

# 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) *Ibídem*, p. 93.

(10) *Ibídem*, 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 imponerse 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 Poncero –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.