

Carlos I, Magallanes y Elcano, artífices de un viaje que cambió el mundo

De Sevilla a la Especiería, y a LA HISTORIA



Museo Naval de Madrid

Puerto de las Muelas de la Torre del Oro (Sevilla), citado en las crónicas como base de salida y llegada de la expedición a las islas Molucas.

SEVILLA, 10 de agosto de 1519. Amanecía el día de San Lorenzo en su puerto, referente de Europa. En sus amarres, la actividad se intensificaba alrededor de las cinco naos que ese día partían a la Especiería: *Trinidad*, la capitana; *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*.

Embarcaban 239 hombres, 265 según las cifras del marino e historiador Fernán-dez Navarrete, autoridad en temas nava-

les de los siglos XVI y XVII. Su distribución no era homogénea, mientras la dotación de la *Trinidad* superaba los 60 hombres, la *Santiago* solo alcanzaba la mitad.

No eran pocos los víveres, menaje, material de mantenimiento para la nave... que reunían las naos, según sus manifiestos de carga, que incluían mercaderías para comerciar y presentes diplomáticos. En general, iban surtidas con todo tipo de provisiones para una

navegación de unos dos años. Llevaban vino, aceite, vinagre, lentejas, garbanzos... y carne de membrillo, que libraría a los más privilegiados del escorbuto.

Entre los tripulantes había españoles, un 64 por 100; italianos, el 13,2; portugueses, el 9,8 —entre ellos el jefe de la expedición, Fernando de Magallanes—, y de otros lugares, según recapitula el libro *Desvelando Horizontes. La Circunnavegación de Magallanes y Elcano*.

Era el enésimo plan financiado por Castilla para alcanzar la Especiería por el Oeste. Carlos I había apostado por la empresa de Magallanes el año anterior tras entrevistarse con él en Valladolid, donde llegó con el cosmógrafo Rui Falero, padre de los planteamientos teóricos de su propuesta, y Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación de Sevilla, es decir, alto cargo del órgano responsable de negociar las expediciones atlánticas.

Magallanes se presentó ante el recién jurado monarca con el aval del mercader de origen burgalés Cristóbal de Haro, así como con el visto bueno del obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca. Con tales respaldos, el portugués afinchado en Sevilla fue escuchado por el joven soberano y, el 22 de marzo de 1518, su secretario Francisco de Cobos dio fe de su pacto, las Capitulaciones de Valladolid, firmadas entre doña Juana y don Carlos, reyes de Castilla, y Fernando de Magallanes y Rui Falero.

COMPROMISOS

Los primeros ordenaban poner en marcha la expedición y enviaban a los segundos a descubrir nuevas tierras en la parte del mar dentro de los límites y demarcación castellana, cumpliendo con el Tratado de Tordesillas (1494) y siempre con el foco puesto en la Especiería.

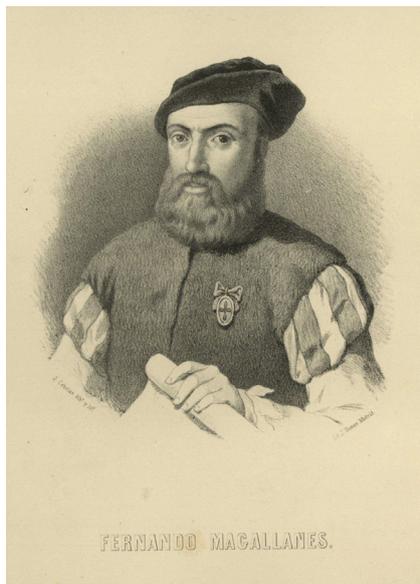
El contrato sancionaba beneficios, derechos, obligaciones... El rey se comprometía a armar cinco naves con diferentes capacidades. Esas que iban a abandonar Sevilla el 10 de agosto de 1519 camino de su primera parada, la gaditana Sanlúcar de Barrameda. Aquí, embarcó la plana mayor, con Magallanes al frente, como capitán general de la escuadra. El 20 de septiembre levaban anclas.

Navegaron hasta arribar a Santa Cruz de Tenerife, el día 26. También fondearían en la playa de la Tejita, en el sur. Emplearon la escala para incrementar sus provisiones, pudieron sumar algún hombre más a la tripulación y recibieron noticias sobre la intención lusa de frustrar el viaje. Ya lo habían intentado en la Península con promesas a Magallanes y medios más expeditivos, y lo procurarán todo el viaje.



