuesta, Magallanes invitó a los capitanes a una reunión en su nao, la *Trinidad*. Pero los rebeldes contestaron invitándole a reunirse en la *San Antonio*. La verdad es que, a aquellas alturas, nadie se fiaba de nadie. Así nos lo cuenta Navarrete: «Magallanes les envió a decir que fuesen a su nao, que los oiría y haría lo que fuese razón; y contestaron que no osarían ir, porque no los maltratase, y que viniese él a la nao *San Antonio*, donde se juntarían todos y obrarían con arreglo a lo que mandasen las órdenes del rey» (19).

Para Magallanes, la situación era de guerra abierta, por lo que reaccionó con rapidez para tomar la delantera. Retuvo la chalupa de la *San Antonio*, que había llevado la carta, y con dicha chalupa y el esquife de la *Trinidad* envió al alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa y a varios hombres con una carta para ser entregada a Mendoza, en la que le invitaba a una reunión para discutir la situación. Era una fría noche, y el alguacil, acompañado por cinco o seis hombres con sus armas escondidas bajo la ropa de abrigo, se trasladó a cumplir su cometido, atracando su bote al costado de la *Victoria* con toda normalidad y sin levantar sospechas.

Mendoza, que no sospechaba nada y a quien todo le parecía normal, los recibió tranquilamente y se puso a leer con una sonrisa despectiva la carta que

(18) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., pp. 16-17.

(19) *Ibidem*, p. 17.

le acababa de entregar Espinosa. Pero la sonrisa le duró poco ya que, de improviso, Gómez de Espinosa se lanzó contra él y le clavó un puñal en la garganta. Los demás también lo acuchillaron, y Mendoza cayó muerto. Ginés de Mafra describe el momento del ataque con estas palabras: «Los que llevaban la carta con la determinación y mando que llevaban y con el buen aparejo y descuido que en el Mendoza vieron, arremetieron a él y le dieron de puñaladas hasta matarlo ...» (20).

A continuación, los hombres de Espinosa izaron una señal en el mesana de la nao, sin que su gente se diera cuenta. Al ver la señal, el otro bote, con quince hombres fuertemente armados, atracó al costado de la *Victoria* al mando de Duarte de Barbosa, sobresaliente de la *Trinidad*. Los hombres entraron en la nao, se hicieron con su control, y a continuación procedieron a enmendar su fondeadero para acercarla a la *Trinidad*.

Quesada, sorprendido por aquella maniobra de la *Victoria*, preguntó a la gente de la nao adónde iban, y de la *Victoria* le contestaron que se dirigían a fondear en las inmediaciones de la capitana, para entregar a Magallanes una carta que estaba escribiendo su capitán, Mendoza —que ya era cadáver—. A Quesada parece que aquella respuesta no le convenció, y preocupado por los movimientos de la *Victoria*, él también se puso en movimiento con la *San Antonio*. Según la opinión de algunos, lo hizo para intentar escapar, al temerse lo peor, y según el parecer de otros, para aproximarse a la *Trinidad*, tratar de arreglar la situación, y ofrecer a Magallanes paz y obediencia a todas sus órdenes. Pero, a causa de una mala maniobra debido a la corriente de la zona, sucedió con la nao lo que antes había ocurrido con un bote de la *Concepción*: la *San Antonio* se abarló a la *Victoria*. Magallanes, que estaba preparado, abrió fuego y a continuación pasó al asalto de la nao, se hizo con su control y apresó a Quesada y a otros rebeldes. Ginés de Mafra cuenta el lance de esta manera:

«Mandó [Quesada] levar el áncora, lo cual no le sucedió bien, porque con la corriente se vino el río abajo hasta do estaba la nao capitana, sin que el Quesada ni los que en la nao venían lo pudiesen estorbar por la gran furia del agua. Magallanes, avisado de esto, hizo estar la gente de su nao a punto, y como la nao del Quesada emparejó con la suya, le tiró un tiro, con el cual, los que con palabras se habían ofrecido a morir, perdieron la furia y se metieron debajo de cubierta. El Quesada como emparejó y se juntó con la capitana estuvo sobre cubierta armado, recibiendo algunas lanzas que de la gavia de la capitana le tiraban, mostrando que deseaba que le matasen. Visto por Magallanes la poca defensa que en aquella nao había, con alguna de su gente se metió en el batel y fue a ella, la cual tomó sin ninguna resistencia prendiendo al Quesada y a los demás que él quiso, y mandó juntar esta nao con la suya» (21).

Y, poco después, también se apoderó de la *Concepción*, que al verse sola se rindió sin oponer resistencia, y Cartagena fue hecho prisionero con otros

(20) MAFRA, Ginés de: ob. cit., p. 152.

(21) *Ibidem*, pp. 153-154.

hombres implicados en la rebelión. Ginés de Mafra también narró esta detención:

«Visto por Magallanes que solo aquella nao le quedaba por traer a su poder, para prevenir lo necesario, le envió a decir que por quién estaba aquella nao; lo cual oído por Juan de Cartagena, visto su concierto perdido, pensando remediar algo, respondió que por su Majestad, y por Sebastián de Magallanes en su nombre. A lo cual los mensajeros le dijeron: que pues así era que Sebastián de Magallanes le mandaba decir que se fuese luego con aquella nao donde él estaba; y visto por Juan de Cartagena ser aquel el último remedio, lo hizo así y como la nao llegó y Magallanes lo vio, enviolo a llamar que viniese a su nao, y visto en su poder, tuvo por concluso el negocio y que ya no había de que recelarse ...» (22).

Como podemos ver, Mafra confundió el nombre de Magallanes, que era Fernando, con el de Elcano, que era Juan Sebastián, y le llamó Sebastián Magallanes.

Y el motín finalizó.

Juicio y castigos

Los que participaron en la rebelión fueron llevados a un juicio presidido por Mesquita. Y, el 7 de abril, Magallanes ya había decidido los castigos que iba a aplicar a los amotinados. Lo hacía apoyado en las facultades que le había concedido el rey referentes a la forma de tratar los pleitos y administrar justicia: «Os damos poder para que [a] cualquier persona que vaya en dicha Armada que incumpla vuestras órdenes, que sean concernientes al servicio y provecho de la expedición, [a] podáis castigar según vuestro criterio con las penas que mejor os parezcan» (23).

Se dice que al principio hubo unos 44 condenados a penas de muerte, que poco tiempo después quedaron reducidos a quince, entre los que estaba Elcano; a los demás encausados los condenaba a la pérdida de una mano o de un pie, dependiendo del trabajo que desarrollaran a bordo. Pero, al final, Magallanes redujo de forma drástica las penas para no quedarse sin gente. Por lo que, además de Mendoza, solo hubo otro muerto y dos desterrados.

Quesada fue decapitado aquel día por Luis de Molino, su criado y sobresaliente, que lloraba mientras llevaba a cabo la terrible orden dada por Magallanes, bajo amenaza de muerte si no la cumplía. Y los cadáveres de Mendoza y Quesada fueron descuartizados, mostrados a las tripulaciones a modo de ejemplo por si volvía a ocurrir algo parecido, y abandonados en un lugar de la bahía de San Julián que recibió el nombre de Punta Horca.

(22) Ib., p. 155.

(23) VV.AA.: *Desvelando horizontes...*, p. 376.

Algunas fuentes apuntan que Antonio de Coca también fue ejecutado y posteriormente descuartizado, aunque otras dicen que falleció más tarde de escorbuto.

En cambio, Juan de Cartagena no fue ejecutado. Magallanes le perdonó la vida por el hecho de que Carlos I lo había nombrado capitán de su nao, veedor de la escuadra y, sobre todo, «conjunta persona». Pero lo condenó a quedar abandonado en una tierra inhóspita –al parecer, una isla desierta próxima al puerto de San Julián– con algunas provisiones –posiblemente, algo de bizcocho y dos botellas de vino–, en compañía de Pedro Sánchez de la Reina, un clérigo cómplice que había tomado parte activa en el amotinamiento de las tripulaciones. La sentencia se dictó el día 11. Aquella condena fue como una sentencia de muerte indirecta, ya que no se volvió a tener noticias de ellos. La versión de Navarrete sobre estos hechos fue la siguiente:

«Al otro día [de la revuelta] mandó Magallanes sacar a tierra el cuerpo de Mendoza, y lo hizo descuartizar con pregón de traidor. El día 7 mandó degollar a Gaspar de Quesada, y descuartizarlo con igual pregón; lo que verificó su mismo criado y sobresaliente, Luis de Molino, por librarse de ser ahorcado, cuya pena le había comprendido: sentenció a dejar desterrados en aquella tierra a Juan de Cartagena y al clérigo Pedro Sánchez de la Reina, que había procurado amotinar la gente; y perdonó a más de cuarenta hombres dignos de muerte, por ser necesarios para el servicio de las naos y por no malquistarse con el rigor del castigo» (24).

Pigafetta, al hablar de estos acontecimientos en su relación de la vuelta al mundo, no se metió en grandes profundidades, los trató de pasada y cambió los nombres de los castigados y las penas sufridas, ya que en dicha crónica escribió lo siguiente:

«En este puerto, el cual pusimos el nombre de San Julián, gastamos cinco meses, durante los cuales no nos acontecieron más accidentes que aquellos de que vengo de hablar. Habíamos apenas fondeado en este puerto cuando los capitanes de las otras cuatro naves formaron un complot para matar al comandante en jefe. Estos traidores eran Juan de Cartagena, veedor de la escuadra; Luis de Mendoza, tesorero; Antonio Coca, contador, y Gaspar de Quesada. El complot fue descubierto: se descuartizó al primero y el segundo fue apuñalado. Se perdonó a Gaspar de Quesada, quien algunos días después meditó una nueva traición. Entonces el comandante, que no osaba quitarle la vida porque había sido creado capitán por el Emperador en persona, lo arrojó de la escuadra y lo abandonó en la tierra de los patagones con cierto sacerdote su cómplice» (25).

Y Ginés de Mafra también se equivocó en su relación al citar las penas aplicadas, diciendo que Magallanes

(24) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., pp. 18-19.

(25) PIGAFETTA, Antonio: ob. cit., p. 27.

«... mandó luego hacer justicia de los dichos capitanes, a los cuales mandó hacer cuartos, y entre ellos a Luis de Mendoza aunque estaba muerto y a Juan de Cartagena también. A un clérigo mandó desterrar y echar en una isla por darle mayor pena viviendo, porque aquella tierra es despoblada y muy fría. Este clérigo decían también que había sido en la consulta de las demás gentes de las naos de estos confederados capitanes» (26).

Maximiliano Transilvano, por su parte, despachó el enfrentamiento con unas cuantas palabras bastante desajustadas, en las que no dejaba en buen lugar a Magallanes:

«Y como algunos de los castellanos sintiesen en esto mucha graveza, hicieron conspiración, y levantose contra él un capitán de la una de las naos con todos los castellanos que en ella iban, y peleando Magallanes contra aquella nao con las otras cuatro, prendió el capitán y a los principales de la conspiración, y presos los ahorcó luego de hecho de las antenas de la nao sin los oír, y sin les guardar sus privilegios ni excepciones, porque siendo, como algunos de ellos eran, oficiales del Emperador, no podía según derecho hacer justicia de ellos, porque sólo la persona del Emperador o los señores de su Consejo eran sus jueces, y no él» (27).

Y en la obra *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, al hablar de las sentencias y sus ejecuciones, se puede leer lo siguiente:

«El castigo, tras el correspondiente juicio que presidió Álvaro de Mezquita, fue tan duro (44 penas de muerte) que finalmente el capitán general tuvo que revisar las sentencias a la baja, perdonando a cuarenta hombres que, por otra parte, eran imprescindibles como lo demuestra el hecho de que uno de ellos fuese Juan Sebastián Elcano. La sentencia firme fue ejecutada así:

Juan de Cartagena y el clérigo Pedro Sánchez Reina abandonados en una isla desierta cercana al puerto de San Julián, sentencia que no se dictó hasta el día 11 de agosto, lo que quizás precipitó el zarpar de aquel puerto todavía en pleno invierno.

El comentarista de la edición de Pigafetta dice en nota marginal: “Cuando Esteban Gómez desertó con la *San Antonio* recogió a los abandonados y los llevó a España lo cual debe ser falso pues, tras la llegada de Elcano a Sevilla en 1522, el arzobispo Fonseca intentó armar una expedición para rescatar a Cartagena”.

El cadáver de Luis Mendoza fue descuartizado.

Antonio de Coca y Gaspar de Quesada fueron ejecutados y descuartizados» (28).

Como vemos, en dicho libro se dice que uno de los ejecutados y descuartizados fue Antonio de Coca, cuando en otros textos aparece como muerto por escorbuto.

(26) MAFRA, Ginés de: ob. cit., p. 155.

(27) TRANSILVANO, Maximiliano: ob. cit., pp. 32-33.

(28) VV.AA.: *Desvelando horizontes...*, p. 508.

Consideraciones finales

Como hemos visto, en el complot hubo muchos más implicados; entre ellos estaban Juan Sebastián de Elcano, que lo hizo cumpliendo órdenes de su capitán, y el piloto y cosmógrafo Andrés de San Martín. Eran demasiados, y Magallanes no podía prescindir de tanta gente experimentada y conocedora de su oficio, por lo que les perdonó la vida y solo los condenó a trabajos extra durante la estancia en San Julián.

A pesar de las discusiones de Magallanes con Juan de Cartagena y otros capitanes y oficiales, algunos de los cuales querían regresar a España, el portugués decidió quedarse. De no haberlo hecho, y de haber seguido los deseos de muchos, seguramente no se hubiera descubierto el estrecho de Magallanes, ni la expedición habría cruzado el Pacífico, ni llegado, primero a las Filipinas y, después, a las islas de las Especias. Pero, gracias al tesón, terquedad y liderazgo de Magallanes, los barcos invernarón en San Julián y después siguieron camino.

Por otra parte, tras la revuelta de San Julián, Magallanes ajustició a algunos y perdonó la vida a muchos otros, entre los que estaba Elcano. De no haberlo hecho, posiblemente el guetariano hubiera muerto en San Julián y no habría podido continuar viaje hasta las Molucas, ni regresar a España navegando por el Índico con la *Victoria*.

En resumen, si Magallanes hubiera regresado de San Julián a España como le pedían muchos, o si hubiera ajusticiado a Juan Sebastián de Elcano tras la revuelta, hoy seguramente no estaríamos celebrando el V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo.

San Julián, ayer y hoy

A lo largo de la historia, el puerto de San Julián ha sido refugio de muchos navegantes, entre ellos el corsario inglés Drake (29).

Aunque en diversas ocasiones se trató de fundar alguna población en su zona, no se llegó a hacer por la falta de agua y de otros recursos, carencia que obligaría al continuo abastecimiento de la población desde el exterior. El primer precedente de una localidad estable de europeos data de 1780, al fundar una colonia de españoles al noroeste, a unos diez kilómetros de la actual ciudad, que recibió el nombre de Floridablanca y cuyas ruinas se están estudiando (30).

Pero hubo que esperar a los comienzos del siglo XX para que se llegara a crear una población estable en el lugar donde se produjo la famosa revuelta de 1520: el actual puerto de San Julián, o San Julián a secas, que fue fundado el

(29) REDACCIÓN: «Historia de San Julián», *Welcome Argentina* (<https://www.welcomeargentina.com/sanjulian/historia.html>).

(30) VV.AA.: «Puerto de San Julián» (https://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_San_Juli%C3%A1n).



Retrato de Juan Sebastián de Elcano. (Dibujo de Marcelino González tomado de un grabado)



Escudo del puerto de San Julián, con una cruz en recuerdo de la que levantó Magallanes a la llegada a dicho puerto. (Fuente: Wikipedia).

17 de septiembre de 1901. Se encuentra en la provincia argentina de Santa Cruz, en el mismo lugar donde Magallanes celebró misa y llevó a cabo sus actividades durante la internada de 1520. Cuenta con puerto y aeropuerto, mide unos 110,9 km² y tiene 7.900 habitantes. En la historia de Argentina, San Julián destaca por varios motivos: fue donde se celebró la primera misa en territorio argentino, que tuvo lugar el 1 de abril de 1520, Domingo de Ramos; fue el lugar donde internó la expedición de Magallanes durante el invierno de 1520; fue el primer lugar de la zona donde los europeos llevaron a cabo un ejercicio de justicia, con el juicio de los amotinados en 1520; y fue el lugar donde los europeos vieron a unos aborígenes muy altos, a los que llamaron «patagones», que dieron nombre a la región: la Patagonia (aunque esta es otra historia).

El puerto de San Julián se siente orgulloso de su pasado histórico, pues hace 500 años, durante la internada de 1520, acogió a la escuadra de Magallanes. Por tal motivo ha sido declarado Lugar Histórico por un decreto del 5 de noviembre de 1943. Por la misma razón, en el lugar donde tuvo lugar la primera misa se ha construido un pequeño monumento, y en la bajada de la avenida San Martín se encuentra una réplica de la nao *Victoria* que fue inaugurada en diciembre de 2005. Mide 25 metros de eslora y casi siete de manga, y está ambientada con gran lujo de detalles (31).

(31) REDACCIÓN: «Inauguraron una réplica del primer barco que dio la vuelta al mundo», *Infobae*, 11 de diciembre de 2005 (<https://www.infobae.com/2005/12/11/227488-inauguraron-una-replica-del-primer-barco-que-dio-la-vuelta-al-mundo/>).



Reconstitución de la nao *Victoria* en el puerto de San Julián. (Fuente: Wikipedia)

A la entrada de la citada réplica, sobre dos pilares de madera figura un anuncio que dice: MUSEO TEMÁTICO NAO *VICTORIA*. LA AVENTURA MÁS AUDAZ DE LA HUMANIDAD. En su interior acoge un museo temático sobre la vuelta al mundo, el cual es una visita obligada para todos los que pasen por el citado puerto, que pueden recorrer las cubiertas de la réplica, su bodega o la cámara del capitán, y disfrutar de su colección museística. Esta muestra reproducciones de diferentes elementos de época, como instrumentos de navegación, objetos de uso diario a bordo, piezas de artillería y figuras de marinos vestidos de acuerdo con su rango a bordo y con sus posibilidades económicas, como una que representa a Magallanes y otra del cronista Pigafetta, que aparece escribiendo su crónica del viaje. La visita a la nao y su museo se completa con un evocador y muy sugerente sonido ambiental. El conjunto forma un magnífico recuerdo de aquel año 1520 en el que tuvo lugar la gran revuelta en la escuadra de Magallanes, que estuvo a punto de hacer fracasar su expedición.

Bibliografía adicional

BERNAL, Cristobal: *La huella archivada del viaje y sus protagonistas*, Sevilla, 2019-2022.
Documentos para el Quinto Centenario de la primera vuelta al Mundo, Sevilla, 2014.

- BLANCO NÚÑEZ, José María: «Capitanes, maestros, pilotos y tripulación en la primera circunnavegación del globo», *Revista General de Marina*, ag.-sept. 2019, 343-361.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*, Editorial Guaranía, 1945-1946.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, Ministerio de Defensa, 1996.
- FERNÁNDEZ TORRES, Antonio: «Diario de a bordo: la vida en una nave del siglo xvi». *Clío. Revista de Historia*, núm. 70, Barcelona (2007), 38-49.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «La nao *Victoria*», *Revista General de Marina*, ag.-sept. (2019), 323-341.
- LLORENS ASENSIO, Vicente: *La primera vuelta al mundo*, Imprenta de la Guía Comercial, Sevilla, 1903.
- MELÓN RUIZ DE GORDEJUELA, Amando: *Magallanes-Elcano o la primera vuelta al mundo*, Luz, Zaragoza, 1940.
- PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del globo*, Fundación Civilter, Sevilla, 2012.
- : *Primer viaje alrededor del mundo*, Historia 16, Madrid, 1985.
- VV.AA.: *Desvelando horizontes I. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Fundación Museo Naval, 2016.
- VV.AA.: *Desvelando horizontes III. El arte de marear*, Ministerio de Defensa, Fundación Museo Naval, 2019.
- VV.AA.: «Puerto de San Julián» https://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_San_Juli%C3%A1n.
- VV.AA.: *V centenario de la expedición de Magallanes-Elcano (I). Cuaderno Monográfico* núm. 80, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2019.
- VV.AA.: *V centenario de la expedición de Magallanes-Elcano (II). Preparación y salida de la Armada, Cuaderno Monográfico* núm 82, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2020.

EL REGRESO DE LA NAO *SAN ANTONIO*. CAUSAS Y EFECTOS

José Ramón VALLESPÍN GÓMEZ
Capitán de Navío
Director del Departamento de Estudios e Investigación (IHCN)

Introducción

El retorno de la nao *San Antonio* a España desde el estrecho de Magallanes es considerado generalmente un suceso menor dentro del conjunto de los de la armada de la Especiería de 1519 (la expedición Magallanes-Elcano; en adelante, simplemente «la Expedición»), lo cual tiene en principio bastante lógica, pues no contribuyó en nada a su éxito ni tuvo un efecto significativo en sus fracasos. Simplemente redujo en un cuarto la dimensión de la Expedición en cuanto a barcos y tripulaciones, lo cual, cierto es, no deja de ser un factor a tener en cuenta. Si este lance de la Expedición es notable acaso sea porque, a su llegada a Sevilla, en España se tuvo noticia de lo que había acontecido hasta entonces en la armada de Magallanes. Pero, como el relato no podía incluir el descubrimiento del ansiado paso, pues cuando se produce el inicio del regreso todavía no se había descubierto la salida al Mar del Sur, y el motín de San Julián no tuvo como consecuencia práctica notable más que la muerte o destierro de tres capitanes, rápidamente sustituidos por otros oficiales de la armada, en principio tampoco estas noticias tienen gran importancia en el conjunto de la aventura. Sin embargo, nosotros creemos que las declaraciones de las tripulaciones, a su llegada, ante los oficiales de la Casa de Contratación son la clave para entender cabalmente las razones del motín, hasta ahora incorrectamente deducidas.

Casi todas las fuentes que se han utilizado para la elaboración de este trabajo están contenidas en la obra de referencia de Martín Fernández de Navarrete, contenida en la bibliografía.

La nao *San Antonio* y los principales protagonistas de los hechos

El barco protagonista del episodio de que trata este trabajo no presenta características de particular relevancia para aquel. Sí es de destacar que era la nao más grande de la armada, pero muy poco más que la capitana, la *Trinidad*, y su

carga era parecida o inferior a la de esta (1), por lo que ni siquiera parece correcto definirla como barco de aprovisionamiento, como se ha hecho en ocasiones.

Al mando de ella fue, inicialmente, Juan de Cartagena, quien tenía una estrecha relación con el obispo Fonseca. Por decisión del capitán general, Magallanes, Cartagena fue relevado durante la navegación entre Tenerife y Brasil por el contador Antonio de Coca. A este lo relevó, después de los sucesos de San Julián, Álvaro de Mezquita, que había embarcado como sobresaliente en la *Trinidad*. El piloto Esteban Gómez, quien había venido de Portugal para ponerse al servicio del recién coronado rey Carlos y fue nombrado por este piloto real, tenía cierta relación de competencia con Magallanes, pues ansiaba ser el capitán de la expedición. Por lo que fuera, fue transbordado de la *Trinidad* a la *San Antonio* en San Julián. Iba a bordo por designación real, desde la salida de Sevilla, Gerónimo Guerra, sin puesto específico pero con sueldo (2). Guerra no tomó partido por los alzados de San Julián.

El abandono de la expedición

Existe poca información acerca de cómo se produjo el abandono de la armada por parte de la *San Antonio*, y la que hay no es enteramente consistente, aunque esto sucede con la mayoría de los hechos más delicados de la Expedición. En cuanto al lance que nos ocupa, solo la relación de Pigafetta –ese misterioso personaje cuya limitada fiabilidad como cronista es notoria– y de los propios tripulantes de la *San Antonio* dan algunos detalles. Según el primero, la *San Antonio* fue enviada por Magallanes con la *Concepción* a explorar una de las vías que se abrían a su paso en el interior del estrecho que llamaron de Todos los Santos, y que más tarde fue rebautizado con el nombre de su descubridor. Siempre según Pigafetta, la *San Antonio* se adelantó a la *Concepción*, que la perdió de vista, para, en la oscuridad de la noche, volver sobre sus pasos sin que ninguna de las otras naves la viera pasar y tomar rumbo a España. También señala el vicentino que, ante la desaparición de la *San Antonio*, Magallanes ordenó dejar mensajes en puntos señalados de la costa, al modo en que era corriente en esos casos y se especificaba en las instrucciones particulares del rey. Pero, si fuera cierta la forma en que abandonó la expedición la *San Antonio*, eso no pudo tener efecto alguno. Pigafetta señala que Esteban Gómez se alzó contra Mezquita por su gran odio a Magallanes. Pero hay que hacer notar que, si nadie la vio siquiera desandar el camino recorrido en el interior del estrecho, la única manera de saber lo que había pasado era haberlo conocido al regreso de la *Victoria* a España, en cuyo caso el relato tendría que haberse ajustado a lo que los tripulantes de la *San Antonio* hubieran contado, y la realidad es que ambos relatos no coinciden. Lo que

(1) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*, pp. 10 y 11.

(2) Posteriormente, Guerra aparece como escribano de la nao.

declararon aquellos a su llegada a Sevilla fue que, al regresar de su descubierta, en la que la *Concepción* se quedó rezagada, no encontraron a ninguna de las tres naves restantes; y que, después de un tiempo prudencial de «cuatro o cinco días» sin tener noticias de ellas, les pareció que debían volver a España (3). A esto último se habría opuesto Mezquita, y en una discusión habría herido a Esteban Gómez, ante lo cual habría sido hecho preso y relevado del mando.

En definitiva, según Pigafetta, a bordo de la *San Antonio* hubo un motín en toda regla, y otros autores señalan que Esteban Gómez tenía pensado provocarlo ya hacía tiempo. Según el propio Gómez y sus compañeros, lo que hubo fue un comportamiento violento por parte del capitán que fue contestado por miembros de su dotación. Si bien la versión de los tripulantes de la *San Antonio* es más directa y hecha con conocimiento de causa, de modo que en principio se debe pensar que es mucho más creíble que la de Pigafetta, no deja de ser un conjunto de declaraciones hechas ante la autoridad que era responsable de dilucidar, al menos en primera instancia, la legalidad del regreso de su nao a España. Por ello, aunque mucho más fiable que la de Pigafetta, su versión debe tomarse con cierta prudencia.

El regreso a España

Sea como fuere, lo que sí sabemos es que, una vez tomada la determinación, la *San Antonio* regresó a España por la inevitable ruta de los portugueses (el lado este del Atlántico sur), para coger los vientos favorables en un viaje que, sin hacer escalas —o como mucho, según dice Transilvano, apenas haciendo aguada en la costa africana—, y según un documento inédito de la Casa de Contratación, le llevó cinco meses —ocho para Transilvano, pero tiene que estar forzosamente equivocado—. Algunos testimonios dicen que sus tripulantes primero trataron de rescatar a Juan de Cartagena y a su acompañante de destierro en la Patagonia, cosa que no parece que sucediera, desde luego, o por lo menos no con éxito; y ciertas especulaciones dicen que descubrieron las islas hoy llamadas Malvinas, pero tampoco hay ninguna seguridad de que sucediera, por más que tampoco habría sido raro que el hallazgo hubiera acontecido, pues aquel archipiélago está más o menos en el camino que siguieron.

A su llegada a Sevilla, el capitán Mezquita fue desembarcado preso como venía, y retenido de esa forma por la Casa de Contratación, al tiempo que toda la tripulación era extensamente interrogada por los oficiales de aquella. Con las declaraciones recogidas, que consideró consistentes, el contador Juan López de Recalde elaboró un informe (en adelante, el «informe Recalde») que remitió por carta al obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, y en el que, además de relatar el desarrollo de la expedición en general hasta el aban-

(3) Véase más adelante el «informe Recalde».

dono de la *San Antonio*, explicaba, como ya se ha dicho, qué hicieron los tripulantes. En particular, el informe señaló que quien iba al mando de la nao era Gerónimo Guerra, y no Estaban Gómez, como se dice muy a menudo. Es posible, naturalmente, que el mando legal fuera de Guerra, y el efectivo, de Gómez. También señala que Mezquita era criado y pariente del mismo Magallanes (4).

En su contestación al informe Recalde, el obispo Fonseca, además de señalar la conveniencia de enviar una expedición para rescatar a Juan de Cartagena –lo que demuestra que la *San Antonio* no pudo hacerlo–, declara su disgusto con la actuación de Magallanes, a la que llama directamente «maldad». En defensa de Mezquita acudió Diego Barbosa, destacado miembro del clan de los portugueses de Sevilla y suegro de Magallanes, el cual reclamó que quienes deberían estar presos eran los que le habían quitado el mando, pero no consta que consiguiera su propósito. Al contrario, consta que a su hija Beatriz se le retiró el sueldo de su marido, Magallanes, y en cambio a Estaban Gómez se le dio un poco después lo que venía ambicionando: el mando de una expedición de exploración –bien que compuesta de una sola carabela– para buscar el ansiado paso al Mar del Sur, en su caso por el hemisferio norte.

Volviendo al viaje de regreso en sí, hay que señalar que su duración, que por lo que se sabe no causó entonces –ni ha causado después– el asombro de casi nadie, pone en cuestión la pretendida dificultad intrínseca de alcanzar la Especiería por la ruta del Índico sin escalas, si bien es bastante seguro que los expedicionarios hicieron escala en las Azores (5).

Las causas del abandono

Dicho lo anterior, ante la pregunta de cuáles fueron las verdaderas razones que provocaron el regreso de la *San Antonio* a España, se pueden considerar las que se han avanzado en distintas obras, que irán en cursiva en el apartado siguiente y a las que acompañarán sendas observaciones acerca de su verosimilitud:

- *Fue una decisión basada en la instrucción número 51 del rey, según la cual, de encontrarse tierras de interés, se debía mandar una nao de vuelta a España para informar del hecho.* Es posible, pero poco probable, pues tal decisión, en condiciones normales, debía ser adoptada por el capitán general en consulta con los capitanes y oficiales de la armada, y además todavía no se había llegado a determinar que el estrecho que exploraban tenía salida al Mar del Sur, con lo que todavía era posible que no encontraran el paso que ansiaba encontrar Magallanes.

(4) FERNÁNDEZ NAVARRETE: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron...*, doc. XXI del apéndice.

(5) MAZÓN, p. 106.

- *Fue un acto absolutamente inocente, derivado de un lance accidental del viaje (la pérdida de contacto con el resto de la armada y su capitán general), como según el informe Recalde declararon sus protagonistas.* Es posible, pero poco probable, porque no parece que la *San Antonio* hiciera lo que era obligado: realizar los esfuerzos necesarios para buscar señales que le permitieran incorporarse al resto de la armada, incluyendo esperar el tiempo necesario para descartar que fuera posible hacerlo. Todo apunta a que hubo algo más.
- *Fue a consecuencia del desfallecimiento del ánimo de seguir en las condiciones en que se encontraban.* A pesar de que es la razón que apunta el mismísimo Fernández de Navarrete (doc. LVI), también es poco probable, pues todavía no se habían dado las condiciones de precariedad que se dieron más adelante. La apreciación de Navarrete, según el mismo escribe, se basa en el relato de Pigafetta, quien ya hemos dicho que no pudo tener un conocimiento detallado del asunto.
- *Se debió a las desavenencias previas al viaje entre Magallanes y Esteban Gómez.* Es precisamente la razón que, como ya se ha dicho, da Pigafetta, pero es poco probable que fuera así. No es por dudar de las desavenencias como se llega a esa evaluación, sino por considerar que aquellas, por sí solas, difícilmente provocarían el abandono de un barco entero. No solo fue preciso quitar el mando al capitán, Mezquita, sino conseguir el acuerdo de toda, o casi toda, la tripulación, empezando por Gerónimo Guerra, aparte de que tal decisión habría entrañado una completa desobediencia al mismísimo rey que, claramente, ni Esteban Gómez ni el resto de los tripulantes debían sentir estar cometiendo, pues de otro modo no habrían vuelto a España.
- *Se produjo por el convencimiento de que el estrecho que exploraban no conducía al Mar del Sur.* También parece poco probable; primero, por resultar ser un acto de clara indisciplina difícilmente justificable a la vuelta a España, y segundo, porque la posibilidad de que sí estuvieran en el paso anhelado era grande. Al respecto es muy interesante la declaración que, por aquellas fechas, y una vez perdido el contacto con la *San Antonio*, hizo el piloto Andrés de San Martín, entonces a bordo de la *Victoria*, a requerimiento del capitán general. En ella, San Martín recomienda la eventual vuelta a España en un plazo corto, pero no sin antes continuar la exploración del estrecho hasta que el invierno se les echara encima (6).

Consideradas todas las alternativas anteriores como poco probables, y con vistas a encontrar una respuesta satisfactoria para el abandono de la expedición por parte de la *San Antonio*, nos parece que hay que volver atrás, para analizar ciertos hechos que pueden haber sido mal interpretados hasta ahora.

(6) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., pp. 46-49.

La derrota

El primero de ellos es la repetida afirmación de que Magallanes no había informado a los capitanes de la derrota a seguir, como tenía ordenado en las instrucciones reales, lo que habría sido la causa de los sucesos de San Julián. Si fuera cierto que el objetivo de la expedición era abrir una nueva ruta a la Especiería por el oeste –como también se acepta generalmente–, resultaba simplemente imposible que el capitán general la hubiera comunicado con detalle, pues es también cosa aceptada que no sabía dónde estaba el paso. Si los capitanes sabían que se trataba de descubrirlo porque hasta entonces era ignoto, no podían esperar que Magallanes supiera dónde estaba y, por tanto, que pudiera darles la derrota concreta hasta llegar a él. Si pensaban que, al menos, sabía que existía, tendrían que haber aceptado que había que ir explorando la costa hasta encontrarlo. Todo ello conduce a pensar que la afirmación de que el no comunicarles la derrota fuera la causa de la insurrección de San Julián no es aceptable, a pesar de la insistencia generalizada en que la derrota en cuestión fue causa de aquella, lo que nos obliga a buscar explicaciones mejores.

En este punto es donde hay que introducir una posibilidad que no se ha contemplado apenas en la historiografía: que el propio hecho de intentar encontrar el paso al Mar del Sur por el sur de Tierra Firme fuera la verdadera causa de las desavenencias de los capitanes con Magallanes. Más concretamente, que fuera el empeño de Magallanes en encontrar ese paso el que causara la insurrección de San Julián. Se trata de una posibilidad en principio rechazable, pues la historiografía posterior a la vuelta de la *Victoria* después de haber dado la primera vuelta al mundo es unánime: la misión de Magallanes era encontrar el paso, en seguimiento de los esfuerzos que llevaba haciendo Castilla por lograrlo desde que Colón descubriera «las islas del rey de Castilla», y por tanto los capitanes no tenían razón alguna para su insurrección. Y esta unanimidad es un hecho sorprendente porque ningún documento anterior afirma que esa fuera la misión. En la capitulación y asiento entre el rey Carlos y «el Bachiller Rui Falero é Fernando de Magallanes, caballeros naturales del Reino Portugal» no se afirma tal cosa, y sí que de lo que se trata es de «descubrir la especiería» (7) sin decir expresamente por dónde hay que ir para lograrlo. Lo mismo sucede con las instrucciones (setenta y cuatro) que más tarde da el rey a los mismos Magallanes y Falero (8). En todos los escritos relativos a la armada del Maluco que hemos podido consultar, el caso es el mismo: la referencia es siempre al descubrimiento de la Especiería, no al del paso que llevara a ella por el oeste. El panorama cambia totalmente una vez completada

(7) *Ibidem*, doc. III del apéndice. Contra lo que se piensa generalmente hoy, entonces el término ‘descubrir’ no implicaba que el objeto de la acción fuera ignoto. Significaba más bien desvelar lo que estaba oculto a la vista, como estaban a la de los castellanos las Molucas, ya «descubiertas» para la de los portugueses, quienes se guardaban muy bien de publicar su hallazgo.

(8) *Ibidem*, doc. XIV del apéndice.

la misión. Ya Maximiliano Transilvano, en su conocido relato de la hazaña (9), se refiere a que el objetivo marcado por el rey era precisamente encontrar una ruta por el oeste para llegar al Maluco –a nuestro juicio equivocadamente–, sin advertir el cambio de estrategia que la llegada de la casa de Austria al trono impuso en Castilla. Y a partir de ahí todos los que escribieron sobre el tema repitieron lo mismo, ayudados en su convencimiento por el hecho de que a Castilla le salió más rentable establecer la conexión con Filipinas por el Pacífico y a través de Nueva España que hacerlo por el Índico y directamente.

Tampoco parece haber sido bien interpretado por la historiografía dominante el mandato del tratado de Tordesillas, que con tanta frecuencia se presenta como razón imperativa para esa búsqueda, porque tal acuerdo prohibía la navegación de los castellanos por el océano Índico.

El reparto del descubrimiento del mundo entre Castilla y Portugal

Contra lo que generalmente se dice, el tratado de Tordesillas, del que por ser sobradamente conocido no daremos datos particulares, no reparte todo el globo terrestre entre las dos potencias descubridoras de entonces. Se trata simplemente de un acuerdo alcanzado entre ellas para dividirse precisamente eso: los descubrimientos pendientes, pero entonces se descubrían solo las tierras (tanto continentales como insulares), no los océanos. Estos eran porciones del mundo que solo servían para navegar, y el navegar por ellos había sido siempre esencialmente libre para quien quisiera hacerlo –asumiendo el riesgo de sufrir la inevitable piratería–. En términos prácticos, el que el tratado consistiera en determinar que todas las tierras a un lado de un meridiano correspondieran a uno de los reinos, y las tierras del lado contrario al otro, se parece mucho al repartimiento global al que con tantísima frecuencia se alude, pero la realidad es que aquel es solo una continuación del general acuerdo, desarrollado a lo largo del tiempo, que a mucha menor escala, pero también siguiendo una división este-oeste, había llevado a distribuir el esfuerzo reconquistador entre Castilla y Portugal –como también se había distribuido entre Castilla y Aragón–. El tratado en cuestión, como ninguno de los anteriores ni de los posteriores suscritos entre ambos reinos, no solo no restringía la navegación de los océanos a la porción de esfera terrestre que a cada uno le había tocado (la «demarcación»), sino que expresamente dice que los castellanos pueden navegar por la demarcación portuguesa, siempre que sea para dirigirse a la suya (10). Es decir, contra lo que se afirma muy a menudo, los castellanos podían ir a la Especiería por el este, siempre que la Especiería estuviera en su demarcación. No profundizaremos en esta última cuestión, a pesar de que es

(9) Ib., doc. xxiv del apéndice.

(10) No dice lo mismo para el caso contrario, pero es que, dada la situación de Castilla y Portugal, ambas en la demarcación de Portugal, resultaría ocioso, pues no tenía sentido práctico alguno que los portugueses cruzaran la demarcación castellana para ir a la suya.

capital a la hora de entender la Expedición en su conjunto, porque para hacerlo habría que entrar en la ardua cuestión de cuál era el tamaño que cada parte atribuía a la Tierra, y ello excedería claramente del objeto de este trabajo, pero sí aclaramos que la determinación de que ese era el caso, que por el tratado de Tordesillas la Especiería estaba en la demarcación castellana, al contrario que el encontrar la ruta por el oeste, sí formaba parte implícita de la misión de la armada de Magallanes. Y cerramos este punto concluyendo que la repetida afirmación de que la expedición no podía ir por la ruta del este es simplemente falsa.

Al Maluco por Buena Esperanza

A muchos, convencidos tanto de la tan mentada como falsa prohibición de que los castellanos navegaran por la demarcación portuguesa, como de que la misión era, sin duda, descubrir un paso para ir al Maluco por el oeste, sorprende encontrar testimonios indicativos de que, como mínimo, Magallanes contemplaba la posibilidad de hacerlo por el cabo de Buena Esperanza. Para empezar, Navarrete lo señala, citando a Barros Arana (11). Además, la declaración antes mentada del piloto San Martín dirigida al capitán general, si bien la desecha por cuestiones meramente meteorológicas asociadas a la estación en que se encontraban, la contempla sin darle mayor importancia (12).

En la misma línea, poco leídos parecen haber sido los documentos del pleito que, años después de la expedición Magallanes-Elcano, sostuvo Cristóbal de Haro por los pagos que creía le correspondían por los dineros aportados para la financiación de aquella expedición y de la siguiente, la del comendador Loaysa, en la que perdió la vida Juan Sebastián Elcano. En ellos, el burgalés presenta varios testigos suficientemente versados en la cuestión, entre los que se encuentra ni más ni menos que Sebastián Caboto, «Capitán é piloto mayor de Sus Magestades». Tales testigos afirman que la navegación a la Especiería por Buena Esperanza no solo era posible para los castellanos, sino que era una ruta más conveniente que la del (ya descubierto) estrecho de Magallanes. Una de las preguntas a que deben responder dice literalmente: «ítem, si saben, creen, vieron, oyeron dezir que todas las mares son libres para navegar por ellas, así españoles como portugueses, sin les ser puesto ningund ympedimiento, etc.», a lo que los interrogados, bajo juramento, contestan invariablemente de forma afirmativa (13). Ciertamente, en estos testimonios se incluye la también unánime opinión de que el pago de 350.000 ducados que hizo el rey de Portugal al de Castilla (14) tuvo como objeto impedir esa navegación. Pero, primero, esa afirmación demuestra definitivamente que, antes de que se hiciera la compra,

(11) *Ibidem*, doc. LVII del apéndice.

(12) *Ib.*, pp. 45-49.

(13) MEDINA, pp. 247-260.

(14) Por el tratado de Zaragoza, de 1529.

la navegación era libre, y segundo, la lógica indica que, a partir de entonces, la razón que la impedía no era que se prohibiese la navegación por las aguas de la demarcación portuguesa, sino que lo que se prohibía a los castellanos era tocar en el Maluco, que pasó a estar en la demarcación portuguesa. Las preguntas que se hacen a los testigos que presenta el licenciado Villalobos, representante del rey en esos pleitos, para oponerse a las reclamaciones de Haro ni siquiera incluyen la viabilidad de la navegación castellana por Buena Esperanza. Lo más que hacen es plantear si «la navegación para las dichas yslas de los Malucos, desde estos reynos es por el Estrecho que dicen de Magallanes» (15). De hecho, llama la atención que en sus respuestas, excepto en las del propio Haro, que es uno de los testigos, lo que se afirma es que la navegación por el estrecho de Magallanes es muy peligrosa y que el utilizarla no ofrece beneficio comercial, lo que por otro lado era bastante cierto.

Otro dato que no se suele mentar cuando se trata de la supuesta prohibición de navegar por el Índico impuesta a Castilla es que la expedición de Loaysa, que siguió casi inmediatamente a la de Magallanes y en la que murió Elcano, salió con la intención declarada de ir precisamente por esa ruta, con todos los parabienes oficiales, y el capitán de una de las dos naos (la *Anunciada*) que perdieron contacto con el resto de la armada antes de que esta se adentrara en el estrecho de Magallanes, declaró a la otra que pretendía invertir el rumbo y dirigirse a la Especiería por el camino del cabo de Buena Esperanza, tras lo cual partió en esa dirección. De ella nunca más se supo, aunque se ha argumentado que pudo acabar su navegación embarrancada en la costa de la actual Namibia (16).

En definitiva, los castellanos no solo podían ir a la Especiería por las mal llamadas aguas portuguesas, sino que lo contemplaron en sus planes, y en algún caso hay indicios de que lo hicieron. Con esto bien presente, podemos volver a rematar la cuestión de por qué la *San Antonio* abandonó la expedición y regresó a España.

Una interpretación nueva de los sucesos de San Julián

Más arriba hemos argumentado lo ilógico de la tan repetida afirmación de que la negativa de dar la derrota a sus capitanes fue lo que provocó la insubordinación de estos en San Julián, pero es innegable que tal afirmación se encuentra en muy diversos documentos redactados por personas que vivieron aquellos sucesos. Lo dicen sobre todo Elcano y sus dos acompañantes al rendir cuentas ante el emperador Carlos en Valladolid (17), y lo dice Pigafetta, por lo que no es aceptable que sea una completa fabricación. La solución a esta incoherencia está a nuestro juicio en el informe Recalde, el cual afirma

(15) MEDINA, pp. 272-278.

(16) MUNUERA, p. 318.

(17) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., doc. XXV del apéndice.

sin atisbo de duda que los tripulantes de la *San Antonio* afirmaron que Magallanes había dado la derrota a los capitanes y, sobre todo, que lo que estos requirieron en San Julián al capitán general fue que obedeciera la orden del rey de ir al Maluco por la ruta del cabo de Buena Esperanza, ruta o derrota que era la que Magallanes les había comunicado previamente que iban a seguir. El porqué de que este dato no se cite en las obras que tratan de la Expedición no entra en el objeto de este trabajo, pero después de señalar que no solo se trata de uno muy fiable, dado el carácter del documento de donde sale, sino que hace que todo encaje. Efectivamente, como el detalle del requerimiento a Magallanes no debió de ser conocido más que por los capitanes que murieron como consecuencia de hacerlo, y la derrota a seguir era algo que no se comunicaba más que a las personas más importantes de la Expedición –capitanes y pilotos probablemente–, es perfectamente posible que los que no estaban tan al tanto interpretaran lo sucedido en la forma en que lo hicieron.

Si ahora añadimos que, para ir desde España al cabo de Buena Esperanza, la derrota correcta, en tiempos de la navegación a vela, era acercarse al Brasil y navegar con rumbo de componente sur hasta llegar a la latitud del propio cabo, que es la misma que la del cabo de Santa María –junto al estuario del Río de la Plata–, y entonces navegar al este en demanda de aquel, resulta perfectamente lógico pensar que Magallanes les había dicho que esa era la ruta a seguir, pero que, con excusas diversas, se entretuvo explorando la costa americana buscando el paso que quería encontrar. Mientras siguieron bajando al sur, tal comportamiento pudo ser aceptado por los capitanes como una desviación menor, pero cuando llegaron a San Julián se acabó su paciencia y requirieron a Magallanes que se ajustara al plan.

La interpretación correcta de la capitulación

A pesar de lo rotundo de las declaraciones contenidas en el informe Recalde, y de la coherencia de la interpretación propuesta de lo sucedido en San Julián, la diferencia con lo que se dice en tantos otros documentos relativos a la Expedición hace que haya que acudir al documento maestro sobre la cuestión, cual es la capitulación entre el rey y los capitanes generales –acerca de la cual ya hemos afirmado que no dice que el objetivo de la empresa incluyera el descubrimiento de un paso del Mar del Norte al Mar del Sur–, y ver si aclara en algo la cuestión de la derrota a seguir. Y sí que lo aclara, aunque lo hace indirectamente pues, si bien inicialmente solo dice que se trata de ir a descubrir la Especiería sin indicar por qué ruta, donde trata de los privilegios que concede el rey a Magallanes y Falero se especifica que tendrán la exclusiva de la derrota que van a seguir, pero aclara que, si alguien quiere ir al Maluco por el oeste, podrá hacerlo. El texto literal es el siguiente:

«... es mi merced y voluntad, é prometo que por término de diez años primeros siguientes, no daremos licencia a persona alguna que vaya a descubrir por el mismo camino é derrota que vosotros fueredes, é que si alguno lo quisiere

emprender, é para ello nos pidiere licencia, que antes de que se la demos os lo haremos saber para que si vosotros lo quisieredes hacer en el tiempo que ellos se ofrecieren, lo hagáis (...); pero entiéndese que si Nos quisiéremos mandar descubrir ó dar licencia para ello á otras personas por la vía del hueste, por las partes de las islas a tierra firme é á todas las otras partes que están descubiertas hacia la parte que quisiéremos para buscar el estrecho de aquellos mares, lo podamos mandar é hacer é dar licencia para otras personas lo hagan, si desde la tierra firme por el mar del Sur, que está descubierta desde la isla de S. Miguel, quisieren ir a descubrir, lo puedan hacer, é asimismo, si el Gobernador, é la gente que agora por nuestro mandado está ó estuviere de aquí adelante en la dicha tierra firme ó otros nuestros súbditos é vasallos quisieren descubrir por la mar del Sur, que está encomenzada á descubrir é enviar los navíos por ella para descubrir: mas que el dicho nuestro Gobernador é vasallos é otras cualesquier personas que Nos fuéremos servidos que lo hagan por aquella parte, lo puedan hacer (...); pero también queremos que si vosotros por algunas de estas dichas partes quisieredes descubrir que lo podáis hacer, no siendo en lo que esta descubierta é hallado».

Para nosotros, la única interpretación posible de ese privilegio es que Magallanes había acordado con el rey que la expedición iría al Maluco por la vía de Buena Esperanza, lo cual justificaría por otro lado la participación de tanto portugués en ella, pues eran los portugueses los que sabían hacer esa ruta. Nótese que del texto se deriva específicamente que no va a descubrir «el estrecho de aquellos mares».

Conclusión

Con todo lo anterior, para nosotros no queda más remedio que admitir, en ausencia de otros datos, y contra lo que hasta la fecha ha venido diciendo la historiografía sobre el asunto, que el abandono de la expedición por parte de la *San Antonio* fue debida a que su dotación, con Esteban Gómez en un papel muy destacado entre todos los que la componían, no quiso seguir bajo la autoridad de un Magallanes desobediente a las órdenes del rey de llegar a la Especiería por un camino relativamente seguro, el del cabo de Buena Esperanza siempre hacia el este –y vuelta por el mismo camino–, en lugar de arriesgar el éxito de la empresa, y aun la vida, en la búsqueda de un paso al sur de Tierra Firme que los llevara por el oeste.

Queda patente, además, que el regreso de la *San Antonio* a España desde el estrecho de Todos los Santos, en principio un suceso menor, es un lance fundamental para entender la expedición en su conjunto.

Bibliografía

- FÉRNANDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv* IV, Madrid, 1837.
—: *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico. Magallanes, Elcano, Loaysa, Saavedra*, Madrid, 1919.

- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.); CONTRERAS FDEZ., Pedro; BLANCO NÚÑEZ, José M.^a, y MADUEÑO GALÁN, José M.^a: *Desvelando horizontes*, t. I. *La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2016.
- MAZÓN, Tomás: *Elcano. Viaje a la historia*, Encuentro Ediciones, 2022.
- MEDINA, Toribio: *Colección de documentos para la historia de Chile II*, Santiago de Chile, 1888.
- MUNUERA NAVARRO, David: «Resuelto de irse a Maluco por el cabo de Buena Esperanza. La desaparición de la nao *Anunciada* (1526) y el pecio de Oranjemund (Namibia, 2008)», en *Arqueología subacuática española. Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española I*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid, 2013.

DEL PACÍFICO COMO SENDERO

Sobre la misión imposible de la nao *Trinidad*

Manuel J. PARODI ÁLVAREZ
Asociación Española de Estudios del Pacífico (AEEP)
Red Mundial de Universidades Magallánicas

La Monarquía Hispánica está tratando a finales del siglo XV y principios del XVI de fraguar no solo su ubicación, su ser y estar en el mundo, sino la manera en que va a presentarse en (y ante) el mundo. Los reinados de los Reyes Católicos y sus sucesores Carlos V y Felipe II marcarán la plasmación de dicha voluntad a través de la expresión de la reivindicación de la herencia alejandrina (helenística), romana y bíblica (davídica) por parte de una Monarquía Hispánica decidida no solo a expandir su presencia geoestratégica, económica y política en el orbe terrestre a través de su acción material, sino también a través de la expresión de la carga de los símbolos; el elemento simbólico será expresado no solamente en la heráldica de la nueva Monarquía imperial, sino que encontrará caminos de expresión material en las propias formas de la expansión de la Monarquía, que, como nueva Roma, generará un modelo (el de las ciudades con traza en damero) mediante el cual no solo se buscará generar un espacio ordenado y lógico, sino también dar curso a la expresión de la voluntad imperial, romana, de una Monarquía que se considera heredera de la romanidad y que busca dejar constancia de su ser y estar en el mundo como *ordenadora* del mismo, justamente en la línea de la tradición de la misma romanidad de la que se considera heredera a la par que renovadora.

Precisamente por ello, desde la simbología de la heráldica de los Reyes Católicos y Carlos V a la ornamentación de la galera *Real* de don Juan de Austria en Lepanto –verdadero discurso simbólico a la par que declaración de intenciones ordenada por Felipe II– (1), y la plasmación pétrea de este discurso identitario y de intenciones en el nuevo urbanismo de la Monarquía y en la

(1) CARANDE, R.: «“Donde las enzinas hablaban”. Símbolo e ideología en la galera *Real* de Lepanto», *Acta Artis. Estudis d’Art Modern*, núm. 1 (2013), 15-27; CAMARERO CALANDRIA, E.: *La galera Real de Lepanto. Arte, propaganda y poder en la España del siglo XVI*, Almuzara, Córdoba, 2021.

construcción de algunos de sus edificios más emblemáticos por simbólicos, caso del palacio de Carlos V en la Alhambra o el filipino monasterio de San Lorenzo de El Escorial. La fábrica de la Monarquía Hispánica, el proceso de construcción material de dicho inmenso edificio imperial pangeográfico y global, se verá expresada y respaldada por el discurso simbólico que los referidos hitos heráldicos urbanos y monumentales vienen a representar, todos los cuales se encuentran unidos por el mismo hilo conductor del simbolismo de la Monarquía.

Tal voluntad, la de dar comienzo a un mundo nuevo cerrando al mismo tiempo un mundo que se considera ya caduco, anima a su vez la voluntad unificadora y transformadora de los Reyes Católicos, y en especial de ese modelo de príncipes que sería el rey Fernando II de Aragón: todo ello subyace en la estética del poder de la monarquía fernando-isabelina y se manifiesta en sus símbolos, como el águila sanjuanista y el yugo y las flechas del nuevo escudo de la Monarquía Hispánica.

Entre dichas claves del nuevo Estado, de una nueva Monarquía que se quiere imperial y que busca anclar sus raíces simbólicas (y pragmáticas) en un pasado muy concreto, en un momento histórico muy preciso, en el brillo del mundo clásico, se encuentra la de la recuperación y revitalización del espíritu helenístico, alejandrino (de Alejandro Magno) y romano (del imperio romano) como motor de la nueva Monarquía Hispánica, y ello en un momento histórico y cultural (el de las postrimerías del cuatrocientos y los primeros albores del quinientos) en que al mismo tiempo se está produciendo, de manos del Renacimiento, una recuperación, una reivindicación de la antigüedad clásica con todos sus valores –incluidos los ideológicos y los políticos–.

Ello se representa metafóricamente y simbólicamente a través de la trama urbana hipodámica de las nuevas fundaciones urbanas peninsulares (caso de Puerto Real, en Cádiz; de Santa Fe, en Granada, o de San Cristóbal de La Laguna, en Tenerife, fundaciones de 1483, 1491 y 1496, respectivamente), modelo luego trasplantado a los territorios ultramarinos de la Monarquía Hispánica, unas tramas urbanas con las que la nueva Monarquía está haciendo una auténtica declaración de intenciones, presentándose simbólicamente ante el mundo y señalando cuál es su verdadera inspiración (el mundo helenístico y Roma, la antigüedad clásica, que se busca en las nuevas formas del Renacimiento) y cuáles son sus verdaderos principios rectores (*i. e.*, los del mundo clásico, que subyacen bajo la estética y las formas del Renacimiento, una vez más), entre los que no solamente se encuentran los principios urbanísticos del griego Hipodamo o los arquitectónicos del romano Vitrubio, sino los valores de claridad, fortaleza, autoridad, orden, rigor y luminosidad que caracterizaron al ideal romano (2).

En este sentido de la recuperación de los valores helenísticos y alejandrinos, *necesse est* considerar la figura de Alejandro Magno, quien a fines del siglo IV a.C. sería el creador de un imperio nuevo, de una nueva monarquía de

(2) ZANCKER, P.: *Augusto y el poder de las imágenes*, Alianza Forma, Madrid, 1992.

carácter supranacional, global, partiendo de un escenario político fragmentado (el de la Grecia precedente), convirtiéndose así y por ello en un verdadero modelo inspirador para los Reyes Católicos –modelo en el que querrán reflejarse los soberanos Isabel de Castilla y Fernando de Aragón–, quienes crearán a su vez un imperio nuevo a partir de un escenario político igualmente fragmentado: el de los viejos reinos hispánicos medievales.

Ello tendría que ver no solamente con los reinos hispánicos, sino también con los muy diversos territorios pertenecientes a las coronas de Castilla y Aragón –territorios en buena medida ubicados en el exterior, incluso lejos, de la península ibérica, caso de las tierras italianas de la corona aragonesa o de los territorios del Nuevo Mundo americano vinculados ya desde el año 1492 a la corona castellana, entre otros– y aun con el conjunto de la Europa de la época, igualmente sometida a una enorme fragmentación que la nueva Monarquía Hispánica, reconocida como «Católica» (*i. e., universal*), desde 1493, por el papa Alejandro VI resultante en buena medida de la fructífera política de alianzas matrimoniales emprendida y desarrollada con tanta habilidad como sentido del futuro por los Reyes Católicos, trataría de superar ya en tiempos del nieto y heredero de Fernando e Isabel, el César Carlos V, soberano del Sacro Imperio Romano.

En este sentido, es posible señalar otros elementos y modos estéticos del Poder emanados desde la Monarquía Hispánica heredera de los Reyes Católicos ya en el siglo XVI –el que viera producirse la Primera Vuelta al Mundo, la presencia española en el Pacífico o el Tornaviaje–, caso del cuadrado (el poder terrenal) que protege (y envuelve) al poder divino, plasmado en la estructura monumental que el César Carlos V hizo real en su palacio de la Alhambra, en Granada; o de la trama cuadrangular perfecta que el hijo y heredero de Carlos V (y bisnieto de los Reyes Católicos), Felipe II, erigió en ese verdadero centro de poder que sería su monasterio de San Lorenzo de El Escorial. La Monarquía Hispánica realiza de este modo a lo largo del tiempo (desde los Reyes Católicos hasta su bisnieto Felipe II; desde fines del cuatrocientos hasta finales del quinientos), y de manera sostenida, no pocas *puestas en escena* de su ideario de poder, de la expresión de cómo se considera llamada a garantizar y defender el orden del mundo por la divinidad y en defensa de la fe católica; de este modo, localidades como Puerto Real, Santa Fe y San Cristóbal de La Laguna (exportado a otros contextos mundiales) (3), el palacio carolino en Granada y El Escorial filipino vienen a ser manifestaciones tangibles de la voluntad y el destino como «ordenadora» del mundo y como garante (a su vez) de la voluntad divina de la Monarquía Hispánica, de su conciencia y su

(3) En la plasmación y confirmación de lo que señalamos, la Monarquía Hispánica crea nuevos espacios ordenados (siguiendo el paradigma de las fundaciones peninsulares), en un reflejo (y una consecuencia) de su papel como *ordenadora del mundo por mandato divino*, en los mundos nuevos que se abren ante sus armas y banderas: la Monarquía Católica busca, verdaderamente, ser *universal*, como la alejandrina o la romana, y se sirve de metáforas (como las carolinas y filipinas) para hacer ver esa idea, esa ética, esa estética del poder y del orden de las cosas.

papel como ejecutora de la voluntad del dios católico, de un dios universal (*katholikós*), como universal se concibe y se entiende la propia Monarquía Hispánica, la misma que por decisión de Carlos V establece el *PLUS ULTRA* (se puede ir más allá, se debe ir más allá, en desarrollo del mandato divino de «creced, multiplicaos y dominad la tierra», expresado en Gén 1,28ss.) como lema del Estado, del nuevo Estado imperial que está construyendo la Monarquía Hispánica frente al viejo Sacro Imperio, un nuevo Estado imperial que, regido por los reyes de Jerusalén (tales son los reyes de Aragón), reclama asimismo su conexión simbólica con la monarquía davídica del Antiguo Testamento.

Como venimos señalando, la Primera Vuelta al Mundo forma parte de un plan general, de un programa de acción –cuando menos, de una determinación– de la Monarquía Hispánica, «Católica», universal, en el seno y raíz del cual aparecen nombres y perfiles como los de los últimos soberanos de la casa de Trastámara (salvedad hecha de su hija y heredera, Juana I), Isabel de Castilla y Fernando de Aragón, verdaderos fundadores de la Monarquía Hispánica como realidad «universal», global, quienes lo trazan, y los primeros reyes de la casa de Habsburgo (nieta y bisnieta, respectivamente, de los primeros Católicos): Carlos V, quien lo implementa y ejecuta, y Felipe II, quien lo consolida y lo lleva a su máxima expresión de globalidad con el desarrollo de la soberanía hispánica a lo largo y ancho de un enorme espacio territorial –no en vano, andando el tiempo a Felipe IV se le conocería como el «Rey Planeta»– en el que, como bien señalase el propio Felipe II –en una idea de resonancias bíblicas– no había de ponerse el sol.

Las expediciones ultramarinas de la Monarquía Hispánica, caso de las navegaciones colombinas, habrán de convertirse en una de las herramientas principales para su expansión, en aplicación de los principios establecidos en los tratados de Alcáçovas-Toledo (1479-1480) y Tordesillas (1494), suscritos entre las monarquías lusa e hispánica, con la bendición papal, cara al reparto de las áreas de influencia de uno y otro poderes terrenales ibéricos sobre el conjunto de un planeta que se pensaba mucho menor de lo que realmente resultó ser, a la luz de los resultados del viaje de retorno de la nao *Victoria* en 1522 tras circundar por completo toda la redondez de la Tierra (Elcano *dixit*).

Cuando la armada del Maluco o de la Especiería (sobre cuyos avatares existe, felizmente, bastante literatura histórica), comandada inicialmente por Hernando de Magallanes, marino portugués al servicio de Carlos I de España, se hizo a la mar desde las aguas del Guadalquivir en septiembre de 1519, la Tierra era ya redonda, pero sus dimensiones, de acuerdo con los cálculos clásicos de la escuela de Alejandría, eran menores (aproximadamente en 10.000 km) de lo que finalmente se descubriría en 1522. Dicha armada del Maluco se inserta plenamente en los entresijos de dicho programa o plan general de la Monarquía Hispánica para expandirse por el mundo, no solo con vistas a alcanzar las islas de las Especias, pregonado fin de dicha expedición, sino para conectar por vía marítima las costas –y con ello la economía– de

Europa con las de Extremo Oriente –con la mirada puesta en la India y, especialmente, en China– de manera sostenida y estable (4). Portugal y España buscarán sus propios y respectivos caminos para ello a la sombra de Tordesillas, y será finalmente España la que consiga tender un puente oceánico entre el Extremo Oriente y el Extremo Occidente, un puente sostenido entre mediados del siglo XVI y principios del XIX sobre el cual bascularía en buena medida la gran «economía-mundo», un puente cuyo primer pilar se encontraría en las Filipinas, su primer arco sobre el Pacífico; su segundo pilar, en el virreinato de Nueva España, su segundo pilar sobre el Atlántico, y su tercer pilar, en la plaza del Triunfo de Sevilla, donde se asentaba la Casa de Contratación desde 1503, para luego trasladarse a la bahía de Cádiz en 1717.

Hablando de datos bien conocidos, de aquellos cinco barcos que partieron desde la barra sanluqueña el 20 de septiembre de 1519, la nao *Santiago* se perdería en los arrecifes y bajos del estrecho de Magallanes; la *San Antonio* se volvería a España desde esas mismas aguas de la Patagonia; la *Concepción* sería sacrificada por su mal estado en aguas del Extremo Oriente; la *Victoria*, haciendo honor a su profético nombre, culminaría la primera circunnavegación del planeta a las órdenes del marino español, de Guetaria, Juan Sebastián de Elcano el 6 de septiembre de 1522... Y la quinta nao, la *Trinidad*, capitana de la expedición, sería finalmente capturada por los portugueses en la Especiería tras haber intentado infructuosamente un tornaviaje por el Pacífico, comandada por el burgalés Gonzalo Gómez de Espinosa, buscando el regreso a las costas del Darién.

Esa sería la crónica brevísima de un viaje exitoso (el de la *Victoria*) y de un frustrado final (el de la *Trinidad*); de un capitán que alcanzó los laureles del triunfo (el vasco Elcano) y de un comandante que conocería el fracaso, la derrota y el cautiverio (el castellano Gómez de Espinosa). Pero hay más.

De los múltiples aspectos, elementos, cuestiones y factores de esta expansión de la Monarquía Hispánica, de los no menos complejos avatares y cuestiones de la Primera Vuelta al Mundo, trataremos de acercarnos, a través de la voz de algunas de sus fuentes, al frustrado viaje de la *Trinidad* por el océano Pacífico, la primera ocasión en que una nave occidental cabalgó las olas de dicha enorme masa de agua de manera continuada, infructuosa pero heroica, durante meses, tratando de encontrar un camino de vuelta a occidente que finalmente se les negaría y no se revelaría efectivamente hasta tan solo unas pocas décadas más tarde, en ese mismo siglo XVI, gracias a la labor de Andrés

(4) No se trata de un hecho aislado ni de un «accidente», de una mera (que no poco significativa) búsqueda de las especias: se está buscando el *finis orbis*, esto es, el límite de los alcances geográficos de los tratados hispano-lusos del cuatrocientos y del conocimiento de la época; se busca conocer cómo es la Tierra para dar expresión al mandato carolino del *PLUS ULTRA*, que a su vez busca dar expresión y cauce al mandato bíblico de «creced, multiplicaos y dominad la tierra», expresado en Gén. 1,28ss., entendiéndose que se puede ir más allá, se debe ir más allá, en desarrollo y cumplimiento del mismo, convertida dicha premisa en una responsabilidad de la nueva Monarquía Universal (que es lo que significa «Católica») de los Reyes Católicos y de su nieto, emperador.

de Urdaneta, quien daría cumplimiento a la voluntad de Felipe II de descubrir el modo de navegar sostenidamente entre las Filipinas y Nueva España.

Gómez de Espinosa se revela como un personaje heroico, al modo homérico; hombre que se enfrenta al *fatum* movido por la llamada del deber, por el respecto a la obligación y a su *éthos*, afronta todas las adversidades desde la lealtad a su condición de guerrero, de soldado jurado, y desde su situación de marino busca todas las vías posibles para dar curso a su obligación y cumplimiento a su deber, para dar a su honra la parte (no pequeña en un hombre de su momento) que le corresponde, y ello por encima de toda adversidad cuando necesario.

Esto puede ayudar a comprender ciertos tonos más *oscuros* del personaje, caso de su papel en el motín de San Julián, cuando se convirtiera en el brazo ejecutor de Magallanes; en este sentido, no debe pasarse por alto su rol como alguacil mayor de la expedición, en función de lo cual se vería compelido –convicción personal, acaso, aparte– a dar cumplimiento a las órdenes del comandante luso; hombre de armas, de acción, será fiel cumplidor de sus obligaciones y deberes, como habría de serlo de la palabra empeñada; en este sentido, adelantando ideas, podemos interpretar y comprender sus reclamaciones sostenidas ante los portugueses tras su captura en Tidore, exigiendo que se le entregase un inventario de lo que los lusitanos se habían incautado en la nao *Trinidad*: celoso de sus deberes y de su honra, quiere que se ponga por escrito lo que contenía la nao, para con ello contar con una prueba de su pundonor y celo tanto ante las autoridades portuguesas como ante el propio soberano español, llegado el caso de tener que declarar –como sucedería andando el tiempo– ante sus oficiales, ya tornado a España. Finalmente Espinosa, regresado a España, continuaría su carrera al servicio de la Corona (su «carrera» en la Administración, cabe decir, *tirando* de la terminología actual) en la sevillana Casa de Contratación, como oficial del rey, hasta muy entrada la década de los treinta del quinientos, habiendo recibido una pensión vitalicia de 300 ducados (por real cédula del 24 de agosto de 1527), y recibiendo del rey asimismo un más que simbólico escudo propio –alusivo a la inflexible lealtad del personaje y a sus aventuras en torno a las islas de las Especias– el 4 de febrero de 1528 (5).

Respecto a los avatares de la *Trinidad* en su intento de cabalgar las praderas azules del Pacífico en 1522, centraremos nuestra atención –abreviando el discurso y confiando en el benevolente conocimiento previo del lector– en algunas de las fuentes contemporáneas de los referidos avatares, con testimonios de actores implicados de primera mano en el caso como la Crónica de Antonio Pigafetta (1519-1522), la Carta de J.B. de Punzorol (1521), la Carta de Maximiliano Transilvano a Mateo Lang (1522), la Carta de António Brito a Juan III de Portugal, el *Roteiro* de un piloto genovés (¿Punzorol? ¿Pancaldo?...) (1524), la Carta del propio Gómez de Espinosa a Carlos I (1525), la Carta (¿de Punzorol?, ¿de Pancaldo?) a Carlos I (1525), la Declaración de

(5) Archivo General de Indias (AGI), MP-Escudos 321, copia de 1617.

Valladolid (de Espinosa, Pancaldo y Mafra) (1527) y la Relación de Ginés de Mafra (1543). Dejaremos, así pues, que sean las fuentes de la época, que sean los protagonistas del momento quienes se manifiesten sobre esta primera travesía de un navío europeo por las aguas pacíficas centrales y septentrionales, en el Extremo Oriente (6).

Es, precisamente, el ítalo Antonio Pigafetta, en su crónica de la Primera Vuelta al Mundo, quien, al detenerse a considerar las circunstancias de la separación entre las naos *Victoria* y *Trinidad*, el 18 de diciembre de 1521 en Tidore, en la Especiería, cuando cada una de dichas naos estaba por abocar un diferente periplo –cosa que, en cualquier caso, no se especifica inicialmente en el texto del vicentino Pigafetta– tratando de retornar a España, la *Victoria* hacia occidente, la *Trinidad*, por el camino del Pacífico –cosa que se indicará en dichas líneas un poco más adelante–, nos hace saber cómo se descubrió una vía de agua en la *Trinidad* apenas levan anclas ambas naos (7); ello provocaría un ligero retraso en la partida de la *Victoria* y un mucho mayor retardo en la travesía de la *Trinidad* (M. 301-302). Tras diferentes intenciones de exploración subacuática de la referida nao mediante el concurso de buzos nativos tidoreños, Pigafetta –quien en todo momento elide la mención de Elcano, como es sabido– señala que se decidió la partida de la *Victoria* –momentáneamente retrasada por las circunstancias de la otra nave– mientras se reparaba la *Trinidad*, a la que se abocaba a «aprovechar los vientos de poniente para ir a Darién, al otro lado del mar, en la tierra del Yucatán» (M. 302).

La *Victoria*, finalmente, aligerada levemente de su carga y depositado un excedente de sesenta quintales de clavo en la casa (de contratación) establecida en Tidore, zarparía hacia occidente un sábado 21 de diciembre de 1521, día de Santo Tomás, guiada por pilotos nativos tidoreños en su rumbo inicial (M. 303), mientras la *Trinidad* quedaba atrás en dicha isla, corona de las especias, en tanto se llevaba a efecto la reparación imprescindible de su casco. Pigafetta interrumpe aquí su relato en lo relativo a la *Trinidad*, pues la separación de ambas naos le imposibilita para añadir noticias sobre el destino de la rezagada nao. Queda, a la lectura de estos párrafos, alguna duda, pues no sabemos si en la intención primera de los comandantes Elcano y Gómez de Espinosa (a quienes el italiano elide) estaba encarar una navegación simultánea de ambas embarcaciones, quizá por la ruta occidental índica. La específica anotación pigafettiana (ya recogida) de que, una vez reparada, la *Trinidad* «podría aprovechar los vientos de poniente para ir a

(6) Por concisión, hemos manejado la edición de Miraguano (recogida en la bibliografía, y que en adelante citaremos como «M» con referencia a la página de interés: *e. g.*, «M. 301»), por mor de la síntesis y la economía de la precisión.

(7) En realidad, en ese momento del relato de Pigafetta no se especifica si ambas naos van a navegar juntas siguiendo un mismo rumbo –acaso el occidental– (M. 301-302): solo un poco más adelante, en el mismo texto se especifica lo relativo a la separada ruta de una y otra embarcación del rey de España (M. 302-303), con la *Trinidad* en procura del Darién por la ruta pacífica.

Yucatán» (M. 302), deja la puerta abierta a la duda de que acaso dicha ruta oriental de la nao comandada por Espinosa obedeciera a las circunstancias específicas de la propia mar y de la navegación, de manera que el expediente de navegar la *Trinidad* hacia el este fuera una circunstancia en parte sobrevenida a consecuencia de la vía de agua descubierta en la misma en diciembre de 1521, una suerte de *plan B* para un barco quizá destinado en principio a navegar en convoy (o en pareja) con la *Victoria* atravesando el Índico y con ello violentando los acuerdos hispano-lusos de varias décadas atrás.

En cualquier caso, ya fuera como resultado de un plan previamente establecido, ya fuera como consecuencia de las propias circunstancias sobrevenidas que debieron enfrentar los dos navíos supervivientes de la armada del Maluco en la Navidad de 1521, ambas naves, *Trinidad* y *Victoria*, se separaron –para nunca más encontrarse– en diciembre de dicho año en las aguas de la feraz isla especiera de Tidore; Pigafetta no vuelve a hablar (no podrá) de la *Trinidad*: desde ese entonces su relato se circunscribirá exclusivamente a la nao *Victoria* y sus circunstancias.

Otro elemento documental que proporciona información sobre los avatares de la nao *Trinidad* y las intenciones de su rumbo antes de su partida de Tidore será la carta que Juan Bautista Punzorol (piloto que muere en Mozambique, preso de los portugueses, en 1525) escribe en Tidore el 21 de diciembre de 1521, dirigida a un personaje desconocido (8), en la que el autor, tras exponer sucintamente las circunstancias en las que resultase depuesto del mando de la expedición el capitán Carvalho, y arrogarse un papel de peso en las mismas, señala cómo Gómez de Espinosa sería ascendido al mando de la *Trinidad*, capitana de la ya muy reducida armada de la Especiería, mientras Elcano tomaba el mando de la *Victoria* (9). Se detiene el mismo Punzorol a considerar la riqueza especiera de las islas del rey de Tidore, soberano de un conjunto de cinco ínsulas muy favorable (de acuerdo con el mismo testimonio) a los españoles y al servicio del soberano habsburgo, tras lo cual entra en la cuestión de la vía de agua de la *Trinidad*, en virtud de la cual hubo de retrasarse la partida de la misma.

Al margen de que Punzorol firma –y escribe en todo momento– arrogándose la condición de «piloto y capitán de la nave capitana» –esto es, la *Trinidad*–, es de señalar cómo el autor de esta carta puntualiza que el derrotero de la *Trinidad* había de llevarla, atravesando el Pacífico, hacia el Darién, «y de allí por tierra firme», es decir, atravesando la Nueva España hasta las costas orientales del virreinato en busca del Atlántico (10). Todo ello habiendo enviado previamente a la *Victoria* a llevar las nuevas al rey, sin especificarse en el texto el camino que debía seguir la dicha nao.

(8) MEDINA, J.T.: *El descubrimiento del océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus Compañeros*, Santiago de Chile, 1920, pp. 93-94.

(9) *Ibíd.*, p. 93.

(10) *Ibíd.*, p. 94.

Respecto a la ruta a seguir por la *Trinidad* (por el Darién, de acuerdo con Punzorol y con Pigafetta) en su retorno frustrado a España, noticia distinta es la que nos ofrece Maximiliano Transilvano en la carta que escribe a Mateo Lang en octubre de 1522 (M. 64ss.); en la misma, el secretario imperial anota la separación de las naos *Trinidad* y *Victoria* ante la vía de agua abierta en una de ellas (sin especificar cuál), señalando (sin mencionarlas directamente por sus respectivos nombres) que una de las mismas (*i. e.*, la *Victoria*) navegaría hacia occidente por ruta portuguesa, mientras que la otra (la *Trinidad*) quedaría en Tidore para reparar, logrado lo cual habría de tratar el regreso, no por la ruta occidental seguida por la *Victoria*, sino «por el estrecho de la tierra firme por donde habían pasado», esto es, por el estrecho de Magallanes (M. 64). De este modo, Transilvano difiere de Pigafetta y Punzorol, señalando –aparentemente de forma errónea– que el camino de retorno de la capitana de la armada del Maluco habría de llevarla por una ruta meridional en el Pacífico, lo que no había de ser finalmente el caso.

Otra fuente a considerar es la carta enviada por el capitán António de Brito a su soberano, el rey portugués Juan III, desde Ternate (en la Especiería) el 6 de mayo de 1523. Brito fue el captor de la *Trinidad* cuando, derrotada por una penosísima navegación por el Pacífico, la nao comandada por Gómez de Espinosa hubo de regresar a Tidore tras seis meses de infierno azul, y redactó un memorial para su monarca en el que detallaba por su parte las circunstancias de lo sucedido (M. 94-104).

Detalla el oficial portugués cómo alcanzó a llegar a Tidore en persecución de los españoles cuando hacía ya cuatro meses que había zarpado de allí la nao *Victoria* y cumplido mes y medio de la partida de la *Trinidad*, retrasado el viaje de esta última por la vía de agua que conocemos. En Tidore, Brito recibió la adhesión del soberano local (al que habíamos visto tan amigable con los españoles de acuerdo con el testimonio de estos) y capturó a los cinco castellanos dejados atrás por Gómez de Espinosa al frente del establecimiento asentado en dicha isla a la partida de la nao *Trinidad* (M. 99). Al tiempo, el 20 de octubre de 1522 le llegaría a António de Brito noticia de la aparición por las aguas de la Especiería de una nave que el comandante luso sospechó debía ser española; efectivamente, tras la captura de dicha embarcación por los buques enviados a tales efectos por Brito, resultó ser la *Trinidad*, tripulada por 24 hombres.

La relación de Brito recoge la confesión de culpa de los españoles, quienes habrían admitido (de acuerdo con el texto de este marino lusitano) la soberanía portuguesa sobre las islas de las Especias, asumiendo el justo castigo que debía imponerseles por haber quebrado los acuerdos internacionales previos bajo los cuales los reyes peninsulares se habían repartido el mundo (M. 100). Interrogados los supervivientes de la *Trinidad* sobre el rumbo que habían seguido en su navegación por el Pacífico, estos habrían señalado «que no quisieron volverse por el camino por donde vinieron [esto es, la ruta del estrecho de Magallanes] porque eran menester tres años para tornar a Castilla; entonces determinaron de ir a tomar el Darién, que es una tierra que está en la

costa de las Antillas en 28 grados de la banda del Norte ...». De nuevo, la ruta del Darién como camino para la *Trinidad*: alcanzada esa región, habrían transbordado el cargamento de la nao transportándolo por tierra: «... pensaban pasar el clavo en camellos (*sic*) a la otra banda ...»; atravesado el territorio novohispano, habrían vuelto a embarcar la carga en barcos del rey de España para atravesar el Atlántico hasta la Península.

Se extiende Brito y nos brinda más detalles sobre las circunstancias de la *Trinidad*, recogiendo en su relación cómo a su partida de Tidore la nao castellana estaba marineada por cincuenta hombres, siendo así que a su retorno a la Especiería en octubre de 1522 quedaban tan solo veinticuatro supervivientes de dicho medio centenar. Capturada la nao por los portugueses como vemos, y casi completada su descarga por aquellos, la *Trinidad* zozobró presa de su propio estado y del mal tiempo; se perdió parte del clavo de su carga; sus maderas se aprovecharon para las fortificaciones portuguesas en tierra, y sus aparejos fueron a parar a los barcos de sus captores (M. 101).

António de Brito, que se permite incluso lanzar una pulla sobre la mala calidad de los barcos del soberano hispánico, interroga a los prisioneros, quienes confiesan que los armadores (*sic*) de la expedición habrían sido el obispo de Burgos y Cristóbal de Aram (*sic*: Cristóbal de Haro); quedaría de manifiesto de esta forma el papel desempeñado por el obispo Juan de Fonseca, presidente del Consejo de Indias, y su pariente el comerciante burgalés Cristóbal de Haro –quien había desarrollado una notable actividad en el propio Portugal– en el desarrollo de la expedición de Magallanes al Extremo Oriente. En este mismo interrogatorio, los oficiales españoles habrían reconocido que la intención de la *Victoria* («la nao que partió primero») habría sido seguir las rutas de navegación portuguesas por el Índico y de ahí dirigirse a Castilla, la consecución de lo cual es considerado un «gran milagro» por Brito, habida cuenta de las propias circunstancias de dicha navegación, del estado de la nao *Victoria* y de la presencia de embarcaciones portuguesas a lo largo de dicha ruta (M. 104). Finalmente, Brito realiza un sucinto inventario de los contenidos de la *Trinidad*, su carga y bastimentos, y de los bienes que quedaron en Tidore a cargo de los cinco españoles que capturó en primera instancia en aquel establecimiento comercial dejado por Gómez de Espinosa en la referida isla, con lo que se da término a la relación de este oficial del rey de Portugal (M. 104).

De las circunstancias de la ardua navegación por el Pacífico de la nao *Trinidad*, la fuente más prolija en información acaso sea el *Roteiro* de un piloto genovés que habría acompañado a la armada del Maluco (¿Punzorol? ¿Pancaldo?), contenido en el «Livro de Duarte Barbosa e outros papéis», en el Archivo de la Torre del Tombo (11). En dicho texto (de 1524) se señalan las muy favorables disposiciones mantenidas por el rey de Tidore hacia los españoles a la llegada de estos a dicha isla, con la expresión de la voluntad de los

(11) Ref. PT/TT/MSBR/0025. Véase <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=4248602>; contenido en M. 134-137.

jefes de aquellas tierras de someterse al soberano hispánico (M. 134). Se recoge asimismo la repetida circunstancia de la vía de agua que se habría abierto en la *Trinidad*, lo que llevaría a la separada ruta de dicha nao y de la *Victoria* —que se marchó sola, tomando rumbo a occidente, el 21 de diciembre de 1521, de acuerdo con este texto—, siendo así que la *Trinidad*, ya reparada y cargada de nuevo, siguió su derrota «para la tierra firme de las Antillas», cuya distancia se cifraba en dos mil leguas respecto al Maluco (M. 134); una vez más tenemos la constatación de cómo la *Trinidad* tenía la intención de encaminar sus pasos hacia la tierra firme del continente americano, en lo que hemos de ver un antecedente claro del Tornaviaje de Urdaneta, o, dicho de otro modo, un primer intento de Tornaviaje combinando de modo consciente las rutas marítimas del Pacífico y el Atlántico con la ruta terrestre americana, como sucedería andando el tiempo.

La *Trinidad* zarpó de Tidore el 6 de abril de 1522, de acuerdo con este *Roteiro*, el cual especifica con detalle el rumbo seguido por dicha embarcación en su singladura, dilatada y difícil, por el Pacífico (12). Su recorrido por las aguas de dicho océano la llevaría a latitudes no alcanzadas previamente por nave occidental alguna, a descubrir islas identificadas con las Sonsorol, las Palaos (descubiertas por ellos) o el Farallón de Pájaros (la más septentrional de las Marianas), hasta que un enorme temporal de casi dos semanas de duración en agosto de dicho año les sorprende a los 42° N, encontrándose a una distancia estimada de quinientas leguas (2.750 km) de las Molucas, causando daños gravísimos en la nao y obligándoles a dar la vuelta, tratando de retornar al Maluco cuando llevaban ya más de cuatro meses de infructuosa navegación; alcanzarían las Maug, y recorrerían (de norte a sur) el conjunto de las Marianas, hasta llegar finalmente a la isla de Doyz (Doi) en octubre de 1522, habiendo fallecido nada menos que treinta y un marineros de los cincuenta que partieron inicialmente de la isla de Tidore a principios de abril de ese mismo año.

Antes de entrar en las circunstancias del encuentro con los portugueses de Ternate, comandados por Brito, señalaremos que resulta significativo cómo esta navegación de la *Trinidad* constituyó un primer intento de tornaviaje, como adelantábamos frustrado, pero cuyas premisas (navegación por el Pacífico hasta la tierra firme americana—cruce de dicha tierra firme—navegación por el Atlántico hasta la tierra firme española) serían las que habrían de cristalizar fértil y felizmente unas décadas más tarde merced al establecimiento del Tornaviaje por Andrés de Urdaneta desde las Filipinas, archipiélago del Extremo Oriente localizado al norte de las islas de la Especiería y sólidamente asentado en manos españolas desde el reinado de Felipe II (1556-1598), al que puede considerarse la verdadera «cabeza de puente» de la Monarquía Hispánica hacia el que acaso fuese el objeto mayor de interés por parte de la misma: la China de los Ming.

(12) Un estudio pormenorizado del derrotero seguido por la nao *Trinidad* por el Pacífico, al que nos remitimos, en <https://www.rutaelcano.com/derrotero-trinidad>.

Exhaustos los marinos españoles supervivientes del aterrador viaje, y seriamente perjudicada su embarcación, de acuerdo con este testimonio del *Roteiro* del piloto genovés habrían sido los propios hombres de Gómez de Espinosa (cabe entender que a la orden de su comandante) quienes recabaran la ayuda de los portugueses de Ternate, al mando de António de Brito, ante el estado de su nave. De ese modo, Espinosa mandaría varios hombres al encuentro de los lusos a pedir su ayuda «porque sus tripulantes los más eran muertos y los demás estaban enfermos, y así no podía navegar» (M. 137), requerimiento que encontraría respuesta en el comandante portugués, quien enviaría a García Enríquez, comandante de una de sus naves, la *San José*, al mando de algunas embarcaciones menores al encuentro de los españoles; el portugués Enríquez, con sus hombres, se haría cargo de la maltrecha *Trinidad* llevándola hasta Ternate, donde en el contexto de las labores de su descarga, y como consecuencia de su mal estado y de un fuerte viento que la lanzó contra la costa, la veterana nao castellana terminaría sus días de abrupta manera.

Esta versión del retorno de la *Trinidad* al Maluco parece casar mal con lo recogido en otras fuentes de la época –especialmente la información presentada por el memorial de Brito a Juan III–, ya que expone una situación de acuerdo con la cual no se trataría de que los portugueses hubieran capturado la *Trinidad* por propia iniciativa, sino que habrían sido los españoles los que, ante su más que penosa situación, no vieron otro recurso que pedir la ayuda de sus manifiestos enemigos lusos, en respuesta a lo cual se habría producido precisamente su captura por los hombres del rey portugués.

Un documento fundamental para el conocimiento de los hechos de la *Trinidad* será la carta que su comandante, el propio Gonzalo Gómez de Espinosa, escribiera al emperador Carlos V desde su cautiverio portugués en la India, en Cochín, fechada el 22 de enero de 1525 (13). En la misma, el esforzado capitán comienza narrando los trabajos que tuvieron que acometer en la *Trinidad* durante cuatro meses, en Tidore y con la ayuda del soberano de dicha isla, para repararla tras la partida de la *Victoria* desde el Maluco; cargada la nao de clavo, zarparon de allí el 6 de abril de 1522 –fecha que se repite en diferentes testimonios de los hechos, como venimos viendo–, encaminándose hacia el continente americano, hacia «la Tierra Firme», esto es, hacia Panamá, «donde hizo Andrés Niño las carabelas, que es en la Mar del Sur»; nuevamente encontramos la referencia al destino panameño de la *Trinidad*, que habría buscado –como señalan unánimemente los testimonios del momento, en especial los de primera mano– poner rumbo al Nuevo Mundo a través del Pacífico, surcando las «mil y ochocientas leguas» que separaban la dicha Tierra Firme de las islas de la Especiería. En dicha navegación, Gómez de Espinosa narra haber descubierto catorce islas pobladas de mucha gente que al narrador le resulta físicamente afín a los pobladores de las Indias, unas islas

(13) AGI/23.15, Indiferente 1528, N.2. Recogido en 9a00c3_8aed9cefc3b841fea69c08a2a1f3a789.pdf (rutaelcano.com) (en adelante «G.E.»).

cuya localización el de Burgos establece entre los 12 y los 20 grados al norte «de la línea equinoccial» (del ecuador).

La navegación habría seguido en las durísimas condiciones de que tenemos noticia, con tempestades y vientos que habrían azotado enormemente a la *Trinidad*, especialmente en sus superestructuras, hasta el punto de verse obligados los marinos a «cortar los castillos y toldas» del buque, llegados «hasta cuarenta y dos grados de la parte del norte» (G.E. 2), punto de inflexión en aquella hórrida navegación pacífica, cuando se vieron atormentados por un temporal que duraría doce días de seguido tras cinco meses «arando la mar» (G.E. 2), esto es, navegando en circunstancias tan adversas que mermaron las fuerzas de los marinos y aun el número de sus efectivos, todo lo cual llevó a Espinosa a retornarse al Maluco, adonde llegó cumplidos ya los siete meses de navegación por un océano Pacífico que tan poco honor hacía a su nombre (G.E. 3).

Llegados de vuelta al Maluco, se encontraron con los portugueses, que estaban fortificando un puesto propio en la isla de Ternate, los cuales les hicieron prisioneros tomando la nao *Trinidad* y habiendo tomado el establecimiento dejado por Espinosa a sus espaldas en Tidore habiendo capturado asimismo a los cinco hombres que el burgalés refiere haber dejado al frente de dicho establecimiento a su partida del Maluco con la *Trinidad*. Deja constancia el capitán de la hostilidad violenta de los portugueses de Ternate, ahorrándonos el relato de las circunstancias de su captura por aquellos, pero dejando constancia de sus violencias, sus malos tratos y aun sus amenazas de muerte hacia el propio Gonzalo Gómez cuando exigió a los lusos «recibo» de lo que se incautaban, como «todas las cartas de marear, libros de derrotar, astrolabios, cuadrantes y regimientos, con todos los aparejos de pilotos», esto es, todos los instrumentos y cartas de navegación con que contaban en la *Trinidad*, entre los que acaso se encontrasen documentos originales de Magallanes y su socio cartógrafo Rui Faleiro –quien no participaría físicamente en la expedición–. Amenazado de muerte (G.E. 3), Espinosa, por su defensa del honor propio y del regio, fue tenido preso cuatro meses en Maluco junto al conjunto de los supervivientes, cuyo número ascendía a tan solo veintiún hombres. Tras este periodo fueron llevados a las posesiones portuguesas en Banda (islas que Espinosa reclama como españolas en su Carta), y de allí a Malaca, donde fue retenido otros cinco meses para finalmente ser conducido a Cochín, en la India, donde fue recibido por el gobernador de aquel territorio de soberanía lusitana, el famoso navegante Vasco da Gama; frente a la promesa de dicho gobernador de retornarlo a España, su sucesor, el nuevo virrey, volvió a prenderlo, a amenazarlo de muerte y a faltar a su honra (G.E. 3-4).

En el relato de las malas condiciones en que los españoles son tenidos por los portugueses, Espinosa refiere al soberano hispano cómo a la redacción de su Carta llevaba ya veintisiete meses prisionero de los lusos, quienes escatimaban el sustento a los españoles hasta el punto de hacerles insoportable la situación –se desprende de sus palabras–, de modo que de los veintiún supervivientes de Tidore –entre los del barco y los que quedaron en la factoría en la

isla a la partida de la *Trinidad*, todos presos de los portugueses desde 1522—quedaban en Cochín, a la redacción de este texto, solo seis hombres, por fuga o desaparición de los quince restantes, todos los cuales eran «peor tratados que si estuviésemos en Berbería» (G.E. 4), paradigma del infierno en la tierra que padecían los europeos a manos de los piratas norteafricanos, un infierno en la tierra reservado por los portugueses a los hombres de la *Trinidad* en las tierras de Extremo Oriente, de acuerdo con las palabras del burgalés Espinosa en su Carta al emperador.

Termina dicha relación Gonzalo Gómez con dichas quejas, como veremos que hará por ejemplo Mafra de manera más suave, y señalando que la Monarquía Hispánica no debe dejar de lado aquellas tierras extremo orientales por su feracidad y riqueza especiera (una riqueza especiera que el propio texto de Espinosa va desgranando a medida que se desarrolla su relación). Como timbre y seña de la honorabilidad del burgalés, señalaremos cómo en su alegato final al soberano hispánico aboga porque el monarca tenga a bien saldar una cuenta, una deuda, contraída por el propio Gómez de Espinosa con un capitán de nombre Taimon, «criado de la Reina Doña Leonor» (hermana mayor de Carlos V y viuda del rey portugués Manuel I), quien habría ayudado al de Burgos a mantenerse en las muy precarias condiciones en que se encontraba bajo el yugo portugués en la India: Gonzalo Gómez de Espinosa ruega al rey español que se le mande pagar dicha deuda al tal Taimon «de mi sueldo» (G.E. 5), es decir, de los dineros que el mismo Espinosa debe cobrar a su regreso a España. Deber y obligación como timbres de la honra.

En la Carta del piloto español de la *Victoria* (¿de Punzorol, de Pancaldo?) a Carlos I (1525) (14) se recogen asimismo los avatares de la nao *Trinidad* en las aguas del Pacífico, desde la separación de la misma y la *Victoria* hasta el cautiverio de los españoles de la antigua capitana de Magallanes a manos de los portugueses. El texto comienza con la partida de la *Victoria* desde la Especiería, sin mencionar las circunstancias de la referida separación (los conocidos problemas de la *Trinidad*) ni la ruta seguida por la mencionada nao *Victoria*; señala, eso sí, cómo cargada la *Trinidad* se hizo a la mar desde la isla de Tidore el 6 de abril de 1522 —fecha proporcionada igualmente por otras fuentes (véase más arriba)— en busca de la costa de «tyerra firme (*sic*), adonde señor Andres Niño hizo las caravelas que es en la mar del Sur ...»; encontramos, pues, una vez más la referencia a la zona costera del Pacífico panameño, que habría sido el destino procurado por la *Trinidad* en su navegación por las aguas del Pacífico, a unas «dos mil leguas a lo más lexos» de distancia respecto al Maluco (Gav. 382).

El autor del texto menciona las duras condiciones de la navegación afrontada por la *Trinidad* entre abril y agosto de 1522, con vientos «siempre contrarios» que les llevaron «asta quarenta e dos grados y medio de la parte del

(14) Contenida en *As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa 1960-1977 (12 vols.) [<https://purl.pt/26848/4/>]; recogida en [9a00c3_43377fa1d67e49e481bcf6ff0b97ba20.pdf (ruta-elcano.com)] (en adelante Gav).

Norte» –latitud mencionada asimismo por varias de las fuentes que refieren estos sucesos, como venimos viendo–, donde tuvieron que sufrir «grandes tormentas de mar y muchos fríos»; unas condiciones durísimas que, sumadas a las otras múltiples penalidades –entre ellas, las alimentarias («avía ya quinze meses que non comían sino arroz») y la precariedad de sus equipamientos («nin tenían ropa que vestir»)– que venían padeciendo los marinos de la nao comandada por Espinosa, les llevaron a resolverse a retornar finalmente a las islas de las Especias –cuando se encontraban a más de 1.300 leguas de las mismas– ante la evidencia de la imposibilidad de dar curso a la intención inicial del viaje de retorno de la nao a la península ibérica vía Panamá, especialmente debido a la alta mortandad de la marinería de la referida nao (Gav. 382).

En el camino de retorno al Maluco, y cuando se hallaban a quinientas leguas de dichas islas especieras, encontraron –y descubrieron– catorce islas donde les desertaron varios marinos, localizadas «desde veinte grados hasta diez grados de la parte del Norte», *i. e.*, el conjunto de las Marianas, a las que veíamos ya recogidas, por ejemplo, en la narración de Punzorol previamente considerada, recorridas de norte a sur por la *Trinidad* en su camino de regreso a Tidore, como señala igualmente este testimonio. Recoge asimismo la elevada mortandad de los marinos de la antigua capitana: habrían fallecido treinta y siete hombres, quedando tan solo seis en condiciones de regir la nave en el momento de su llegada al Maluco, cuando les llegó noticia de la presencia de los portugueses en la isla de Ternate «con siete velas»; esta flotilla lusa estaba al mando de António de Brito, quien estaba construyendo una fortificación en la mencionada isla ternatense. Ante la situación de indefensión en que se encontraban los españoles, estos habrían enviado mensaje y mensajero («un ombre de los nuessos») hasta Brito, solicitando la ayuda de los portugueses para marinear la nave y alcanzar el punto donde aquellos se encontraban. En respuesta, Brito envió varias embarcaciones al mando de García Manríquez («García Enríquez» según otra fuente: el *Roteiro* del piloto genovés, antes considerado), que se hicieron cargo de la *Trinidad* y la condujeron a Ternate, donde los españoles fueron hechos prisioneros y retenidos cuatro meses, para ser luego enviados «a las yslas de Banda» y de allí a Malaca (las Indias Orientales portuguesas), donde fueron retenidos otros cinco meses y desde donde fueron llevados a la India, a Cochín, donde fueron a su vez retenidos otros diez meses en muy penosas condiciones (Gav. 383); el autor del texto y otro de sus compañeros («ambos a dos maestre y piloto») trataron de alcanzar Portugal como medio de regresar a España, pero acabaron sus días, presos de los lusos, en los territorios africanos de la corona portuguesa, en Mozambique, desde donde escribieron al soberano hispánico el 25 octubre de 1525 pidiendo su protección y amparo ante la situación de prisión y desvalimiento que atravesaban a manos de los portugueses.

Se cierra esta carta al soberano habsburgo (reiteradamente llamado «su Cezara Majestad») con un alegato (paralelo al que haría Gonzalo Gómez de Espinosa en su propia Carta a Carlos V) en pro de la soberanía española en y

sobre las islas de las Especias, ponderando la riqueza de las mismas y animando a la majestad imperial («Cezara» por «Cesárea») del soberano español a no abandonar aquellos riquísimos territorios a manos de los portugueses (Gav. 383-384).

Otro documento esencial para el conocimiento de los hechos que nos ocupan es la Declaración de Valladolid (AGI, Papeles del Maluco 1519 a 1547, leg. 1), realizada por Espinosa, Pancaldo y Mafra en 1527 (15). El 2 de agosto del referido año de 1527, tres supervivientes del fallido viaje de la *Trinidad* hollando las aguas del Pacífico, Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y León Pancaldo, prestaron declaración bajo juramento ante los oficiales del rey, encabezados por el obispo de Ciudad Rodrigo, del Consejo de Indias de su majestad, en Valladolid.

En sus respectivas declaraciones, Espinosa, Mafra y Pancaldo vienen a coincidir con los testimonios (cartas y relaciones) que los tres prestarían por separado antes o después de esta declaración pucelana de 1527. Espinosa, abundando en lo expuesto por él en su carta a Carlos V desde Cochín en enero de 1525 (año y medio antes), expone los avatares de la llegada de las naos *Victoria* y *Trinidad* a Tidore, el cargo de dicho buques allí y cómo la primera de las naves zarpó bajo el mando de Elcano para Castilla (sin especificar ruta), mientras la *Trinidad*, a su mando, quedaba imposibilitada de partir por la vía de agua detectada en su casco. Reparado este, la nao bajo su mando partió con «cerca de mil quintales de clavo» (N. 379), navegando «cerca de siete meses (...) sin poder tomar puerto», hasta que, por las adversidades de dicha navegación, hubieron de retornar al punto de partida, encontrando en el Maluco noticia de la presencia de las fuerzas portuguesas, al mando de Brito, en Ternate, isla aledaña a la de Tidore; relata –aquí sí– Espinosa cómo pidió ayuda a los lusos, enviando ante ellos al escribano de la *Trinidad*, Bartolomé Sánchez, a tal fin (N. 380); se extiende en detalles sobre lo penoso de la situación en que nave y tripulación se hallaban hasta que los encontraron los portugueses enviados por Brito y comandados por Garcia Manrique y Gaspar Gallo; los enviados del comandante luso se incautaron, como señalase ya Espinosa en su Carta al emperador de 1525, de todos los documentos, cartas, mapas e instrumentos de navegar con que contaba la *Trinidad*, de la que se apoderaron ante la postración de sus tripulantes, conduciéndola hasta las aguas de Talangomi (puerto localizado entre Ternate y Tidore); llevado, en fin, a Tidore, allí Gonzalo Gómez exigiría a los portugueses el inventario de lo incautado por estos en la *Trinidad*, recibiendo como respuesta amenazas de muerte (por bien servir a su rey, se entiende) y allí encontró presos y encadenados a los hombres que quedaron en la base establecida por él a su partida con la *Trinidad* desde la propia Tidore, establecimiento arruinado por los portugueses quienes se habían apoderado asimismo de todo lo que allí había.

(15) Recogido en M. Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, 1837 (en adelante «N.»).

Continúa el de Burgos su relato con las penurias de su cautiverio durante cinco meses en Tidore, sus traslados a Banda (donde estuvieron retenidos otros cuatro meses), a Java y a Malaca, y, por fin, con su arribo a Cochín, «donde estuvieron mucho tiempo», hasta que finalmente los llevaron a Lisboa, de cuya cárcel pública fueron liberados tanto Ginés de Mafra como el mismo Gonzalo Gómez de Espinosa «por cartas de su Magestad», habiendo perdido contacto con el resto de los expedicionarios a lo largo del tiempo y recogiendo el fallecimiento de algunos de ellos, caso del maestre Ance, en la capital portuguesa (N. 381).

El obispo de Ciudad Rodrigo preguntaría a Espinosa por lo incautado por los portugueses a la *Trinidad* (sobre cuyo final no entra en detalles el de Burgos en su declaración) y en el establecimiento de Tidore, aparte de la cantidad de clavo que ya declarase con anterioridad, y Gómez de Espinosa menciona y detalla los bastimentos, armamentos, enseres, pertrechos, aparejos y documentos de que los lusos se apropiaron en las antedichas circunstancias (todo perteneciente al rey de España, se entiende); respecto a las personas, el capitán Espinosa menciona a diecisiete marinos de la *Trinidad* capturados por los portugueses, y a los cinco que quedaron en el establecimiento español –al que significativamente en este documento se le otorga la denominación de «casa de la contratación» de la isla de Tidore (N. 381)–, comentando las distintas suertes que habían corrido unos y otros de dichos hombres (fallecidos unos, huidos otros) de acuerdo con su conocimiento sobre la cuestión.

Cuestión de interés, que se repetirá en el interrogatorio de los oficiales del Consejo de Indias a Mafra, Pancaldo y Espinosa, es la relativa a si recibieron dinero de los portugueses, esto es, si de una u otra forma los interrogados habían estado a sueldo del rey de Portugal, lo que habría podido poner en grave compromiso a los declarantes; Gómez de Espinosa refiere que no recibió dineros de los portugueses, especificando el sustento, magro, que recibió de los mismos durante su cautiverio, fundamentalmente en especie; señala finalmente a los que, de acuerdo con su conocimiento, pudieron regresar, caso de Juan Rodríguez, León Pancaldo y Juan Bautista (Punzorol, muerto en Mozambique), y el grupo conformado por él mismo, Ginés de Mafra y el maestre Ance (fallecido, como vimos, en Lisboa) (N. 382), quienes –insiste el interrogado a requerimiento de sus interrogadores– no recibieron emolumento alguno de los portugueses en su retorno a Europa, sino que se vieron obligados a trabajar a cambio únicamente del sustento en la navegación que les condujo al cabo a Portugal.

En la declaración del capitán de la *Trinidad* encontramos una total coherencia con los contenidos de su Carta a Carlos V, una exposición sucinta de los avatares del viaje realizada huyendo de todo sensacionalismo o dramatismo, pero sin hurtar los matices negativos de lo sufrido por él y por los hombres a su mando tanto en la terrible travesía pacífica como en el cautiverio portugués. Abunda Espinosa en la defensa de su honra, de su honorabilidad, expresada por ejemplo en su celo en el servicio al rey a la hora de requerir a los lusos el inventario de lo incautado por aquellos en la nao *Trinidad*,

aun a costa de las amenazas recibidas y del peligro para su propia integridad física, o también en su declaración relativa a no haber recibido en ningún caso ni momento dinero de los portugueses –de no haberse «vendido», en definitiva, a los enemigos del rey español, a pesar de las durísimas circunstancias de su cautiverio, comparable, de acuerdo con otro testimonio suyo precedente (la Carta a Carlos V), al sufrido por los presos en Berbería–.

Al testimonio de Gonzalo Gómez habría de seguir el del italiano León Pancaldo (N. 383-386), quien, tras las fórmulas de rigor y su juramento, comienza señalando que la *Trinidad* (en la que se encontraban Espinosa, Mafra y él mismo) partió de Tidore el 6 de abril (fecha que se repite en distintos testimonios) de 1522 cargada con ochocientos quintales de clavo (*plus minus*), marineada por un total de cincuenta hombres y con destino a «la tierra firme de la mar del sur de la Nueva-España»; esto es, encontramos una vez más la referencia al Darién, a Panamá, a las costas pacíficas centroamericanas como destino de la fallida navegación de la *Trinidad* (N. 383), lo que se reveló imposible debido a las tormentas y al mal tiempo que encontraron en su navegar, por lo cual hubieron de regresar al Maluco.

La relación de Pancaldo coincide con el grueso de los testimonios considerados: regreso al Maluco, noticia de la presencia de los portugueses (en labores de establecimiento de una fortificación en el territorio) en la isla de Ternate y socorro solicitado por Espinosa al comandante portugués, Brito, ante la ruina de su embarcación y la postración de sus hombres. Llegados a este punto, la declaración de este piloto italiano parece seguir punto por punto la precedente de su comandante, Espinosa, en todos sus detalles: envío del escribano Bartolomé Sánchez a pedir el auxilio de los lusos, breve navegación de la *Trinidad* ante la imposibilidad de fondear, encuentro con los enviados de Brito, captura de la nao española por los representantes del monarca lusitano, incautación de instrumentos, documentos y libros de navegación de la *Trinidad* por los oficiales portugueses comandados por los antedichos (en la declaración de Espinosa) García Manrique y Gaspar Gallo, llegada de la *Trinidad* bajo mando portugués a Ternate, amenazas recibidas por Gonzalo Gómez de Espinosa al solicitar a sus captores la relación de lo incautado por estos en el barco y en el establecimiento de la isla de Tidore, cautiverio en el Maluco durante cinco meses, traslado a Banda (cuatro meses más presos allí) y a Malaca (donde estuvieron cinco meses), para finalmente ser llevados a Cochín –donde les retuvieron diez meses–, de donde el declarante, Pancaldo, y Bautista de Ponzero –Juan Bautista Ponzerol, maestro de la *Trinidad*– huyeron a Mozambique como polizones en un navío portugués, siendo descubiertos y capturados allí –desde donde se redactó la carta que vimos precedentemente–, y falleciendo en tierra africana el mencionado Ponzerol; tras dichos avatares, Pancaldo, haciendo gala de un espíritu indomable, habría vuelto a intentar fugarse embarcando nuevamente como polizón en otro barco portugués, donde habría sido, nuevamente también, descubierto (N. 385); llevado al fin como prisionero a Lisboa –tras haber recibido igualmente amenaza de muerte en este mismo

barco que lo llevó a su destino lisboeta-, sería finalmente liberado en la capital portuguesa.

Fue interrogado asimismo por el cargamento de la *Trinidad* al margen del clavo, y en su respuesta Pancaldo también parece que sigue a Espinosa, si bien se expresa de manera más escueta, mencionando solo artillería, aparejos y hierros en barras; respecto a los marinos supervivientes y a los hombres que quedaron en Tidore, se muestra igualmente escueto en su respuesta, aludiendo en determinado momento a su desmemoria sobre el particular. A la pregunta que también a él se le formula sobre si estuvo en algún momento a sueldo de los portugueses, como Gómez de Espinosa responde negativamente: solo habría recibido «de comer en algunos lugares, y en otros no» (N. 385), tanto durante su cautiverio en Asia como en sus traslados por mar hasta África, primero, y desde allí hasta (y en) Portugal, más tarde.

Se cierra este interrogatorio con la declaración del andaluz Ginés de Mafra (N. 386-388), igualmente coherente, como la del italiano Pancaldo, con la formulada por su capitán, Gómez de Espinosa. La nao *Trinidad*, cargada con novecientos quintales de clavo (de acuerdo con Mafra), partió de Tidore el 6 de abril de 1522, al mando de Espinosa, debiendo regresar («con tormenta») al Maluco; el resto de la declaración del jerezano sigue los pasos de las anteriores de Espinosa y Pancaldo, en fondo y forma, en todos sus detalles hasta su llegada a Lisboa, cautivo, junto con el capitán Espinosa y el maestre Ance, que fallecería allá; estuvieron en las prisiones lisboetas «casi siete meses» (N. 387), siendo así que Gonzalo Gómez habría sido liberado veintisiete días antes que Mafra, retenido más tiempo al encontrársele unos libros de navegar que le fueron incautados.

Misma uniformidad encontramos en lo relativo al número de los supervivientes de la *Trinidad* aportado por Mafra («diez y siete ó diez y ocho personas») y a la relación de los mismos, así como en lo tocante a los que quedaron en la base establecida en Tidore a la partida de la *Trinidad* –cuyo final no se cuenta tampoco en esta declaración–, que habrían sido siempre cinco. Como Espinosa y Pancaldo, señala que en los navíos de sus captores vería las banderas del rey de Portugal, afirmando asimismo que no recibió dineros de los portugueses en momento alguno –esto es, una vez más, que no estuvo a su servicio–, sino que sobrevivía con lo que le daban de comer «en algunas partes, y en otras no», así que, una vez más, las palabras del andaluz se muestran acordes con las declaraciones del burgalés y el italiano. Con su juramento se cierra asimismo su declaración.

Señalaremos que las declaraciones de estos tres testigos/interrogados, Espinosa, Pancaldo y Mafra, se muestran harto coherentes entre sí (no entraremos a valorar detalles al respecto en estas líneas) e insisten en cuestiones como la violencia de los portugueses (de palabra y trato) sobre ellos, la integridad del capitán Espinosa en su actuación, la dureza de los avatares sufridos por los expedicionarios de la *Trinidad*, y la constancia de no haber servido jamás a los portugueses recibiendo de ellos soldada alguna a lo largo de sus muchos meses de prisión en varios continentes (tres en el caso de Pancaldo,

dos de Mafra y Espinosa). Su lealtad a la corona de España es, por ello, puesta de manifiesto con insistencia por parte de los tres interrogados en Valladolid, y a tenor de los siguientes episodios de las vidas de Mafra y Gómez de Espinosa, no debió de ser puesta en duda tampoco por las autoridades españolas. La honorabilidad quedó a salvo, empeño principal de estos hombres del Renacimiento.

El jerezano Ginés de Mafra, superviviente de la expedición de Magallanes, fue autor también de una relación, posiblemente redactada después de 1543 y recogida por un autor anónimo (16) (M. 139ss.) que se confiesa deudor en sus párrafos del texto del propio Mafra (M. 183). En las páginas de este autor desconocido (que recoge lo escrito por Mafra, como señalamos) se nos pone al corriente de las conocidas circunstancias del arribo a Tidore de las naos superstantes de la armada del Maluco, la capitana *Trinidad* y la *Victoria*, cargando ambas sus bodegas de especias; el dato que proporciona Mafra señala que la *Trinidad* cargó 1.200 quintales «para su Majestad» y otros doscientos «para la gente», mientras que la *Victoria* habría cargado ochocientos quintales para el rey y doscientos «para la gente» (M. 181). Toma nota igualmente del episodio de la vía de agua de la *Trinidad*, que obligó a descargar la nao, lo que retrasó su partida, y consintió la partida en solitario, por la vía occidental, de la *Victoria* (partida que Mafra fecha en enero de 1522), con Juan Sebastián de Elcano al mando; se nos da noticia asimismo de la llegada de esta nao a Sevilla finalmente «por agosto [*sic*, por septiembre] de ese mismo año» (1522) (M. 181).

Reparada la *Trinidad*, Mafra anota igualmente cómo quedaron en Tidore varios hombres (señala cuatro, y no cinco como fuentes anteriores); la capitana zarpó de Tidore en abril de 1522, de acuerdo con el relato de este jerezano, quien señala que la nao habría tomado «la vía del Norte, porque el cabo de Buena Esperanza no les hacía tiempo para ir» (M. 182); de acuerdo con esto, la principal razón por la que habrían navegado por el Pacífico y no hacia el Índico fue lo avanzado de la estación, que les habría impedido (por tiempos y vientos) navegar por la ruta occidental como la *Victoria* precedentemente; su destino, Panamá: «Había en este tiempo noticia de solo Panamá que está en la mar del Sur en tierra firme, a lo cual iban atinando los nuestros ...»; esto es, una vez más encontramos otra fuente que, como las más —excepto lo señalado por Transilvano en su carta a Lang, vista anteriormente—, apunta a que el destino de la *Trinidad* era la tierra firme del Darién o del Mar del Sur, el istmo de Panamá, con vistas a establecer ese *punte mixto* marítimo-terrestre entre el Pacífico, Tierra Firme y el Atlántico, que más adelante devendría la gran ruta de oriente a occidente en manos de la Monarquía Hispánica.

Mafra no detalla tanto como el *Roteiro* del piloto genovés (véase más arriba) los avatares y rumbos de la *Trinidad* en su navegar por el Pacífico, pero sí señala las penalidades sufridas por la dotación de dicha nao, la desertión de Gonzalo

(16) Biblioteca Nacional de España, Ms. RES 18.

de Vigo, la arribada a algunas islas de aquel océano (caso de las Ladrones, ya conocidas en momentos anteriores de la expedición), el avistamiento de ballenas y aves, y cómo finalmente alcanzarían «los 42 grados de la Banda del Norte» (M. 182), punto máximo de latitud al que llegaron, cuando decidieron darse la vuelta, acuciados –como señala el cronista– por enfermedades y muertes que diezmaron la tripulación: la cifra que proporciona Ginés de Mafra para el conjunto de los supervivientes de este aterrador viaje es de tan solo catorce marinos al regreso de la nave al Maluco, «y los más dolientes» (M. 182).

Como hace el *Roteiro* del piloto genovés, Mafra señala igualmente que el estado general de postración de los citados supervivientes habría llevado a Gómez de Espinosa a pedir la ayuda de los portugueses de Ternate; acudiendo los lusos al reclamo del comandante español, se habrían hecho cargo de la nao hispana, algo que Mafra expresa en un tono neutro que difiere mucho de las declaraciones de António de Brito y del propio Gonzalo Gómez de Espinosa en sus respectivas relaciones (véase más arriba). En cualquier caso, la relación del veterano Mafra concluye señalando cómo los españoles supervivientes de la *Trinidad* (cuyo fin no se menciona en el texto) se habrían embarcado para la India (sin hacer mención de que lo hicieron en calidad de prisioneros de los portugueses) en 1523, «donde se murieron todos excepto el capitán Espinosa y Ginés de Mafra, piloto, hombre viejo» (M. 183), cuyas andanzas habrían continuado, cuando menos, en la armada de Ruy López de Villalobos que zarpó de la Nueva España en 1542.

Son, pues, varias las constantes que se dejan sentir en estas fuentes, si bien con algunas disonancias entre las mismas, lo que es de entender en función de su distinto origen, la intencionalidad de las mismas, el carácter y aun la nacionalidad de sus fautores, caso de António de Brito, o la inmediatez, proximidad o lejanía de los cronistas a los hechos relatados –Espinosa, Punzorol, Pancaldo, Mafra, Pigafetta, Brito, conocedores de primera mano de los hechos que relatan, frente a Transilvano, que no es testigo directo de los mismos; sin pasar por alto que algunos, como Mafra o Espinosa, conocen todos los hechos, mientras que otros, por su propia participación parcial en los mismos o por su desaparición material de escena, por desplazamiento (caso de Pigafetta) o por muerte (caso de Punzorol), solo conocen parte de los mismos–. La llegada a Tidore, la actitud de los indígenas, la presencia del portugués Lorosa, la carga de los buques, la vía de agua de la *Trinidad*, la separación subsiguiente de las naos, la ruta opuesta de cada una de ellas, los avatares –narrados con más o menos detalle– de la navegación de la *Trinidad* por el Pacífico, su mortandad y las islas por las que anduvieron, son constantes en la narración de una aventura náutica verdaderamente homérica que tuvo como últimos alfa y omega las tan ansiadas islas de las Especias, y que habría de conducir a su comandante, el heroico –también en un sentido homérico– Gonzalo Gómez de Espinosa, al regreso del *nóstos*, a su particular Ítaca peninsular, donde (nuevo Ulises) sería restaurado en su situación merced a la gracia de un César Carlos (nuevo Zeus) *restitutor gloriae* para este oficial del rey.

Referencias bibliográficas

- ALVAR EZQUERRA, A.: *Juan Sebastián de Elcano (1476?-1526)*, La Trébere, Madrid, 2016.
- BARROS, A.: *O homem que navegou o mundo. Em busca das origens de Magalhães*, AL-Publicações, Braga, 2015.
- CAMARERO CALANDRIA, E.: «Nuevos datos sobre pintores españoles y pintura mitológica en el siglo XVI. La galera *Real* de don Juan de Austria», *Goya. Revista de Arte*, núm. 286 (2002), 15-26.
- : *La galera Real de Lepanto. Arte, propaganda y poder en la España del siglo XVI*, Almuzara, Córdoba, 2021.
- CARANDE, R.: «“Donde las enzinas hablaban”. Símbolo e ideología en la galera *Real* de Lepanto», *Acta Artis. Estudis d'Art Modern*, núm. 1 (2013), 15-27.
- ELCANO, PIGAFETTA, Maximiliano TRANSILVANO, Francisco ALBO, Ginés de MAFRA y otros: *La primera vuelta al mundo*, Miraguano-Polifemo, Madrid, 2018.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV IV*, Madrid, 1837.
- GIL, J.: «Alejandro, el nudo gordiano y Fernando el Católico», *Habis*, núm. 16 (1985), 229-242.
- : *Hidalgos y samuráis*, Alianza Editorial, Madrid, 1991.
- MARTÍNEZ RUIZ, E.: *Felipe II. Hombre, rey, mito*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2020.
- MAZÓN SERRANO, T.: *Elcano. Viaje a la historia*, Encuentro, Madrid, 2020.
- : *La Primera Vuelta al Mundo* (<https://www.rutaelcano.com>).
- MEDINA, J.T.: *El descubrimiento del océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*, Santiago de Chile, 1920.
- MONTEIRO, S.: *Portuguese Sea Battles*, vol. 1. *The First World Sea Power, 1139-1521*, Editora Sá da Costa, Lisboa, 2000.
- OLAIZOLA, J.L.: *Juan Sebastián Elcano. La mayor travesía de la historia*, Temas de Hoy, Madrid, 2002.
- PARODI ÁLVAREZ, M.J. (coord. científico): In Medio Orbe. *Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo I*, Sevilla, 2016.
- : In Medio Orbe. *Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo*, t. II. *Personajes y avatares de la Vuelta al Mundo*, Sevilla, 2017.
- PISSARRA, J.: *Chaul e Diu, 1508 e 1509. O domínio do Índico*, Tribuna da História, Lisboa, 2002.
- SUBRAHMANYAN, S.: *The Portuguese Empire, 1500-1700. A Political and Economic History*, Longmans, Londres, 1993.
- THOMAS, H.: *El señor del mundo. Felipe II y su imperio*, Planeta, Barcelona, 2013.
- VILA VILAR, E. (coord.): *V Centenario. La Primera Vuelta al Mundo: una gesta para recordar*, Fundación Unicaja, Sevilla, 2019.
- ZANCKER, P.: *Augusto y el poder de las imágenes*, Alianza Forma, Madrid, 1992.
- ZULAIKA, D.: *La Getaria de Elcano (1487-1526)*, Donostia/San Sebastián, 2021.

LA NAVEGACIÓN POR EL PACÍFICO

De la nao *Trinidad* al tornaviaje de Urdaneta y sus consecuencias

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Catedrático Emérito
Universidad Complutense de Madrid

El 22 de mayo de 1522, el tesoro de Moctezuma, que había conseguido Hernán Cortés en la conquista de México y que deseaba enviar al rey, era embarcado en dos naos; a ellas se uniría una tercera, pero el tesoro no llegaría a su destinatario, sorprendido su transporte por seis naves mandadas por el corsario francés Jean Fleury (Florín lo llamaban los españoles). El hecho supuso una severa llamada de atención sobre la conveniencia de potenciar la seguridad de los envíos que se hicieran desde las Indias a Sevilla. A partir de entonces, esa preocupación y las soluciones que se van arbitrando para conseguir la seguridad deseada se suceden hasta concluir con el establecimiento por Felipe II de las Flotas de Indias, sistema que mantendría la unión entre España y América hasta el establecimiento del libre comercio en el siglo XVIII por Carlos III.

Poco después de la pérdida del tesoro de Moctezuma, Carlos V iba a recibir otra noticia de pródigas consecuencias: Juan Sebastián Elcano le enviaba una carta el 8 de septiembre desde Sanlúcar de Barrameda, anunciándole que estaban de regreso, habían descubierto el Paso y llegado a las islas de las Especias, demostrando la redondez de la Tierra al volver por el océano Índico y el Atlántico. Pero el viaje no despejaba a quién pertenecían esas islas tan codiciadas, algo que Carlos V estaba decidido a aclarar, pues la indefinición existente sobre la pertenencia de las Molucas hacía que Portugal y Castilla se las asignaran en beneficio propio; en consecuencia, convenía con la mayor urgencia dilucidar tan importante cuestión determinando la posición exacta de las islas, pues no en vano las especias, producto que reportaba los mayores beneficios, eran más codiciadas que el oro.

Carlos V sería informado tanto por Elcano como por Martín Méndez, escribano de la expedición de circunnavegación, de que se habían firmado unos pactos con los reyezuelos asiáticos en los que estos reconocían la soberanía de Castilla, lo que podría ser un buen argumento para reclamar la posesión de las islas y determinar con exactitud su situación en relación con la

línea de demarcación fijada en Tordesillas en 1494 (1). Conseguirlo marcaría el inicio de las exploraciones españolas en el Pacífico (2). La cuestión era compleja y derivaría en cuestiones varias, pues plantearía la verificación geográfica (3) y un enfrentamiento diplomático (4) que culminaría años después en el tratado de Zaragoza de 1529, tras una ardua negociación en la que sería determinante la precaria situación de las finanzas imperiales en esos momentos (5), al que seguiría la proyección española en el Pacífico, que se convertiría en el «lago español» (6) y que es el aspecto que nos interesa en esta ocasión.

La disputa por las Molucas. La expedición de Loaysa

Nada más conocer el éxito de la expedición, Carlos V declaró que las islas le pertenecían por derecho de descubrimiento, pero Juan III las reclamaba invocando la demarcación realizada en 1494, con lo que replanteaba la vigencia de esa línea, cuyo trazado habría que determinar con exactitud, lo que iba a dar una gran importancia a la cartografía, pues se iba a buscar la solución a

(1) Para el tratado de Tordesillas sigue siendo útil RUMEU DE ARMAS, Antonio: *El tratado de Tordesillas*, Madrid, 1992. Véase también RIBOT, Luis Antonio (ed.): *El Tratado de Tordesillas y su época*, Madrid, 1995. Unas panorámicas sobre los viajes en el Pacífico en BERNABÉU, Salvador: *El Pacífico ilustrado. Del Lago Español a las grandes expediciones*, Madrid, 1992, y CHAUNU, Pierre: *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos. Siglos XVI-XVII-XVIII: estadísticas y tablas*, México, 1974. También, PALAU, M.: «Españoles en el Pacífico. Siglos XVI-XVIII», en *Manila 1571-1898. Occidente en Oriente*, Madrid, 1998, 143-161, y MARTÍNEZ, José Luis: «Las primeras expediciones a Filipinas», en *El Galeón del Pacífico: Acapulco-Manila, 1565-1815*, México, 1992, 67-89.

(2) Iban a comenzar las iniciativas españolas para consolidar su presencia en el este del Pacífico. Para los descubrimientos españoles en ese espacio, véanse LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Islario español del Pacífico. Identificación de los descubrimientos en el Mar del Sur*, Madrid, 1984; ÍDEM (dir.): *Descubrimientos españoles del Mar del Sur* (3 vols.), Madrid, 1992; PRIETO, Carlos: *El océano Pacífico: navegantes españoles en el siglo XVI*, Madrid, 1972; JACQUELARD, Clotilde: *De Séville à Manille, les Espagnols en mer de Chine, 1520-1610*, París, 2015, y LAORDEN JIMÉNEZ, Luis: *Navegantes españoles en el océano Pacífico: la historia de España en el gran océano que fue llamado Lago Español*, Madrid, 2013.

(3) Para el proceso general de esta polémica de la demarcación, véase SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Antonio: «De la “cartografía oficial” a la “cartografía jurídica”: la querrela de las Molucas reconsiderada, 1479-1529», *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos* (<http://nuevomundo.revues.org/56899>; DOI: 10.4000/nuevo mundo. 56899).

(4) Una síntesis sobre la cuestión en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: «Una coyuntura internacional a propósito de un cuadro: 1526», en CALLADO ESTELA, Emilio (ed.): *El advenimiento de la Casa de Austria a los Reinos Hispánicos*, Dykinson, Madrid, 2021, 207-230.

(5) Véase CUESTA DOMINGO, Mariano: «Tratado de Zaragoza. Acaba el gran viaje y renace la vieja tensión», en *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*, Madrid, 2019, 131-150.

(6) Véase SPATE, Oskar Herman Christian: *El Lago Español*, Mallorca, 2006 (ha sido reeditado en muchas ocasiones).

través de ella. El cartógrafo Nuño García de Toreno realizó en 1522 un mapa –el primer mapa español del sureste asiático, donde aparece trazado el antimeridiano de Tordesillas– con la información proporcionada por Elcano, situando las Filipinas y las Molucas en el lado castellano.

Carlos V regaló el mapa a su cuñada Beatriz de Portugal (7). Pero también de ese año de 1522 son dos cartas atribuidas a Pedro Reinel en las que las islas están representadas en el lado portugués. Con la misma información, en 1523 se realizó el mapamundi de Turín, que es la primera copia realizada del Padrón Real de la Casa de Contratación, lo que significó un paso más en la pugna gráfica-propagandística que se estaba desarrollando para dilucidar la propiedad del Maluco y, como no había acuerdo, se imponía entablar una negociación que aclarara la situación.

Se decidió realizar una reunión en Vitoria para establecer la posición en el sureste asiático de la línea de Tordesillas, lo que realizaría una junta formada por tres astrónomos y tres pilotos por ambas partes, acuerdo que precedió a las reuniones de la Junta de Elvas-Badajoz, donde se tratarían tres cuestiones fundamentales: dónde representar mejor dicha línea, si en una carta plana o en una esfera; cómo situar las islas de Cabo Verde en la superficie elegida, y desde qué lugar de ellas había que medir las 370 leguas.

Por parte española fueron designados miembros de dicha junta Juan Sebastián Elcano, Hernando Colón, fray Tomás Durán y los pilotos Juan Vespucio, Sebastián Caboto y Diego de Ribera, entre otros, además de doce marineros de la *Victoria*. La representación portuguesa era igualmente cualificada, pues en ella estaban Tomás de Torres (profesor de astrología en la Universidad de Lisboa), Simão Fernandes, Simão de Tavira y Bernardo Pires, encabezando la representación lusa. Pero el empeño de los reunidos de determinar con exactitud la posición de las Molucas respecto al meridiano de Tordesillas tropezaba con un gran inconveniente, que era el cálculo de la longitud. Con reuniones alternativas en Badajoz y Elvas, según acordaron en la frontera sobre el puente del río Caya, ambas partes se reprochaban mutuamente la manipulación de



Carta náutica de la India y de las Molucas. Nuño García de Toreno, 1522. Biblioteca Real de Turín

(7) MARTÍN-MERÁS, M.^a Luisa: *Cartografía marítima hispana. La imagen de América*, Madrid, 1993, p. 87.



Padrón Real (Carta de Turín, 1523). Anónimo, Biblioteca Real de Turín

los datos disponibles (8). El plazo que se impusieron para alcanzar una solución concluyó sin acuerdo.

Sí se alcanzó uno transitorio en 1526 entre ambos monarcas con motivo de la boda de Carlos con Isabel de Portugal (9), pero en 1527 la pugna por aquellas islas desembocó en un enfrentamiento. Considerado la primera guerra colonial moderna (10), se desarrolló al tiempo de la disputa política y jurídica por la posesión de las Molucas, existiendo portugueses que consideraban que las islas estaban en la parte castellana, y españoles que las consideraban en el lado portugués, como fue el caso de Urdaneta (11).

Al margen de tales negociaciones, Carlos I había tomado unas decisiones importantes que mostraban su intención unívoca de mantener bajo su dominio las islas del Maluco. Una de esas decisiones fue el establecimiento en La Coruña de la Casa de la Especiería (12), considerando que la ciudad galle-

(8) Véanse EZQUERRA ABADÍA, Ramón: «La línea del antimeridiano», en TEXEIRA DA MOTA, Avelino (ed.): *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas: atas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, Lisboa, 1975, 1-26; CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: «El meridiano y el antimeridiano de Tordesillas en la geografía, la náutica y la cartografía», *Revista de Indias*, núm. 54, vol. 202 (1994), 509-542, y MANZANO MANZANO, Juan: «El derecho de la Corona de Castilla al descubrimiento y conquista de las islas del Poniente», *Revista de Indias*, núm. 9 (1942), 397-427.

(9) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: «Una coyuntura internacional...».

(10) LUCENA SALMORAL, Manuel: *Juan Sebastián Elcano*, Barcelona, 2003, p. 269.

(11) CERVERA, José Antonio: «Andrés de Urdaneta (1508-1568) y la presencia española en el Pacífico durante el siglo XVI», *Llul*, núm. 24 (2001), pp. 60ss.

(12) Para esta cuestión, SZÁSZDI LEÓN-BORJA, István: «La Casa de Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V», *Anuario da Faculdade de Direito da Universidade da Coruña*, núm. 12 (2008), 905-914; ÍDEM: «Armadas, Consulados y Casas de la Contratación. La lucha hispana por el desarrollo de nuevos mercados

ga estaba mejor situada que Sevilla respecto a los mercados del norte de Europa, pudiendo, además, competir con Lisboa en la venta de las especias. Las fuerzas vivas gallegas se movilizaron en este sentido aprovechando la estancia de Carlos I en la ciudad en 1520. Y así, cuando se disponía a zarpar hacia Alemania para la coronación imperial, y por medio del aristócrata Fernando de Andrade, el arzobispo de Santiago, otros nobles gallegos y bastantes comerciantes solicitaron al rey la creación de una Casa de Contratación en La Coruña a cambio de la renuncia a una serie de privilegios, lo que hacía más atractiva la oferta gallega, que finalmente Carlos I aceptó en una capitulación fechada el 22 de diciembre de 1522.

En la solicitud gallega se daban una variada serie de argumentos que iban desde la abundancia de madera existente en la región para construir barcos de gran tonelaje como los que se necesitarían para el comercio de las especias, hasta la posición de la ciudad, a la que acudirían antes que a Lisboa los europeos procedentes del norte que fueran a comprar especias, pasando por los argumentos que favorecían la evitación del fraude y el contrabando: «Cuando vieren de la India, entrando luego en el puerto donde ha de ser la descarga no tienen lugar el capitán ni la compañía de sacar cosa ninguna de lo que traen, y asentándose en Sevilla, subiendo la ribera arriba, que suelen tardar quince o veinte días, pueden sacar todo lo que quisiesen». Aceptada la creación de la Casa de la Especiería, se le encargó la tesorería a Bernardino Menéndez y como factor fue designado Cristóbal de Haro (13). En 1524 ya funcionaba la nueva institución.

Importancia decisiva en el resultado tuvo fray García Jofré de Loaysa, que se comprometió a sufragar, junto con un grupo de financieros, un viaje a las Molucas para tomar posesión de ellas y fijar su posición geográfica exacta. En 1525, Juan Nicolás de Artieta y los burgaleses Diego de Cobarrubias y Juan de Mota consiguieron el respaldo oficial para una nueva expedición al Maluco, en cuya financiación participaron los Fugger, Cristóbal de Haro y la Corona. El mando de la misma recayó en el comendador fray Francisco García Jofré de Loaysa. La compondrían siete naves y 450 hombres, entre los que estaba Urdaneta –que fue quien relató el desarrollo de la expedición–. La capitana era la nao *Santa María de la Victoria*, de 300 toneles, en la que iba Loaysa. En la expedición también se encontraba Juan Sebastián Elcano, piloto mayor y segundo en el mando, a bordo de otra nao, la *Sancti Spiritus*, de 200 toneles. El 24 de julio zarparon de La Coruña. El 2 de agosto estaban en La Gomera, y allí se aprovisionaron durante doce días. El 5 de septiembre se encontraban a la altura de Sierra Leona, cruzando el ecuador para alcanzar la isla de San Mateo (o Santo Tomé) el 20 de octubre. A principios de noviembre

y la creación de instituciones supremas del mercantilismo (1503-1529)», *e-Legal History Review*.

(13) Véase ÍDEM: «La Casa de Contratación de Sevilla y sus hermanas indianas», en ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo Luis, y VILA VILAR, Enriqueta (eds.): *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, 2003, 101-128.

se hallaban cerca de Cabo Frío. Siguiendo hacia el sur por la ruta de la expedición de Magallanes y Elcano, alcanzaron el Pacífico después de perder parte de los barcos, entre ellos el de Elcano. Una tormenta dispersó los que quedaban. El patache *Santiago* arribó hacia el norte hasta llegar a Nueva España, convirtiéndose en el primer barco que navegó directamente de España a un puerto del Pacífico. La capitana, la *Victoria*, prosiguió sola el viaje a las Molucas llevando a bordo a los dos jefes de la expedición.

El 26 de junio de 1526, arrumbando al noroeste, los expedicionarios cruzaron de nuevo el ecuador, soportando penalidades varias (mal estado de la nave, falta de víveres y agua, debilidad física de los marineros...) El 30 de julio murió Loaysa, y el 4 de agosto, Elcano (14). Fue elegido como capitán Toribio Alonso Salazar, que murió el 26 de septiembre, eligiendo entonces los expedicionarios a Martín Íñiguez de Carquizano. La idea primitiva de la expedición era arribar a Cebú, pero los vientos contrarios obligaron a cambiar el rumbo y dirigirse a las Molucas, para arribar en noviembre de 1526 a Gilolo, donde un parao portugués les advirtió de que aquellas islas eran de los portugueses.

El 1 de enero de 1527 la expedición llegó a Tidore, donde los portugueses conminaron de nuevo a los expedicionarios a que abandonaran aquellas islas, empezando una lucha en la que los nativos estuvieron implicados combatiendo en ambos bandos. Carquizano fue envenenado por los portugueses cuando trataban la firma de una tregua, y fue elegido para sucederle Fernando de la Torre. Los castellanos que sobrevivieron fueron apresados, excepto un pequeño grupo que vagó por las islas durante cierto tiempo para evitar –al final sin éxito– el cautiverio. Uno de los del grupo era Urdaneta (15), que adquiriría entonces un gran conocimiento de la zona.

En España, ante la falta de noticias de la expedición, Carlos V decidió en 1526 enviar dos armadas para averiguar lo ocurrido con ella y recoger a los posibles supervivientes. Una zarpó desde La Coruña y fracasó en su propósito; el Emperador encomendó la otra a Hernán Cortes, quien organizó una expedición al Maluco con los mismos objetivos que las anteriores, la cual sería el comienzo de las expediciones españolas que desde América exploran el Pacífico y buscan la ruta que permita regresar a América (16).

(14) La Tipográfica Renovación publicó en 1919 una edición del viaje de Magallanes y Elcano y del de Loaysa, reeditado en facsímil en 2011 por la editorial Maxtor. En el Archivo General de Indias (Patronato 37, r. 19) se encuentra el «Derrotero del viaje de la armada de Loaysa (...) por Hernando de la Torre». Un relato del viaje en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico. Magallanes, Elcano, Loaysa, Saavedra*, Madrid, 1919. Véase también MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.): *Desvelando horizontes*, t. I. *La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Madrid, 2018, pp. 758ss.

(15) De los estudios sobre Urdaneta nos limitaremos a remitir a TRUCHUELO, S. (ed.): *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ordicia, 2009, y a *Urdaneta en su tiempo* (catálogo de la exposición homónima), San Sebastián, 2003.

(16) Información sobre esas expediciones en DÍAZ-TRUCHUELO Y LÓPEZ DE SPÍNOLA, Lourdes: «La conexión entre el Atlántico y el Pacífico hasta fray Andrés de Urdaneta», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXV, 1958, 507-532, y «Las expediciones al área de la Especiería», en

La exploración del Pacífico

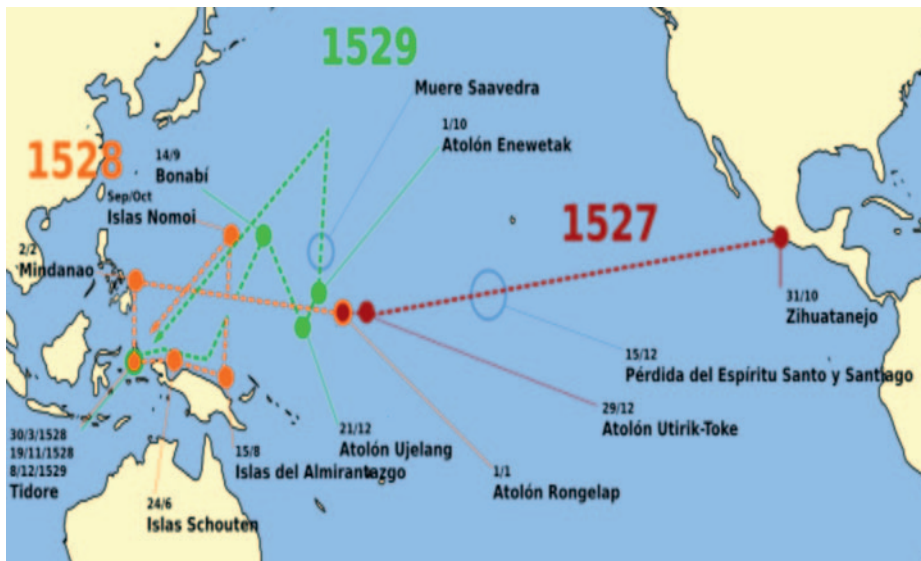
Las secuelas de la expedición de Loaysa, y la conveniencia de encontrar la manera de regresar desde Asia a América a través del Pacífico, marcan el comienzo de las exploraciones españolas en ese océano, que culminan con el descubrimiento del Tornaviaje cuarenta años después. Tal descubrimiento tuvo pródigas consecuencias, pues la acción española se agigantó, y recorrer tan vasta superficie marina para descubrir qué había en sus aguas fue el objetivo de la Corona y del desarrollo de numerosas expediciones (17). Son años jalonados por unas tentativas que fracasan y que presentan la novedad de tener su origen en América y no en España. En cierto modo es una especie de racionalización en los planteamientos y en el empleo de los recursos. Por otro lado, se precisaba conocer mejor ese desconocido que era el Mar del Sur o el Pacífico, pues si bien la orilla oeste se conocía aceptablemente, no sucedía lo mismo con el este, sobre todo con el «interior» del océano.

Para tratar de encontrar noticias de la *Trinidad*, la capitana de la expedición de Magallanes, cuya suerte se ignoraba, y saber lo ocurrido con la expedición de Loaysa, Hernán Cortés preparó, obedeciendo a Carlos V, una expedición que explorara el Mar del Sur y que puso bajo las órdenes de su primo Álvaro Saavedra y Cerón, compuesta por dos naos, *La Florida* y *Sancti Spiritus*, y un bergantín, *Santiago*. Finalizando el año 1527, los tres barcos zarpan de Zihuatanejo (Guerrero). Arrumbaron al oeste, descubriendo el archipiélago de las Hawái, desapareciendo poco después la *Sancti Spiritus* y el *Santiago*, aunque es posible que regresaran después al archipiélago. En marzo del año siguiente (1528), una de las naos, *La Florida*, llegó a las Molucas, a Tidore, contactando con los supervivientes de la expedición de Loaysa, a los que socorrió, y el 14 de julio zarpó rumbo a Nueva España para informar a Cortés, llegando hasta las islas Papúas. Pero tuvo que regresar a los cinco meses de la partida al no poder continuar por los vientos contrarios.

En 1529, Saavedra volvió a intentarlo, llegando hasta las islas del Almirantazgo y cerca de las Sándwich, pero a la altura de los 26° N murió el jefe de la expedición. Tomó entonces el mando Pedro Laso, y los expedicionarios continuaron navegando hasta los 31° N. Laso, murió poco después y, al no encontrar vientos del oeste, los expedicionarios decidieron volver al Maluco. Llegaron el 8 de diciembre a la isla Halmahera, cerca de Tidore. Fueron capturados

Historia general de España y América VII, Rialp, Madrid, 1982, pp. 348ss. También, LEÓN GUERRERO, M.^a Montserrat: «El gran logro descubridor del reinado de Felipe II. El hallazgo del tornaviaje de las Filipinas por el Pacífico hacia Nueva España», en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana. VIII Congreso Internacional de Historia de América*, Las Palmas, 2000, 1029-1039, y ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «La exploración española del Pacífico en el siglo XVI», en FERNÁNDEZ TORRES, Antonio, y SÁNCHEZ DE MORA, Antonio (coords.): *Pacífico: España y la aventura de la Mar del Sur*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Sevilla, 2013, 125-188.

(17) Una muestra en PRIETO, Carlos: *El océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid, 1972.



Expedición de Saavedra (<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Saavedra-1527-1529-es.svg?uselang=es>)

por los portugueses. Para entonces ya se había firmado el tratado de Zaragoza (22 de abril de 1529), por el que se alcanzaba un acuerdo entre las dos Monarquías sobre aquellos territorios (18). Pero los expedicionarios permanecieron en cautiverio cinco años, regresando a España los diecisiete supervivientes que quedaban de los 450 que zarparon de La Coruña en 1525. Úrdaneta y el piloto Macías del Poyo se quedaron porque tenían que resolver algunas cuestiones con los nativos, gestión que les prohibió el capitán portugués, así que pasaron un año en solitario hasta que, el 15 de febrero de 1535, abandonaron definitivamente las Molucas, pero tuvieron que permanecer tres meses en Malaca; de allí fueron trasladados a Cochín, donde se reunieron con Fernando

(18) No nos detendremos en su análisis ni en los pormenores de la negociación que tuvo como referente el tratado de Tordesillas, pues no hace al caso según el objetivo que perseguimos en esta ocasión. Nos limitaremos a señalar que el tratado ha suscitado numerosos trabajos, de los que citaremos una somera muestra: CABRERO, Leoncio: «El empeño de las Molucas y los tratados de Zaragoza: cambios, modificaciones y coincidencias entre el no ratificado y el ratificado», en RIBOT, Luis Antonio (ed.): *El tratado de Tordesillas y su época II*, Madrid, 1995, 1091-1132; CUESTA DOMINGO, Mariano: «La fijación de la línea de Tordesillas en el Extremo Oriente», *ib.*, 1483-1518; PINO ABAD, Miguel: «El Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 como anticipo a la conquista de Filipinas», en FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Manuela (coord.): *Guerra, Derecho y Política. Aproximación a una interacción inevitable*, Valladolid, 2014, 25-44, y HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario: «Los convenios de Zaragoza», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección I*, Valladolid, 1973, pp. 81ss.

de la Torre y demás supervivientes. Urdaneta y Poyo fueron los primeros en salir hacia Lisboa, el 12 de enero de 1536; el resto de los españoles esperaba la salida de una nueva flota. A finales de junio de ese año llegaban a Lisboa y se podía dar por concluida la expedición de Loaysa.

Desde entonces, Cortés desplegará una gran actividad exploradora en el Mar del Sur, empezando por la expedición encomendada a su primo Diego Hurtado de Mendoza, formada por dos navíos, *San Marcos* y *San Miguel*, para que explorara y tomara posesión de la costa del Pacífico y de las islas más allá de Nueva Galicia. Parece que los expedicionarios descubrieron una de las islas Marías, a la que llamaron Magdalena, y al considerar que estaba deshabitada, viraron

hacia la costa de Culiacán, entrando en un brazo de mar en el que estuvieron casi tres semanas y donde estalló un motín. Los amotinados intentaron regresar en uno de los navíos, pero sendos naufragios y ataques indios pusieron fin a la expedición, de la que solo regresaron tres supervivientes (19).

Cortés se estableció entonces en Tehuantepec, para supervisar la organización y preparación de nuevas expediciones, montando una red de transporte que le permitía llevar víveres y materiales de Veracruz a Acapulco. En 1533 ya tenía preparada una nueva expedición, para continuar la exploración y tratar de encontrar a Hurtado de Mendoza. Se componía de dos navíos y la mandaba el capitán Diego Becerra de Mendoza, con Fortún Jiménez como piloto de la *Concepción*. Hernando de Grijalva mandaba el otro barco, el *San Lázaro*, que llevaba a Martín de Acosta como piloto. Zarparon de Manzanillo el 30 de octubre de 1533, y a poco de levar anclas, un temporal separó a los buques, que ya no volvieron a reunirse. En la *Concepción* se produjo un motín capitaneado por Fortún Jiménez. Los amotinados mataron a Becerra, que por el trato dado a sus subordinados tuvo problemas con ellos desde el principio. Llegados a una isla que llamaron Santa Cruz, situada frente a la bahía de La Paz, en la Baja California. Allí desembarcaron una veintena de hombres con el piloto en busca de perlas, y fueron muertos por los indios; los demás regresaron a las costas de Jalisco con grandes dificultades. Por su parte, Grijalva puso rumbo al oeste para continuar la exploración marítima, alcanzando el 20 de



Diego Hurtado de Mendoza, 1532 (<http://motecuhzoma.de/California.html>)

(19) Para la exploración de California, véase LÓPEZ MEDELLÍN, Xavier: «Exploraciones de Cortés en Mar del Sur y el descubrimiento de California» (consultable en red).



Diego Becerra y Hernando de Grijalva, 1533
 (<http://motecuhzoma.de/California.html>)

diciembre una isla que bautizó como Santo Tomás (una de las Revillagigedo), emprendiendo el regreso tras tomar posesión de ella, para llegar a Acapulco a principios de 1534.

Ya en Nueva España el primer virrey, don Antonio de Mendoza, Cortés siguió con su idea de continuar la exploración del Mar del Sur, y en 1535 respondió a la petición de auxilio que le hizo Pizarro enviando a Hernando de Grijalva en su socorro con la nao *Santiago* y el patache *Trinidad*. Llegaron a Paita en abril de 1536. Su intervención y la de sus hombres en realidad no fue necesaria, pues Pizarro ya había resuelto la situación. Grijalva decidió entonces descubrir por su cuenta, y así lo comunicó a sus hombres cuando se habían alejado de la costa unas doscientas leguas. El patache regresó

a Nueva España, y la gente de la nao se mostraba disconforme con la decisión de su jefe, pues consideraba que la nave no estaba pertrechada para semejante travesía. Pero Grijalva mantuvo su parecer y empezó una penosa y estéril odisea –no descubrieron nada–, así que, después de padecer penalidades varias, los expedicionarios decidieron enfilar hacia las Molucas. La expedición acabó en desastre y solo sobrevivieron tres hombres –el mismo Grijalva murió, al parecer asesinado–.

Entre los años 1539 y 1540 se completó el descubrimiento de California como península. Finalizando septiembre de 1539, la expedición que mandaba Francisco de Ulloa alcanzó la desembocadura del río Colorado, que fue llamada Ancón de San Andrés, y tomó posesión del extremo norte de la Mar Bermeja, llamada así porque la teñían las aguas del río; después de varias singladuras, Ulloa envió toda la información a Cortés y continuó rumbo norte sin que se volvieran a tener noticias de él.

Por entonces, fray Marcos de Niza, un franciscano, difundía por la capital de Nueva España la existencia de las siete ciudades de Cibola, situadas más al norte, donde las casas eran de piedra, tenían cuatro pisos de altura y lucían paredes repujadas con turquesas. Hacia ellas envió el virrey Mendoza dos expediciones: una terrestre, con Francisco Vázquez Coronado al frente, y otra naval, al mando de Francisco de Alarcón. Las dos deberían reunirse en algún puerto del Pacífico a los 36° N, pero no se encontraron nunca y se limitaron a dejar constancia de los lugares a que fueron. Coronado llegó hasta los 40° N, a la ciudad de Quibiria. La expedición de Alarcón, en 1541, levantó la primera

carta plana de la costa occidental de México, donde California ya aparece como una península.

El virrey envió en 1540 al portugués Juan Rodríguez Cabrilla a explorar la costa occidental hasta alcanzar el final de la costa americana. Rodríguez Cabrilla sobrepasó la bahía de Monterrey y la de San Francisco. Una tempestad le obligó a retroceder hasta el canal de Santa Bárbara, y murió en la isla de San Miguel. El piloto Bartolomé Ferrello continuó navegando hacia el norte, hasta alcanzar en marzo de 1543 los 43° N, en las costas de Oregón, desde donde tuvo que regresar por el frío y la falta de víveres.

En 1542, el virrey de Nueva España, don Antonio de Mendoza, concedió el mando de otra expedición a Ruy López de Villalobos (20). La flota salió el 1 de noviembre del puerto de Navidad hacia el oeste. La formaban cuatro navíos mayores, un bergantín y una goleta, tripulados por unos 370 o 400 hombres; precisamente, en la *San Cristóbal* iba como piloto Ginés de Mafra. Al cabo de una semana, los expedicionarios descubrieron la isla de Santo Tomé, y en las jornadas siguientes, otras que formaban parte del archipiélago que llamaron del Coral. En enero encontraron otro grupo insular que llamaron de los Jardines; más tarde descubrieron la isla de los Matalotes o de San Ildefonso, y en febrero de 1543 anclaron en Mindanao, que por su extensión fue bautizada como Cesárea Karoli (21), en honor de Carlos V. Una vez en Leyte –a la que llamaron Filipina–, decidieron que la *San Cristóbal* regresara a Nueva España, la cual zarpó con ese destino el 26 de agosto, pero antes de cumplirse las dos semanas estaba de vuelta a causa de una tempestad. No son más afortunados cuando el 16 de mayo de 1545 lo intenta Ortiz de Retes desde Tidore, pues el 3 de octubre volvía después de descubrir una nueva tierra a la que llamaron Nueva Guinea: los pilotos alegaban que era imposible seguir adelante (22).



Francisco de Ulloa, 1539-1540 (<https://geneason.blogspot.com/2017/03/ruta-de-francisco-de-ulloa-1539-1540.html>)

(20) VARELA, Consuelo: *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las islas del Poniente, 1542-1548*, Milán, 1983, y CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio: «La expedición de Ruy López de Villalobos y los intentos de colonización en la isla Cesárea Karoli», en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556) II*, Madrid, 1991, 235-277.

(21) CABRERO FERNÁNDEZ: «La expedición de Ruy López de Villalobos...».

(22) Para los descubrimientos españoles en el Pacífico, LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Islario español del Pacífico*, citado más atrás, lo mismo que PRIETO: *El océano Pacífico... y LANDÍN CARRASCO: Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*.

Expulsados por indios hostiles, la falta de víveres y un naufragio obligaron a los expedicionarios a buscar refugio en las Molucas, donde fueron apresados y encarcelados por los portugueses. Villalobos murió –posiblemente de una fiebre tropical– en su celda de Amboina el 4 de abril de 1546, asistido en su lecho de muerte por san Francisco Javier, entonces en plena misión evangelizadora en las Molucas, bajo la protección del rey portugués y como nuncio papal. Sobrevivieron 117 hombres, entre ellos Mafra. En Malaca, los portugueses pusieron a su disposición un barco con destino a Lisboa, pero treinta optaron por quedarse allí. Mafra fue uno de ellos. Pero, habiendo redactado un diario de la circunnavegación de Magallanes y Elcano, lo envió a España con un amigo. El manuscrito no fue descubierto hasta el siglo xx y no se imprimió hasta 1920 (23):

«Los resultados negativos de la expedición de Villalobos fueron la causa de que el Emperador Carlos perdiese todo interés por continuar con nuevos descubrimientos en el Pacífico. Y será ya, el nuevo monarca Felipe II, quien en 1559 se vuelva a interesar por las lejanas islas que llevaban su nombre» (24).

Felipe II ordenó en 1559 al entonces virrey de Nueva España, don Luis de Velasco –otro de los convencidos de que en el Pacífico se podía navegar de oeste a este–, preparar una expedición que, sin tocar en las Molucas, alcanzara el archipiélago de San Lázaro o las islas del Poniente y hallara la ruta de regreso a Nueva España, fiando en que esas islas reportarían en el comercio de las especias las mismas ganancias que las Molucas.

Velasco buscó el asesoramiento de una junta de expertos, en la que estaban Pedro Menéndez de Avilés, entonces general de la Flota de Indias; Juan Pablo Carrión, capitán y uno de los pilotos de Villalobos, y Andrés de Urdaneta, quien había estado en las islas durante once años, lo que le había reportado una gran experiencia y conocimiento de aquellos ámbitos, estando además convencido de que se podía navegar de oeste a este cruzando el Pacífico. Pero Urdaneta también creía que los barcos españoles no podían ir a la isla Filipina –la actual Leyte, bautizada así por Villalobos, como quedó dicho–, al estar situada en la demarcación que el tratado zaragozano había asignado a Portugal.

Ni Velasco ni Urdaneta compartían la opinión de Felipe II, quien, al parecer, consideraba que las Filipinas estaban en la demarcación española. El virrey escribió al monarca una carta, fechada el 28 de mayo de 1560, donde le decía que «no se puede ir a las islas Filipinas sin entrar en lo que toca al empeño, porque no menos están dentro de él que los Malucos, como V.M. lo mandará ver por la relación que va con esta, la cual se hizo solamente por mí y por Fray Andrés de Urdaneta, que es la persona que más noticia y experien-

(23) Véase CONDE-SALAZAR INFIESTA, Luis, y LUCENA GIRALDO, Manuel: *Atlas de los exploradores españoles*, Barcelona, 2009.

(24) CABRERO, Leoncio: «Nuevas tierras y nuevas islas: el descubrimiento del Pacífico», en ÍDEM (coord.): *Historia general de Filipinas*, Madrid, 2000, p. 159.

cia tiene de todas aquellas islas, y es el mejor y más cierto cosmógrafo que hay en esta Nueva España». El fraile se manifestó en el mismo sentido en otra misiva de la misma fecha, donde insistía en que los navíos no debían ir a la Filipina, sino directamente a las Filipinas, como expuso en un dictamen de 1561 (25), en el que, además, proponía que en Nueva España se abandonara o cambiara el puerto de Navidad por el de Acapulco, «que tiene buenas partes para que en él se arme el astillero para hacer navíos y para que en él sea la carga y descarga dellos, por ser uno de los buenos puertos que hay en lo descubierto de las Indias», mientras que el de Navidad era malsano y no tenía materiales abundantes.

El agustino mostraba sobradamente sus conocimientos geográficos y navales, pues en su dictamen exponía cuáles eran las técnicas, las derrotas y las fechas más convenientes para las expediciones. Explicaba que, si la zarpada se hacía en octubre, se dirigirían a la isla de San Bartolomé, a la que reconocerían por si pudiera servir de escala a los navíos; después seguirían hasta la isla de los Ladrones, y desde allí directamente a las Filipinas. En caso de que la salida fuera entre el 10 de noviembre y el 20 de enero, los navíos irían hacia Nueva Guinea y arrumbarían luego hacia Filipinas. Y si no se podía salir en enero, convenía esperar cuando menos hasta marzo, dirigirse al norte hasta alcanzar o superar los 34°, enfilar hacia los Ladrones y luego hacia las Filipinas. En cuanto al regreso a Nueva España, proponía iniciarlo antes de la estación de los vendavales. Por cierto, uno de los argumentos y de los deseos de Urdaneta era la ocupación de Nueva Guinea, parecer que no era compartido por otros técnicos, como Juan Pablo Carrión, que acabaría siendo nombrado almirante de la flota, cuyos preliminares habían empezado.

Los preparativos de la expedición fueron muy laboriosos, porque no se trataba solo de una empresa de descubrimiento o exploración: iba a tener mucha más entidad, pues el rey quería incorporar las islas Filipinas a la Corona, lo que suponía una expedición de conquista y colonización. Su salida se produjo el 21 de noviembre de 1564, muerto ya el virrey Velasco, bajo cuya presidencia en la junta de expertos se debatieron ampliamente las opiniones de Urdaneta y Carrión, y las dos fueron ponderadas en el Consejo de Indias antes de que se elaborara la instrucción definitiva de la expedición.

Carrión, nombrado almirante de la flota, aunque finalmente no iría en ella, se mostró abiertamente contrario al parecer de Urdaneta, rechazando la intervención en Nueva Guinea –tierra inhóspita– al considerar que lo mejor era dirigirse directamente a las Filipinas, como escribió en una especie de memoria, pues el archipiélago era «tierra vastísima y de mucha contratación y rica» y «son islas que los portugueses nunca han visto y están muy a trasmano de su navegación, ni han tenido noticias dellas si no aya sido por alguna figura o carta de marear nuestra».

(25) «Derrotero muy especial para dirigir a S.M. hecho por fray Andrés de Urdaneta de la navegación que había de hacer desde el puerto de Acapulco para las islas del Poniente. 1561», en *Colección de documentos inéditos de Indias de Ultramar II*, 119-138.

Velasco murió el 31 de julio de 1564, de manera que los preparativos finales de la expedición se hicieron bajo la supervisión de la Audiencia de Nueva España y del visitador Jerónimo Valderrama, quedando así fijadas las derrotas que debían seguirse. Dado que fue aceptado el parecer de Carrión y que, en consecuencia, se arrumbaría directamente hacia las Filipinas, las instrucciones que se dieron a Miguel López de Legazpi (26), jefe de la expedición, no deberían abrirse hasta que la armada se hubiera alejado cien leguas de Nueva España. Precaución oportuna, porque se consideraba muy necesaria la presencia de Urdaneta y existía el temor de que, si este se enteraba del rumbo de la expedición y de que no iba a Nueva Guinea, podría negarse a embarcar. Cuando las instrucciones fueron abiertas y comunicadas por Legazpi, el fraile conoció la ruta que se iba a seguir y los objetivos de la empresa: salvar a los que hubieran podido sobrevivir de las expediciones anteriores, evangelizar a los nativos, ocupar las islas y encontrar la ruta de retorno.

Los barcos preparados para el viaje eran las naos *San Pedro* y *San Pablo*, los pataches *San Juan* y *San Lucas* y un bergantín. En el curso de la navegación, el *San Lucas*, con una tripulación de veinte hombres, se fue distanciando del resto hasta desaparecer, para aparecer en agosto de 1565 en el puerto de Navidad, donde su capitán, Alonso de Arellano, declaró que a fines de enero de ese año había estado en Mindanao y que, al no encontrar al resto de la expedición, decidió regresar. Si fuera cierto, ese patache habría sido el primer barco en cruzar el Pacífico de poniente a levante.

«Posteriormente, se ha dudado de la veracidad de este viaje, ya que parece improbable que pudieran haber tenido éxito en una empresa tan importante con escasos y pobres instrumentos de navegación y un solo mapa, con pocas armas pero sin municiones, y con alimentos que pronto se acabaron o corrompieron. Sin embargo, a partir de la relación de este viaje, sí parece probable que Arellano no estuviera mintiendo en su narración. De cualquier forma, se sigue considerando a Urdaneta como el auténtico descubridor del *tornaviaje*, porque (...) fue este último el que dibujo perfectamente todo el derrotero y el responsable, por tanto, de que la ruta quedara establecida durante los siguientes siglos entre Manila y Acapulco» (27).

A la isla de los Ladrones llegó el resto de la expedición el 22 de enero de 1565, para alcanzar el 22 de abril Cebú, isla que Legazpi conquista en lo que quedaba de mes. Pudo entonces pensarse en el viaje de retorno, cuestión que asumió Urdaneta, eligiendo la nao *San Pedro* para intentar el tornaviaje. La nave se aprestó, su mando se entregó a Felipe Salcedo, nieto de Legazpi, y se dotó con una tripulación de doscientos hombres y tres pilotos. Uno de ellos era Esteban Rodríguez, piloto mayor, que iniciaría una crónica del viaje de regreso que no pudo concluir porque murió el 27 de septiembre de 1565, pero sí la terminó Rodrigo de Espinosa, segundo piloto mayor.

(26) Para el personaje y su momento, CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio (coord.): *España y el Pacífico. Legazpi* (2 vols.), Madrid, 2004.

(27) CERVERA, José Antonio: «Andrés de Urdaneta (1508-1568)...», p. 66.



El tornaviaje. Cátedra de Historia y Patrimonio Naval

La *San Pedro* zarpó de Cebú el 1 de junio de 1565. Cuando salió del archipiélago, arrumbó al norte-este y encontró la corriente de Kuro-Shivo cuando se iniciaba el mes de agosto, lo que la empujó hacia el este y permitió a los expedicionarios cruzar el Pacífico y llegar a California. El 1 de octubre arribaron al puerto de Navidad, y alcanzaron el 8 el de Acapulco: el Tornaviaje había sido posible y ya era una realidad. El tributo humano había sido elevado: murieron dieciséis hombres en el viaje, y de los que quedaban en la nao, solo dieciocho estaban en condiciones de trabajar, pues el resto se encontraba enfermo.

Enseguida empezaría el establecimiento de las relaciones entre Acapulco y Manila. El Galeón de Manila sería una especie de prolongación de la Carrera de Indias hasta Asia a través de América y el Pacífico:

«Esta ruta transpacífica tardó algún tiempo en organizarse. Si bien puede darse la fecha de 1593 (para la que se habla incluso de la constitución a través de varias cédulas reales de un *reglamento de 1593*) como la de la aparición de una regulación que iba a servir de base a todo el comercio posterior, esta norma fue sufriendo correcciones y modificaciones a lo largo de sus más de doscientos años de duración. Además, pese a estas medidas tendentes a la normalización de la ruta, el tráfico padecería todavía durante los primeros años de funcionamiento de toda una serie de vacilaciones y dificultades a la hora de resolverse a adoptar un modelo rigurosamente definido» (28).

Muy pronto se comprobó que mantener desde Nueva España un flujo repoblador hacia Filipinas iba a ser bastante difícil. En 1571 llegaron al archipiélago 140 hombres de guerra en dos navíos. Luego siguieron otras llegadas, pudiéndose comprobar que las flotas en las que más hombres arribaban eran aquellas que transportaban a los gobernadores, pues eran las que mejor equipadas venían.

(28) ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «Iniciativa pública e iniciativa privada en el tráfico directo de España con Filipinas», en *Bajo el velo del bien público. Estudios en homenaje a Guillermo Pérez Sarrión*, Zaragoza, 2020, 87-110, pp. 87-88. No nos detendremos en la dinámica del asentamiento español en Filipinas. El lector interesado puede acudir a GARCÍA-ABÁSULO, Antonio: «Formación de las Indias Orientales españolas. Filipinas en el siglo XVI», en CABRERO, Leoncio (coord.): *Historia general de Filipinas*, Madrid, 1999, 169-206.

«La necesidad de soldados no fue solo para la defensa de las ciudades conquistadas, ya que otro objetivo fue la expansión por el Pacífico. Desde las primeras expediciones, la Corona trazó planes para la conquista de las Molucas y controlar así el comercio de las especias, lo que dio lugar a enfrentamientos con los portugueses, primero, y, posteriormente, desde comienzos del siglo XVII con los holandeses quienes serían la principal fuente de conflictos armados por el dominio del archipiélago. Otras amenazas recurrentes en los años siguientes fueron las rebeliones de los chinos de Manila, las de grupos de indígenas en diversas regiones de las Islas y el hostigamiento de los “moros” de Joló y Mindanao a las costas y poblaciones de los nativos súbditos de la Corona» (29).

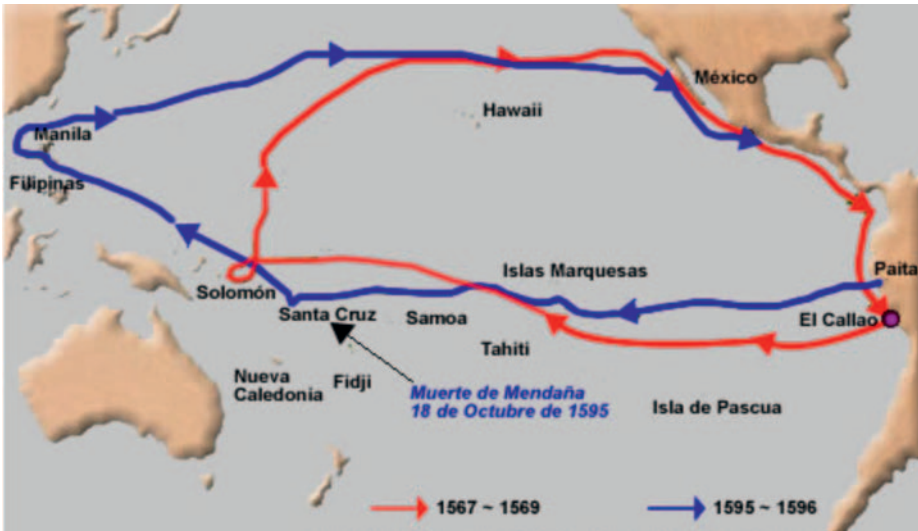
Por otra parte, el establecimiento de una conexión entre ambas orillas del Pacífico hizo que Felipe II pensara en la fortificación de los puertos de California; y dio órdenes en este sentido al conde de Monterrey, entonces virrey de Nueva España, a fin de que se pudiera proteger y defender a los navíos que llegaran de Filipinas, poniéndolos al resguardo de corsarios y piratas. En esta tendencia fue significativo el año 1596, cuando salió de Acapulco una expedición de tres navíos que anclaron en un puerto donde fueron amistosamente recibidos por los naturales, por lo que lo bautizaron como puerto de la Paz. En él se construyeron algunas cabañas. Una de ellas, la más grande, se destinó a la iglesia, y en ella se celebraron las primeras misas en California.

Con el establecimiento del Galeón, las Filipinas, las Marianas y las Carolinas quedaban conectadas con Nueva España; también se había avanzado mucho en el conocimiento del nordeste del Pacífico, con la exploración de California y de tierras más al norte. Pero quedaba un gran espacio pendiente de explorar: el Pacífico al sur del ecuador, y esa empresa se va a llevar a cabo desde los puertos del virreinato peruano a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI, una vez superado el lamentable episodio de las guerras civiles (30).

El cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa reunió las informaciones que circulaban sobre la existencia de islas al sur, y presentó un proyecto de expedición al gobernador García de Castro, quien encargó la empresa a su sobrino Álvaro de Mendaña, para la que contaría con dos naos, *Reyes* y *Todos los Santos*. Sarmiento de Gamboa era nombrado cosmógrafo y responsable de la capitana. Zarparon de El Callao el 19 de noviembre de 1567. A los dos meses descubrieron una isla a la que bautizaron como Jesús –tal vez la isla Niu, de las Ellice–. Más tarde llegaron a unos islotes que bautizaron como Bajos de la Candelaria. Poco después arribaban a una gran isla que nombraron Santa Isabel, desde la que iniciaron la exploración de las Salomón. Cuando consideraron que ya no había más que descubrir, decidieron regresar a notificar los hallazgos realizados. Pero la noche del 11 de

(29) AGUILAR ESCOBAR, Antonio: *La defensa de un enclave español en el Pacífico. El ejército de dotación en Filipinas en los siglos XVI y XVII*, Almería, 2017, pp. 29-30.

(30) Para las expediciones en el Pacífico y sus resultados, LANDÍN CARRASCO: *Islario español del Pacífico*.



Las expediciones de Álvaro de Mendaña y Neyra (<https://pueblosoriginarios.com/biografias/mendana.html>)

septiembre un temporal separó las dos naves y se produjeron muchas bajas como consecuencia de la falta de víveres y de agua. Los que iban con Mendaña, después de una dura travesía, llegaron al puerto de Santiago de Colima, en Nueva España; a los dos días llegaba la otra nave. Continuaron la navegación rumbo sur hasta llegar a El Callao el 11 de septiembre de 1569: se había establecido la ruta a la Polinesia desde el Perú y se habían descubierto nuevas islas, incluidas las Salomón.

Mendaña vino a España a negociar una segunda expedición, sin conseguir más que una capitulación el 27 de abril de 1574 por la que recibía el nombramiento de gobernador y capitán general de las «islas occidentales», pero los gastos que se generaran los asumiría él, no la Corona. Cuando regresó a Lima se enteró de que su tío García de Castro había sido sustituido por el nuevo virrey, don Francisco de Toledo, quien paralizaría el proyecto, el cual solo se pudo reanudar siendo virrey don Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete. En abril de 1595 salieron de El Callao cuatro navíos, 180 hombres y un grupo de matrimonios con los que se fundaría una población. A Mendaña lo acompañaban su mujer y tres cuñados. Pedro de Fernández de Quirós era el piloto mayor.

Navegaron sin problemas durante tres semanas, al cabo de las cuales descubrieron una isla que, según Mendaña, no pertenecía al archipiélago que buscaban, por lo que continuaron y avistaron otro grupo que bautizaron con el nombre de Marquesas o Marquesas de Mendoza, en honor del virrey. La navegación continuó descubriendo islas y agotando los víveres y el agua. Descon-



Itinerario de Fernández de Quirós y Torres. (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Torres_journey.PNG)

fiando de alcanzar las Salomón, el 7 de septiembre fondearon en la isla que los expedicionarios llamaron Santa Cruz, donde, al ver las excelencias de una bahía que bautizaron Graciosa y la buena actitud de los nativos, decidió Mendaña establecer la población que iban a fundar, decisión no compartida por la mayor parte de los hombres. Para hacerle desistir de ese plan, asesinaron al cacique, y la buena actitud de los indios se convirtió en hostilidad; dos de los responsables del motín fueron ajusticiados, y Mendaña murió el 18 de octubre.

Finalmente, abandonaron Santa Cruz, y tras una penosa travesía, llegaron a Cavite el 11 de febrero de 1596. La mayoría de los supervivientes regresaron en el Galeón a Acapulco, adonde llegaron en diciembre de ese año. Pedro Fernández de Quirós abandonó Nueva España y llegó al puerto de Paita en mayo de 1597, decidido a continuar los planes de Mendaña. En febrero de 1600 estaba en Sevilla, desde donde continuó viaje hasta Roma a fin de ganar el jubileo del Año Santo para él y los miembros de su futura expedición. Después regresó a Madrid, donde se entrevistó con Felipe III y le convenció de la conveniencia de realizar su expedición descubridora por el Pacífico sur. En marzo de 1605 estaba en Lima, y allí comenzaron los preparativos. La expedición zarpó de El Callao el 21 de diciembre de 1605.

En febrero del año siguiente los expedicionarios habían alcanzado una isla de las Tuamotú, que llamaron de San Telmo. Tras avistar algunas islas, el 1 de mayo arribaron a otra mayor que nombraron Australia del Espíritu Santo: era la mayor de las Nuevas Hébridas, pero un levantamiento indígena frustró el proyecto de asentamiento. En pleno delirio místico, rayano en la locura, Fernández de Quirós decidió volver a la isla, pero una tormenta lo impidió, separó a los barcos y, finalmente, sus hombres impusieron el regreso, llegando en octubre de 1606 a Nueva España. Quirós decidió intentar una nueva expedición, para lo que viajó a España, pero después de años de infructuosos intentos, cuando por fin consiguió la aceptación de su nuevo proyecto, no pudo realizarlo, pues murió en 1615.

Luis Vázquez de Torres, portugués que iba en la expedición como almirante en el navío *San Pedro* y maestre, al separarse los buques esperó dos semanas a ver si podía reunirse con Quirós. Cuando salió al mar, el mal tiempo lo empujó hacia el noroeste en pos de la todavía desconocida Nueva Guinea, cuya costa sur recorrió. Y sin saberlo descubrió en septiembre de 1606 el estrecho que lleva su nombre, que separa Nueva Guinea de Australia. Desde allí arribó hacia Ternate, y en 1607 llegaba a Manila. Murió algunos años después.

Durante los viajes de Quirós y Torres se realizaron los últimos descubrimientos españoles en el Pacífico sur.

El Galeón de Manila y las amenazas sobre el nuevo espacio español

Mientras tanto, los acontecimientos seguían su curso en el Pacífico norte. De manera general, las relaciones de Manila y Acapulco se denominaron como el Galeón de Manila, el Galeón de Acapulco o la Nao de la China (31). Supuso en no poca medida la culminación de la globalización geográfica y comercial, pues la nueva ruta llegaba a Acapulco, cruzaba Nueva España y por Veracruz enlazaba con la Flota de Indias, conectándose así Asia con Europa a través de América. Y, si pensamos en los tiempos de la unión del imperio portugués a la Monarquía Hispánica, la integración de ambas Monarquías facilitó la conexión y la relación entre ellas, de modo que la ruta del Galeón tuvo una especie de apéndices que conectaban Manila con Macao y Tidore, posesiones portuguesas de sostenidas relaciones con Lisboa. Así se concluía una conexión realmente mundial.

El sistema del Galeón se estableció de manera duradera entre 1573-1576 y 1591-1593, y se mantendría hasta 1750-1754, cuando se introdujeron unas novedades, complementadas por las de 1769, que hicieron del comercio del Galeón una práctica diferente de la existente en relación con las Indias, pues va a ser un «comercio de tránsito intercolonial»:

«Al no funcionar los ensayos practicados para introducir un sistema de intercambios de mercaderías orientales a “trueque y rescate” de producciones obtenidas en las propias Islas Filipinas y poder excusar, de ese modo, la “saca de mucha suma de reales” que, desde el primer momento, se comprobó era el único modo de pago o contravalor aceptado por los mercaderes chinos y japoneses. Ante lo costoso de mantener el tráfico por cuenta de la Corona se limitaron y finalmente desaparecieron las restricciones impuestas a los comerciantes privados para negociar. Hacia 1589 la privatización del tráfico era un hecho ...»

(31) Para su desarrollo, ALFONSO MOLA, Marina, y MARTINEZ SHAW, Carlos (eds.): *El galeón de Manila*, Madrid, 2000, y BERNABÉU ALBERT, Salvador, y RUIZ GUTIÉRREZ, Ana (coords.): *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Sevilla, 2013. Para la conexión Acapulco-Manila, ALFONSO MOLA, Marina, y MORALES MORENO, Luis Gerardo (eds.): *Tornaviaje. la Nao de China y el barroco en México (1565-1815)*, México, 2016.

Desde 1593 en adelante no vuelve a hablarse más del fomento del tráfico a Filipinas, tan solo de regularlo, como quedaría fijado en la Reglamentación del galeón de Manila a Acapulco de dicho año» (32).

La forma en que se produjo el asentamiento español en Filipinas, y la naturaleza de la contratación entre los mercados de Asia y el mercado americano-español-europeo, a través del Galeón de Manila, originó «un sistema de negociar único en la historia del comercio internacional» La falta de interés en España y en Nueva España por las economías productivas de las islas Filipinas apenas estimuló su desarrollo, por lo que la población española se incrementó escasamente, y sin los recursos proporcionados por el Galeón no hubiera podido subsistir. Esto contrasta con los asentamientos portugueses desde fines del siglo XV, los holandeses a fines del siglo XVI en Ternate y Batavia, y los ingleses a comienzos del siglo siguiente, cuyos resultados radicaban en la naturaleza del asentamiento seguida: las factorías en el caso portugués, y las compañías privilegiadas en el de los holandeses e ingleses. En los tres casos se limitaron a disponer de las bases mercantiles necesarias para asegurarse el control del tráfico asiático, mientras que en el caso español se mantuvo el modelo indiano. La plata americana, que redujo la contratación colonial española en Filipinas a un comercio de intermediación, sería otro factor diferenciador de los otros modelos de explotación aplicados en el Pacífico (33). «El interés económico de la corona española sobre Filipinas se centró en el comercio de especias» (34).

Además, los galeones que hacían esta ruta estuvieron con frecuencia librados a sus propias posibilidades, de manera que la estructura naval implantada por España poco después de la ocupación del archipiélago, similar a las que funcionaban en otras partes del Imperio, perduró hasta el siglo XVIII. Junto a la Armada de Filipinas, compuesta por los buques de la Carrera del Galeón, desde los primeros años de la ocupación se construyeron armadas de galeras y galeotas para enfrentarse a los ataques de los corsarios japoneses, chinos, ingleses y holandeses (35). Estos últimos lo más que consiguieron fue incendiar un galeón en 1587 y no lograron capturar ningún otro en el siglo XVII.

A poco de la conquista del archipiélago por Legazpi empezaron los ataques piráticos de japoneses y chinos. Fue preciso organizar armadas y tropas para la defensa, lo que exigió que los mismos vecinos, armas en mano, colaboraran llegado el caso con las tropas y las modestas guarniciones de los fuertes de

(32) BERNAL, Antonio-Miguel: «La Carrera del Pacífico. Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias», en CABRERO, Leoncio (ed.): *España y el Pacífico. Legazpi I*, Madrid, 2004, 485-526.

(33) *Ibidem*, pp. 500-501.

(34) GARCÍA-ABÁSULO: «Formación de las Indias Orientales españolas», en CABRERO (coord.): *Historia general de Filipinas*, 169-205, pp. 189-190.

(35) BAUDOT MONROY, María: «La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, núm. 32 (2019), 163-192, p. 167.



Navegaciones españolas en el Pacífico (*Memorias de un Tambor*)

Santiago y de Nuestra Señora de Guía en Manila; además, hubo que movilizar a los indios fieles, sobre todo los de la región de Pampanga, cuya participación en las campañas entre 1575 y 1640 se ha calculado en una cifra entre 30.000 y 40.000 hombres; luego, su participación se equilibró más con los efectivos españoles, pero en cualquier caso los pampangos se fueron integrando en el ejército de dotación a lo largo del siglo XVII (36).

Por lo que se refiere a las tropas españolas, cuando llegaba un gobernador solía llevar algún contingente formado por soldados más o menos profesionales que se reclutaban en México, pero tales aportaciones nunca fueron regulares, por más que los gobernadores solicitaran la aportación de unos doscientos hombres anuales. Por ejemplo, cuando Francisco de Sande asumió la gobernación del archipiélago, llegó con 178 soldados, pero hasta 1577 no se registró la llegada de más hombres y armas. Es cierto que con Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, entre 1578 y 1583, se advierte cierto dinamismo, pero sin la entidad suficiente para conquistar Ternate. A la falta de efectivos y resultados contri-

(36) Véase BORAJO MATEO, José Eugenio: «Contextualizing the Pampangos (and Gagayano) soldiers in the Spanish fortress in Taiwan (1626-1642)», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 70, núm. 2 (julio-dic. 2013), 581-605.

buía de manera decisiva la mala situación en que se encontraban los soldados, que el gobernador Santiago de Vera expone con crudeza, además de quejarse de la falta de efectivos, al Consejo de Indias:

«La pobreza y necesidad que la gente de guerra pasa por no les haver V. M. mandado dar salario (...) la cual llega al extremo tal que muchos soldados mendigan de puerta en puerta, y los vecinos también pobres no los pueden socorrer, andan desnudos y muriendo de hambre sin poderse valer de su trabajo por no haber en qué ocuparse» (37).

Así pues, hubo que hacer frente a las amenazas y ataques exteriores con los medios disponibles, siempre escasos, como testimonian los distintos gobernadores, que han de enfrentarse a una activa piratería. Los piratas japoneses tenían su base en Kagoshima, y en 1581 llegó a Cagayán una flota de veintisiete navíos comandados por Tai Fusa. El gobernador de las islas, Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, con la colaboración de los nativos expulsaba dos años después a los japoneses. Los chinos, con Lin Feng (conocido como Limahon), en 1574 atacaron Manila con sesenta barcos, pero fueron rechazados y acosados, al norte, en Panganisán en 1576 (38). Los artífices del tercer foco de piratería en las Filipinas fueron los malayos musulmanes, con sólidas posiciones en la mitad sur de Mindanao y en las Joló o Sulú, donde no solo resistían la penetración española sino que también mantenían una guerra permanente, que manifestaban en ataques continuos contra las islas ocupadas por los españoles, que contraatacaron en los primeros años del siglo XVII (39).

Desde 1600 quedó patente la agresividad holandesa, que se manifestó en el ataque, procedente del Pacífico, de Olivier van Noort, quien con dos navíos pretendía apoderarse de Manila, pero en el choque naval fue rechazado por los españoles. En 1601 se crea la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC), que disfrutaría del monopolio comercial holandés con las Indias Orientales durante veinte años, además de gozar de grandes atribuciones políticas y militares. En 1605, mandados por el almirante Cornelio Maatalief, los holandeses ocuparon las Molucas, expulsando a los portugueses de Tidore, Ternate y Amboina. Las dos primeras fueron recuperadas por la reacción española desde Filipinas, que impuso la soberanía española en Ternate y Tidore.

Pero los recursos militares españoles no daban para mucho más, por lo que se renunció a una política expansiva para concentrarse en el mantenimiento de

(37) La carta del gobernador está fechada el 26 de junio de 1586. Es comentada por AGUILAR ESCOBAR: ob. cit., pp. 31-32, quien en las páginas siguientes da información sobre las deficiencias y carencias del dispositivo militar español en las Filipinas al hilo de los diversos gobernadores que se suceden en el archipiélago.

(38) China apareció en el horizonte de la política de Felipe II desde el mismo momento de su ascenso al trono, como se comprueba en el contenido de la tesis doctoral de CHENGUANG LI: *La estrategia china de Felipe II. la vía castellana (1556-1581)*, defendida en la Universidad Autónoma de Madrid en 2018 y consultable en red.

(39) Véase ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW: «Defensa naval...», p. 138.

las Filipinas y su significación comercial. Pese a ataques y amenazas, si en un mapa incluimos las expediciones y tenemos en cuenta los asentamientos españoles en ambas orillas, el Pacífico fue durante más de dos siglos el «lago español».

EL MANDO DE ELCANO Y LA TRAVESÍA POR EL ÍNDICO

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de Navío (retirado)

Introducción

Pretendo analizar durante esta conferencia tanto la navegación oceánica del Índico –abierta por Juan Sebastián Elcano, continuada a lo largo del Atlántico, con escala en Cabo Verde, y terminada en Sevilla– como, muy brevemente, el intento de tornaviaje de Gonzalo Gómez de Espinosa, durante la primera circunnavegación del globo.

Un centenario tan largo, tres años conmemorativos de aquel singular evento, de la que constituyó una de las hazañas más importantes de la historia de la humanidad, nos ha permitido investigar y mostrar muchísimos aspectos de la tal circunnavegación. Pero todavía se podría ir más allá si nuevos documentos nos mostrasen aspectos curiosos que solamente podemos intuir a través de los relatos originales que hemos estudiado. Nos interrogamos, por ejemplo, sobre las relaciones existentes entre dos personajes que, hasta llegar a la Especiería, militaron, si se me permite la expresión, en campos distintos: Gonzalo Gómez de Espinosa, el alguacil mayor de la armada de Magallanes, totalmente fiel y leal a su capitán general, bajo cuyas órdenes llegó a matar a Luis de Mendoza, a bordo de la *Victoria*, mientras aquel leía una carta del propio Magallanes (2 abril 1520), para así abortar la revuelta de San Julián, y, junto a él, el maestre de la *Concepción*, que dispuso la artillería de su barco, en la misma bahía de San Julián, para batir a don Fernando, cuya pena de muerte le fue conmutada para no dejar a la expedición sin hombres. La muestra de la animadversión hacia Elcano de los fieles a Magallanes queda patente por la ausencia de citas a su persona en el relato de Pigafetta, cuando este cronista llegó vivo a Sevilla gracias a Juan Sebastián.

De ambos personajes conviene recordar que, el de Guetaria, nacido en 1746, llegó a enrolarse a Sevilla con su pecado original a costas, cuál era la condena por haber vendido su barco a extranjeros, cuando en realidad fue como la ejecución de una hipoteca por no poder afrontar su pago pero, en aquel tiempo, figuraba ser una venta a los banqueros piamonteses que le embargaron. Finalmente, Elcano será el primer navegante –si alguien no aporta nuevos datos– en surcar el Índico por la derrota más tarde conocida como la

«Carrera del Té» (s. XIX) y en completar la primera circunnavegación del mundo.

Gonzalo Gómez de Espinosa era el nuevo capitán general de una armada reducida a dos barcos. Había sucedido a Carvalho —el elegido tras las muertes de Magallanes, Barbosa y Serrano— y era unos ocho años mayor que Elcano (Guetaria, h. 1487), pues había nacido en Espinosa de los Monteros en 1479. Embarcó en la *Trinidad* como alguacil mayor, tras reclutar tripulantes en Málaga y su provincia para la expedición.

<i>Nacionalidad</i>	<i>Núm. tripulantes</i>	<i>Porcentaje</i>
España	171	64
Italia	35	13,2
Portugal	26	9,8
Francia	17	6,4
Flandes	4	1,5
Rodas	4	1,5
Alemania	4	1,5
Negros	3	1,13
Malaca	3	1,13
Inglaterra	1	0,36
TOTAL	265	100

Procedencia de las dotaciones de las cinco naos

Hay que tener en cuenta que Alemania e Italia eran conjuntos de diferentes Estados, y nada tenía que ver un veneciano con un napolitano, o un bávaro con un renano. Los hemos agrupados así por comodidad. Pero no hay mejor manera de mentir que la de usar las estadísticas a capricho. Si, como ven en el cuadro anterior, el número de españoles era abrumador, si nos fijamos solamente en los mandos, la cosa varía.

Si contamos los mandos salidos de Sevilla (cinco capitanes y cinco maestros, alguacil y piloto, mayores), resulta que seis eran españoles, cinco portugueses (a Serrano, tenido por portugués, lo tenemos ahora como natural de Fregenal de la Sierra, como más adelante veremos) y uno italiano; por tanto, la proporción de portugueses entre los mandos era mucho más elevada y, a partir de lo de San Julián, se acrecentó aún más. Sin embargo, repetimos, los que llegaron a la Especiería fueron dos españoles, y Carvalho, destituido por su inmoral conducta, se quedará en Tidore para siempre.

Para terminar con esta necesaria introducción, recordaremos también la Orden de Operaciones que en su día confeccionamos con los documentos publicados (capitulaciones, instrucciones, etc.) En esa Orden los cometidos fueron:

1. *navegar por el Atlántico en demanda de la costa sur del continente americano* (más al sur de lo descubierto en la última expedición de Solís, Río de Solís o de la Plata, en 1515);

2. «*buscar el estrecho de aquellos mares y pasar a la mar del Sur por donde llegará a las islas de la especiería ...*» (doc. 1 Fdez. Navarrete, pág. 28, y Estipulaciones, pág. 117);
3. «*... no se toque, ni descubra tierra, ni otra ninguna cosa dentro de los límites del Serenísimoy rey de Portugal, mi muy caro é muy amado tío y hermano, ni en su perjuicio ...*»;
4. «*una vez en dichas islas, haréis (...) asiento de paz é trato con el rey ó señor de la tierra, como vieredes que es más nuestro servicio ...*».

Finalidad superior:

PARA que la Corona se haga con el comercio de las preciadas especias.

Por lo tanto, volvemos a insistir en que nadie dio orden de dar la vuelta al mundo, como tampoco se indicó cómo volver a España. Las órdenes más concisas y concretas fueron las de no tocar tierras del rey de Portugal, y el objetivo era las islas de la Especiería: Ternate, Tidore, Mare, Moti y Makian, «na linha equatorial e longe do estreito de Malaca», información que poseía Magallanes debida a su amigo António Serrão, el cual alcanzaron dos de los cinco barcos, la *Trinidad* y la *Victoria*; la *Santiago* se había perdido en Santa Cruz, la *San Antonio* había desertado en pleno estrecho, y la *Concepción* fue quemada por inservible en Filipinas.

El regreso

La decisión de regresar abarrotados de especias tenía que correlacionarse con el profundo conocimiento de la monzón –en francés, *moisson* (1), sustantivo femenino; quizá de ahí venga que, en la Armada española, se respetará ese género femenino–. Efectivamente, el clima del Índico y mares adyacentes se basa en dos estaciones claramente diferenciadas: la estación de lluvias y la estación seca. La estación de lluvias o monzones abarcaría en teoría desde los meses de noviembre a marzo, con vientos del noreste –Elcano zarpará en diciembre–. Esta época se caracteriza también por ser la más fresca del año, en la que se dan temperaturas relativamente bajas, para un clima tropical, en zonas altas de montaña y volcanes. Desde los meses de abril a octubre predomina la estación seca, que a su vez corresponde con las épocas de más calor en el país y con vientos del suroeste –Espinosa, que zarpará en abril, imposibilitado de seguir aguas de Elcano, intentará el tornaviaje hasta la Nueva España–.

Ambos buques –lo sabemos con todo detalle por Pigafetta– abarrotaron sus bodegas de especias, sobre todo de clavo, y ambos, de común acuerdo, se

(1) De la palabra árabe *mawsim*, «estación; fiesta que se celebra en una época fija, la del peregrinaje a La Meca; para los marinos árabes: estación de vientos favorables para la navegación hacia la India», derivada de *wasama*, «marcar, designar».



<https://www.bing.com/images>

dispusieron a regresar, vía Timor, por el cabo de Buena Esperanza, que no era derrota conocida, pues los portugueses por entonces regresaban vía Cochín, y de allí, en flotas, se dirigían a pasar entre Madagascar y la costa africana, tenían puertos de apoyo en Mozambique y remontaban el cabo de las Agujas y el de Buena Esperanza, para luego aprovechar la corriente de Benguela, que les subía hasta el ecuador. Su clara intención queda evidenciada, pues tenían a bordo prácticos, pagados de antemano, que los llevarían hasta Timor.

Desgraciadamente la *Trinidad*, nada más ponerse en movimiento, comenzó a hacer agua por sus costuras de forma muy alarmante, por lo que regresó al fondeadero, donde

Espinosa se decidió a dar la banda para calafatearla –con el engorro de tener que descargar todo y almacenarlo hasta que quedase bien adobada–. Elcano, «viendo las barbas de su vecino...», decidió a su vez descargar parte de su preciosa carga y dejarla en tierra para mejor ocasión; además, dio tiempo a los suyos para que pudiesen enviar correo a sus familias por medio de la *Trinidad* por si ellos no lograban culminar el retorno.

Por fin, la *Victoria*, en escena que ha plasmado con maestría Ferrer Dalmau, dice adiós a la *Trinidad* el día 21 de diciembre del 1521.

Como habían previsto y concertado previamente con el rey de Tidore, Elcano hizo escala en Mutir (o Mare, que está exactamente sobre la equinoccial), donde embarcó madera y continuó a Timor, divisando cientos de islas difíciles de identificar por lo cambiante de la semántica en tierras donde han convivido razas y religiones diversas, diferentes culturas y distintos colonizadores. Pigafetta transcribiría los sonidos que escuchaba a los nativos, pero seguramente españoles, portugueses, ingleses u holandeses lo harían de otra forma. Él cita: Cayoán, Laigoma, Sico, Giogi, Cafi, Laboán (hoy parte de la isla de Bachián), Latalata, Jaboli, Mati, Batutiga, Lamatola y Tenetum. Otras islas son más conocidas y de más fácil identificación, como Buru, «a 3° 30' de latitud S y 75 leguas de Tidore», Ambón (Amboina, Kota Ambón), «a diez leguas al W de Buru», y que confina con Gilolo (Jilolo o Halmahera). A 35 leguas de Buru, SO¼S, encontraron la de Bandán «con otras trece», de todas las cuales describe sus producciones. Gracias a los benditos prácticos identifican Zolor, Nocemamor y Galián, y tras sufrir un duro temporal (10 enero 1522), llegaron con mucha dificultad a la isla de Mallua (la cual está en 8° y 1/3 según Albo), en la cual fondearon y, desde ella, Francisco de



Óleo de Ferrer Dalmau. Cortesía del Museo Naval de Madrid. Obsérvese el palo mayor forrado con cabos. El cuero, con el que había salido forrado de Sevilla, se lo había comido la tripulación en la Mar del Sur

Albo (2) identificará Liamán, Maumaná, Cisi, Aliquira, Bona, la Maluco, Ponón y Bera.

Entrado el mes de diciembre del 1522, era tal el cúmulo de islas que tenían a la vista que los prácticos malayos les aconsejaron fondear por las noches –algo idéntico hacía el buque escuela *Juan Sebastián Elcano* al pasar el estrecho de Magallanes y los canales de Chiloé en el siglo XX–, para no darse contra tanto islote y tanto arrecife; v. g, lo hicieron en Sulach (Xoula en la cartografía holandesa), donde se informaron de las islas que la rodeaban. Después barajaron las costas de Lamatola y Tenetum, para fondear de nuevo en la ya citada isla grande de Buru, en la que hicieron víveres:

«... cerdos, cabras, gallinas, cañas de azúcar, nueces de cocos, sagú, platos compuestos de bananas a los que llaman canalí y chicares, que aquí les llaman nanga. Los chicares son frutos parecidos a la sandía, pero su corteza está llena de nudos; dentro están llenos de semillitas rojas, parecidas a las pepitas del melón, sin cáscara leñosa, de una sustancia medular como las judías blancas, pero muy grandes muy tiernas y con sabor a castañas ...» (3).

(2) ELCANO, PIGAFETTA, MAX. TRANSILVANO, F. ALBO, G. DE MAFRA y otros: *La primera vuelta al mundo*, Miraguano-Polifemo, Madrid, 22012, 67-110.

(3) PIGAFETTA, A.: *ibídem*, p. 133.

Pigafetta describe lo que van observando entre Buru y Ambom (Amboina o Ambiau) y el crudo temporal que sufren el 10 de enero de 1522, tan duro que «hicimos voto de ir en peregrinación a N.^a S.^a de la Guía (4), si nos salvá-bamos»; Albo (5) anotó: «... corrimos con mal tiempo de la parte del Sur, costeamos varias islas y surgimos [fondeamos] en la postrera que se llama Malúa», y cita ocho más, cercanas a ella. Allí descubrieron graves daños en el casco, por lo que dieron la banda para carenarlo, y en ello emplearon dos semanas. Pigafetta dice: «Encontramos cabras, gallinas, pescados, cocos, cera y pimienta; por una libra de hierro viejo nos dieron quince libras de cera (6) y enseguida (...) partimos de Malúa [el sábado 25 de enero], y fuimos al S y hallamos la isla de Timor». En Malúa habían tomado otro práctico para llegar «a una isla en que abundaban muchísimos víveres» (7).

Continúa Albo:

«... costeamos la costa de E a W de la parte del N de la dicha isla, la cual está en altura de 9°, y la más cercana tierra de la parte del N, y esta tierra habrá diez leguas de camino, y esta costa está con Buró NE/SW cuarta de N/S en longitud de 197° y 45' (8), y esta isla de Timor costeamos toda la costa de E a W, hasta el pueblo de Manway (...) y al de Querú».

El propio Juan Sebastián de Elcano, en la carta que escribió al Emperador desde el fondeadero de Sanlúcar, afirma que descubrieron muchas islas riquísimas:

«... entre las cuales la de Bandam [Bacán] donde se dan el jengibre y la nuez moscada y Zalba, donde se cría la pimienta, y Timor, donde crece el sándalo, y en todas (...) hay infinito jengibre. Las muestras de todas estas producciones traemos para mostrar a V.M.

La paz y amistad de todos los reyes y señores de dichas islas, firmadas por sus propias manos, traemos para V.M, pues desean servirle y obedecerle como a su rey y señor natural [otro cometido cumplimentado]».

Dos tripulantes de la *Victoria* desertaron en Timor, Martín de Ayamonte y Bartolomé Saldaña, los cuales, hechos prisioneros por los portugueses, fueron enviados a Malaca, donde declararon ante el juez (9). De dicha declaración se

(4) No creemos se trate de la muy conocida hoy en día ermita viguesa; por entonces esa advocación existía en Madrid, Camas (Sevilla), Arbuio (Vizcaya)...

(5) ALBO, F.: *La Primera Vuelta al Mundo*, p. 88.

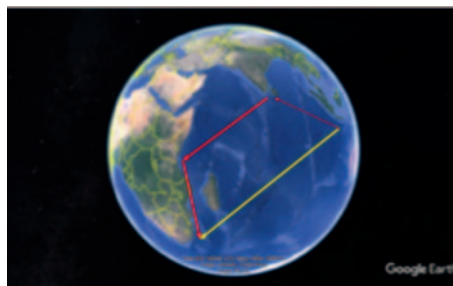
(6) PIGAFETTA: ob. cit., p. 134.

(7) *Ibíd.*, p. 134.

(8) El meridiano de referencia de Albo es el de la isla de El Hierro (Canarias). Pigafetta da siempre longitudes 25° menores, pues las referenciaba a la línea de demarcación de Tordesillas. La longitud exacta de Dili es 125° 33' 37'' de Greenwich; por tanto, constatamos que el error en Lera enorme.

(9) António Baião, en 1933, descubrió en la Torre do Tombo el documento «Auto das perguntas que se fizeram a dois espanhois que chegaram à fortaleza de malaca vindos de timor na companhia de Álvaro de Juzarte, Capitão de um junco», ahora redescubierto

desprende el recio carácter de Juan Sebastián Elcano, sus discrepancias con algunos subordinados que le recomendaban tomar otra derrota (más al norte y más «portuguesa»), y no la directa al cabo de Buena Esperanza que él mismo había elegido, las tácticas que utilizaban los nativos para matar a los europeos, y la procedencia de algunos de los componentes de la expedición de Magallanes; v. g., dicen que el capitán de la *Santiago*, Juan Serrano –como anunciamos más arriba–, al que suponíamos portugués e incluso hermano o pariente de Francisco Serrão, el amigo de Magallanes, era extremeño, español, de Fregenal de la Sierra.



La derrota portuguesa y la de Elcano

En Timor encontrarían alimentos para la larga navegación que les esperaba. El propio Pigafetta fue designado *cabo compra* y se ufanó al conseguir, con lo poco que quedaba a bordo para «rescatar», «cinco cabras y dos cerdos (...) nos dio siete búfalos (...) le regalamos una tela, un paño indio de seda y algodón, varias hachas, cuchillos indios y europeos y unos espejos». El mismo cronista describe la gran isla de Timor, su producción, sus costumbres, las ciudades y el «mal de Job» (10), que los naturales achacaban a los portugueses. También hace descripciones de sus islas cercanas y de Java, mezclando realidades con fábulas conocidas de tiempos remotos.

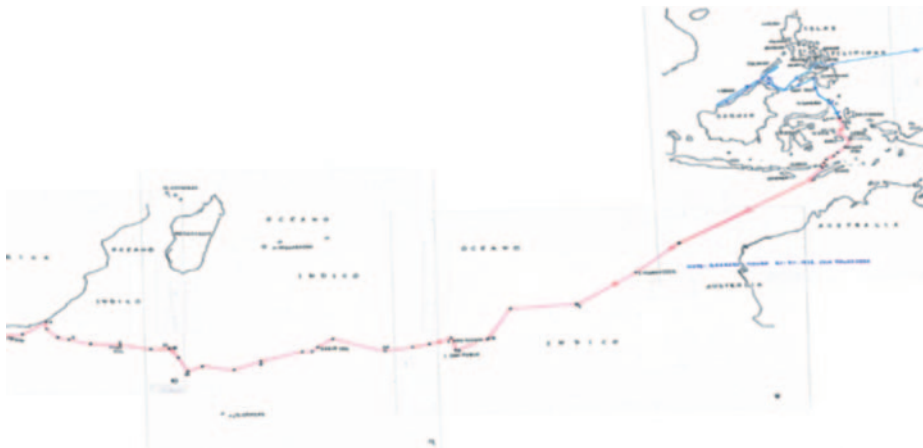
Por fin, el martes 11 de febrero de 1522 zarparon de Timor y enseguida reconocieron las islas de su extremidad suroeste, gobernando al oessuroeste, durante un mes, y después, acomodándose al viento, seguirán la derrota que mostramos en esta carta que fue confeccionada por el Depósito Hidrográfico de la Armada (a mediados del XIX) con las situaciones observadas y anotadas por el piloto Albo.

Pronto surgió un problema que el *cabo compra* de ocasión no describe en su relato, y fue que el ganado, por supuesto, bebía a diario agua dulce en cantidad respetable, y como el agua era tan escasa, los humanos podrían quedarse sin ella; por tanto, decidieron sacrificar los animales, pero carecían de sal suficiente para curar la carne y mantenerla comestible... –el «oro blanco» fue problema acuciante desde la desertión de la *San Antonio*–, y a los siete días comenzó la putrefacción, teniendo que arrojarla a la mar... A partir de ahí, confiesa Pigaffeta:

«Algunos de nosotros, y sobre todo los enfermos, hubiéramos querido tocar tierra en Mozambique, donde hay un establecimiento portugués, porque el barco

por el profesor Mazon y traducido por el Archivo General de Indias de Vevilla (<https://www.rutaelcano.commartin-ayamonte>).

(10) La sífilis, aunque ahora no se reconozca tal denominación.



Carta con las situaciones del piloto Albo

tenía una vía de agua, el frío nos molestaba mucho y, sobre todo, porque no teníamos más alimento que arroz ni más bebida que agua, pues toda la carne, por no tener sal con que salarla, se pudrió ...».

Avistamiento de la isla de Ámsterdam

«A los 18 del mes [marzo] tomé el sol en $49,5^{\circ}$, el altura [sic, por latitud] vino a ser $37^{\circ} 35'$ (...) vimos una isla muy alta, y fuimos a ella para surgir y no pudimos tomarla, y amainamos, y estuvimos al reparo (11) hasta la mañana (...) *está en los 38° de la parte del S, y parece que está deshabitada, y no tiene arboleda ninguna y boja obra de seis leguas*» (12).

Era la actual isla de Ámsterdam ($38^{\circ} 43' S-77^{\circ} 31' E$), bautizada así por el capitán holandés Antoine Van Diemen en 1633. Hasta 1696 no se produjo el primer desembarco documentado. Tras un fracasado intento de colonización en 1871, en 1874 una comisión científica francesa fue allí para realizar las observaciones del tránsito de Venus. Finalmente, Francia se posesionó de ella en 1892.

Se repitió el sufrimiento experimentado en la Mar del Sur, ante el avistamiento de atolones inabordables por las rompientes de las barreras coralíferas. Aquí debió de disuadirle la comentada falta de vegetación, la sensación que tuvieron de estar inhabitada y la pérdida de tiempo que supondría intentar desembarcar en ella, con la gran probabilidad de no encontrar víveres o agua.

(11) Navegar «al reparo» quiere decir con poca vela.

(12) ALBO: ob. cit., p. 92.

También se ha especulado sobre si el avistamiento se produciría estando a sotavento de ella.

Inciso sobre Espinosa

Gonzalo Gómez de Espinosa, con la monzón de verano, va a intentar regresar cruzando la Mar del Sur para llegar a la Nueva España. Zarpó el día 6 de abril y regresará, fracasado, el 3 de julio del mismo 1522. Salió con cincuenta hombres; regresaron dieciocho y tuvo tres desertores. No alcanzó la corriente del Kuroshio (13) –que los hubiese aportado a California– por muy pocas millas.

António Brito, gobernador portugués en la Especiería, los detuvo cuando Espinosa pidió auxilio, los metió en prisión y los envió malamente a Lisboa a través de la India. Llegaron tres en 1526. Espinosa y Ginés de Mafra –su relación está publicada, y él se embarcará en la de Villalobos, que dará nombre a Filipinas–, liberados a instancias del Emperador –las relaciones con Portugal, gracias a su boda con Isabel, eran mucho mejores que cuando la zarpada de Sevilla–, pasarán a declarar a Valladolid, como cuatro años antes había hecho Juan Sebastián Elcano.

El Índico y otra vez el Atlántico. «Esclavos más del honor que de su propia vida ...» (Pigafetta)

«Abril de 1522. Para doblar el cabo (...) tuvimos que permanecer nueve semanas enfrente de este cabo, con las velas recogidas, a causa de los vientos del O y del NO, que tuvimos constantemente y que acabaron en una horrible tempestad (...) es el más grande y peligroso cabo conocido de la tierra.

06.05.1922 [Albo lo fecha en el 22 de mayo, que es lo acertado]. Finalmente, con la ayuda de Dios pasamos el terrible Cabo; pero tuvimos que acercarnos a cinco leguas (con el consabido temor a ser presos de los portugueses), sin lo cual nunca lo hubiéramos pasado» (14).

Elcano, en la derrota de la travesía del Índico, alcanzó una latitud S de 40° 30' (lunes 14 de abril, según Albo), enseguida subió poco a poco hacia el norte, con rumbos de componente oesnoroeste y vientos duros que, a veces, les hacían desandar lo ganado. Así finalizaron abril en 36° 27' S, gobernando al O ¼ al NO. El cabo de Buena Esperanza distaba 142 leguas (426' o 789 km). En mayo, Albo no baja el sol hasta el día 5, pero montar el Cabo (34° 33' S) y el cabo de las Agujas (34° 59' S), que es el punto más austral del continente africano, duraría dos semanas y no las nueve que exageradamente anotó Pigafetta.

(13) La corriente de Kuroshio (en japonés: 黒潮, *Kuro Shio*, «corriente negra» o agua marina; conocida también como Kuro-Shivo y, antiguamente, como la del tornaviaje).

(14) PIGAFETTA: ob. cit., p. 141; ALBO: ibídem, p. 97.

Albo continúa anotando los rumbos, las alturas, y con frases cortas aclara la situación: «A los siete del dicho mes [mayo] tomé el sol en 36° y $3/4$; tenía de declinación 19° y $17'$; vino a ser el altura [latitud] 33° $58'$ S; la derrota fue al NW; el Cabo me está al Este lejos de mí 57 leguas» (15).

Por tanto, parecía que habían montado el Cabo y navegaban a prudente distancia de tierra ($171'$), y el día 8 iban aproados «160 leguas en derecho al Río del Infante», bautizado así por Bartolomé Dias (hoy en día Groot-Visrivier o río Fish) en honor del infante don João, comandante de una de las carabelas cuando se montó, por fin, el cabo de Buena Esperanza en enero de 1488 (su desembocadura está en 33° $52'$ S y 27° $45'$ E); con esto supieron que no estaban en el Atlántico, pues la costa *corre nordeste-sudoeste cuarta del este-oeste*, o sea la oriental de la actual Sudáfrica.

El viernes día 9 de mayo fondearon, pero el tiempo les hizo levar enseguida y «vimos muchos humos, y era muy pelosa, sin arboleda ninguna y esta costa corre NE-SW; está en altura de 33° , y el día fue sábado a los diez de dicho mes [mayo] ...». Por tanto, la angustiada situación de agua y víveres continuó inalterada. El 13 seguían a la vista de tierra, gobernando al oessuroeste y cerca del río de la Laguna –si la latitud está bien calculada, este río es el del Infante–. El 14 la meridiana le da una latitud de 35° $32'$, «y estoy con el Cabo de las Agujas Este-Oeste cuarta del Noroeste-Sureste, largo de él 7 leguas a la mar ...»; el 15 continúan en el mismo punto. El 16, en 35° $39'$ S, sitúa el cabo de Buena Esperanza al ESE-ONO y 20 leguas. El viento es del oeste, y por tanto no pueden avanzar apenas; además, «este día quebramos el mástil y la verga del trinquete y estuvimos todo el día al reparo ...»; sin embargo, el Cabo ya lo marcan por la aleta de estribor a $60'$, resguardo suficiente para montarlo sin temor a los portugueses; por eso, el 18 anota Albo: «... el camino fue el OSO y al SSO, con mucho viento, y no pudimos andar adelante, que el agua corría mucho [la corriente] al ENE y el día fue domingo». El día 20, en 33° $24'$ S, el Cabo demora al N, NO-SE $1/4$ E-O; el 22 están en 31° $57'$, y a 70 leguas del Cabo, lo habían montado definitivamente. Finalizan el mes en 12° $30'$ S, en aguas de Luanda (a $180'$ de ella). La corriente de Benguela los benefició y condujo a latitudes más cálidas.

Resumiendo lo del Cabo, los problemas fueron muchos. Se intuye, siguiendo bien a Albo, que encontraron los famosos remolinos que desconcertaron al piloto, pues v. g. un día observó y se situó; luego, hubo varios días de cerrazón, y cuando vuelve a situarse, está en el mismo punto; sin embargo, él veía a la proa cortar el mar y a la popa dejar estela... Lo que no sabía es que el remolino lo había llevado al mismo sitio. Esos remolinos están en el origen de la fábula del holandés errante. Y, concluyendo, primero intentaron pasar muy al sur del Cabo, pero no lo consiguieron, y por fin, acercándose más a tierra, lograron montarlo.

(15) ELCANO: *ibídem*, p. 96.

Hacia Cabo Verde

La corriente de Benguela y los alisios del sureste hicieron fácil la navegación hasta el ecuador, que cortaron entre los días 7 y 8 de junio, continuando en demanda de las peligrosas, por ser portuguesas, islas de Cabo Verde. El día 7, Albo se sitúa en 1° 2' S y «el cabo Las Palmas me está al NO 80 leguas de él, y el día fue sábado». Al siguiente anota 0° 44', navegando al NO ¼ N, y el 15, por la proximidad a los bajos de la costa, se pasan la noche sondando, encontrando fondo en 23 brazas. El 17, la corriente les abate hacia el río Grande (hoy en Guinea Bissau), y como la sonda va descendiendo hasta cuatro brazas, fondean al día siguiente. Desgraciadamente, el inmenso manglar senegalés les impidió hacer aguada o tomar víveres, así que volvieron a fondear la noche del domingo 22 con el mismo resultado, y el 25 alcanzan los 11° 20' N. Al finalizar el mes están N-S ¼ del NO-SE Cabo Verde (25').

El 1 de julio deciden arrumbar a Cabo Verde para aprovisionarse, porque de otra forma no serían capaces de subsistir, y

«a los 9 del dicho [julio 1522] no tomé el sol, y surgimos en el puerto de Río Grande [Ribeira Grande de la isla de Santiago] (...) y este día fue miércoles, y *este día tienen ellos por jueves*; y así creo que nosotros íbamos errados en un día y estuvimos hasta el domingo en la noche, e hicimos a la vela por miedo al mal tiempo y travesía del puerto [por miedo a garrear e irse sobre la costa]» (16).

Lo experimentado por la dotación de la *Victoria* en Cabo Verde fue la primera anotada en crónica alguna. Albo creyó que ellos mismos eran los equivocados, sin meterse en honduras y sin reparar en los horarios que impone el caminar del sol. Los remordimientos asaltaron a los católicos tripulantes, atribulados ante la posibilidad de haber llevado la fecha equivocada y no haber guardado los preceptos dominicales y festivos cuando procedía o, incluso, haber comido algo de carne en viernes –no pudo haber sido mucha, pues ya saben la carestía espantosa que padecieron...–.

El aprovisionamiento conseguido en San Miguel permitirá que dieciocho de los tripulantes de la *Victoria* lleguen vivos a Sevilla. Pero por poco se quedan sin completar el viaje pues, cuando un comerciante caboverdiano exigió el pago, un marinero español declaró que tenían clavo suficiente para pagar... Llegado a oídos del gobernador, ordenó inmediatamente la caza de los «espanhóis». Elcano, al recibir la noticia, tuvo que picar los cables y salir con los veintidós hombres que tenía a bordo, de los que cuatro fallecerán en esta última etapa, dejando a trece prisioneros de los portugueses.

(16) ALBO: ob. cit., p. 103.

En demanda de Sanlúcar de Barrameda

El día 16 reanudan la derrota desde los 14° 14' N, pero hasta el 18 no logran vientos que les permitan hacer rumbos de componente norte. El 23 ya están 18° 6' N, y el 28 «estaban con Tenerife ENE-OSO y en 22° 1' N». Los días siguientes consiguen un buen andar, gobernando al NNO y NO ¼ N, terminando el mes en 25° 35' N y con rumbo nornoroeste.

Debido a la «Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa, que fue en la nao *Victoria* el año de 1519» (17), conocemos la «Vuelta de Mina», por tanto, la derrota apropiada para ganar el cabo de San Vicente partiendo de Cabo Verde, que es la que se vio obligado a seguir Juan Sebastián Elcano; anotaremos solamente lo que dice Albo del mes de agosto, cuando navegaron en demanda de las Azores dejando la isla de El Hierro al este (da referencias de Fayal, Pico y San Miguel, pero no cita las Madeira), y que finaliza cuando corrían francamente al este o al estesureste, y el 1 de septiembre, (...) «en 37° 14' N, la derrota fue al E cuarta al SE, y la nao me hizo el camino al E-SE, y estoy del cabo de San Vicente 81 leguas, y este día mandé ir al E, y el día fue lunes» (18).

Finaliza Albo su diario con su conciso lenguaje náutico:

«A los 3 del dicho [septiembre de 1522] tomé el sol en 57° (...) vino a ser la altura 37° 8' N, y la derrota fue al E; estoy lejos del cabo ocho leguas, y el día fue miércoles, y esto fue al mediodía. A los 4 del dicho en la mañana vimos tierra y, era el cabo San Vicente, y nos estaba al NE, y así cambiamos la derrota al E-SE por apartarnos del mismo cabo».

Recalada perfecta, con San Vicente por la amura de babor pero, para rematar la navegación, tenemos que retomar el relato de Pigafetta, el cual escribió:

«Llegamos 18 a Sanlúcar. Gracias a la Providencia, entramos el sábado 6 de septiembre en la bahía de Sanlúcar, y de sesenta hombres que componían la tripulación cuando salimos de las islas del Maluco, no quedábamos más que dieciocho, la mayor parte enfermos. Los demás, unos se escaparon en la isla de Timor, otros fueron condenados a muerte por los crímenes que cometieron y otros, en fin, perecieron de hambre.

Longitud del viaje. Desde nuestra salida de la bahía de Sanlúcar, hasta el regreso, calculamos que recorrimos más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, dando la vuelta completa al mundo, navegando siempre de levante a poniente.

Llegada a Sevilla.— El lunes 8 de septiembre echamos anclas junto al muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería ...» (19).

(17) *Ibidem*, p. 115.

(18) *Ib.*, p. 18.

(19) PIGAFETTA: *ob. cit.*, pp. 142-143.

La carta de Juan Sebastián Elcano al Emperador desde el fondeadero de Sanlúcar (18 y 13, Cabo Verde)

Comienza con una somera descripción del viaje y sus dificultades, de la que ya transcribimos algunos datos, enseguida:

«... Y por tanto suplicamos a tu Alta Magestad que provea al rey de Portugal por los trese hombres que tanto tiempo tienen servido. Más sabrá tu Alta Magestad lo que en más avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza de mundo, yendo por el occidente e viniendo por el oriente.

Suplico y pido por merced a tu Alta Magestad por los muchos trabajos e sudores e hambre e sed e frío e calor que esta tu gente ha pasado en tu servicio, les hagas merced de la cuarta parte e vintena de sus caxase quintalada [libres de impuestos reales].

Así, me quedo besando pies e manos de tu Alta Magestad. Fecha en la nao *Vitoria*, en Sanlúcar, a VI de setiembre de mil e quinientos e veinte e dos años.

Servidor de tu Alta Magestad

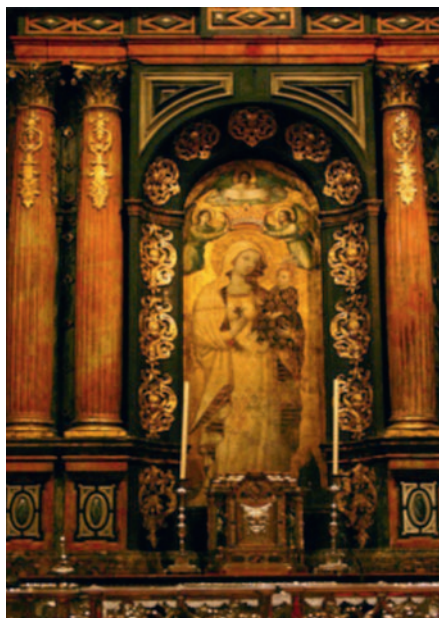
El Capitán Juan Sebastián Elcano».

Por tanto, hablando de tú y de «Alta Magestad...». Observé, en mis años mozos de oficial embarcado, que los *chos* vascos eran capaces de hablar de tú y de vuestra excelencia al tiempo... De casta les viene. La carta ejemplifica al comandante de barco preocupado por su dotación, tanto por los dieciocho llegados como por los trece dejados en Cabo Verde, que no alardea en demasía y que da conciso parte de lo acaecido.

Tras el fondeo en Sanlúcar, río arriba hasta Sevilla, el catolicismo, sin el cual no pueden explicarse muchas cosas de esta gran odisea, sale otra vez a relucir, y así como lo último que había hecho Magallanes, antes de salir de Sevilla, fue ir a encomendarse a Nuestra Señora de la Victoria, en la capilla de Santa Bárbara de la iglesia de Santa Ana de Triana (por entonces capilla exenta), Elcano y los suyos fueron a postrarse a la Santa Iglesia Catedral, ante la imagen de Nuestra Señora de la Antigua que en ella se venera.



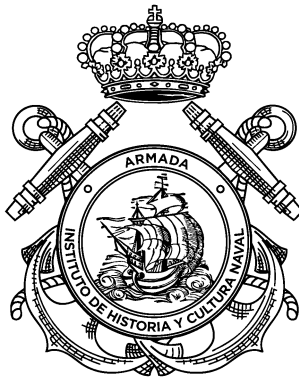
Nuestra Señora de la Victoria



Santa María de la Antigua

Bibliografía

- BLANCO NÚÑEZ, José: «A Expedição de Magalhaes. Organização e Métodos», en *VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, 2002.
- CARO PROENÇA, José: «Fernão de Magalhães. A sua viagem no Pacífico», en *VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, 2002.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación», en *Actas del Congreso Historia de los Descubrimientos*, Madrid, 1992.
- COMELLAS, José Luis: *La Primera Vuelta al Mundo*, Madrid, 2012.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv IV*, Madrid, 1837.
- FONSECA, João Abel da: «De perseguidor de Fernão de Magalhães a descobridor da Austrália?», en *VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, 2002.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La nao Victoria y su vuelta al mundo*, Gijón, 2019.
- PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje en torno al globo*, Espasa Calpe (Austral), Madrid, 1963.
- VV.AA.: *La primera vuelta al mundo*, Miraguano-Polifemo, Madrid, 2012.
- VV.AA.: *Desvelando horizontes* (3 t.), Ministerio de Defensa, Madrid, 2019.



	GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE DEFENSA	SUBSECRETARÍA DE DEFENSA SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
			SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