Archivo General Militar de Madrid

Dos hombres para completar una gesta singular que contó con el respaldo de un soberano novel



Archivo General Militar de Madrid

Desde el inicio, surgieron diferencias y suspicacias en la expedición y hacia su líder. El primer damnificado de tal desencuentro fue el capitán de la *San Antonio*, Juan de Cartagena, enrolado en lugar de Falero, el socio de Magallanes. Era su veedor —intendente y representante de la Real Hacienda—, además de hombre de confianza del rey y de Fonseca, con quien se decía estaba emparentado.

Las instrucciones dadas por Carlos I imponían al portugués compartir la información de los rumbos a seguir con sus capitanes, algo habitual en la Carrera de las Indias y que este incumplió. Además, para cruzar el Atlántico hacia el cabo de San Agustín, obvió la ruta de la *Suma de Geographia* de Martín Fernández de Enciso (1519), manual de referencia para las navegaciones oceánicas españolas, y optó por una «más portuguesa».

Cartagena le recriminó con especial énfasis y algún desplante tal conducta, por lo que terminó con grilletes a bordo de la *Concepción* bajo la supervisión de su capitán, Gaspar de Quesada. Sin más novedad, llegaron al otro lado del Atlántico a finales de noviembre y se dirigieron al sur para reponer víveres y descansar.

HACIA EL RÍO DE SOLÍS

Fondearon el 13 de diciembre en la bahía de Santa Lucía, bautizada así por el ser el santo del día. Estaba en tierras de Portugal, lo que contravenía las órdenes de Carlos I, decidido a respetar el Tratado de Tordesillas y no ofender a su tío y hermano político, el rey de Portugal.

Al parecer, conocían la zona porque años atrás hubo allí un asentamiento luso. Después de esta escala en la futura Río de Janeiro, navegaron hacia el sur, cerca de la costa, de la que tenían información cartográfica gracias a la empresa hispana de Juan Díaz de Solís de 1508. En este caso, la había impulsado Fernando el Católico, y ya buscaba el mar del Sur. Cinco años después Vasco Núñez de Balboa descubriría el nuevo océano.



Representación del Maris Pacifici, conocido como mar del Sur, del Teathrum Orbis (A. Ortelio, 1584), del que el Museo Naval de Madrid conserva un ejemplar.

Solís moriría allí, como recordaron los expedicionarios al llegar al hoy estuario del río de la Plata, entonces, río de Solís, en homenaje a su malogrado descubridor.

Evocó este y otros episodios el italiano Antonio Pigafetta —Antonio Lombardo, según su alta en la expedición— y uno de los cronistas del viaje. Su relato es el más afamado, pero hubo tres más, el de Francisco Albo, piloto y que, como el anterior, regresó con Elcano, y el de Ginés de Mafra, enrolado en la última tripulación de la *Trinidad*. Hay un cuarto, el de Maximiliano Transilvano, secretario de Carlos I. No viajó, pero manejó la información recibida por el rey.

SAN JULIÁN

El 10 de enero de 1520 se avistó el Monte Vidi, origen de Montevideo. Más al sur, vieron pingüinos y lobos marinos, y empeoró el tiempo, por lo que buscaron refugio en el puerto natural de San Julián. Era 31 de marzo y se prepararon para invernar. Construyeron almacenes en tierra para mercaderías y provisiones, que

empezaron a racionarse, y trabajaron en el mantenimiento de las naos, indica el capitán de navío Marcelino González en su obra *La nao Victoria, y su vuelta al mundo*.

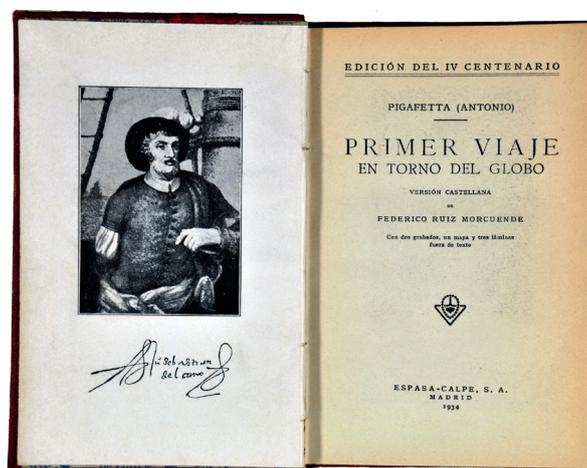
Habían alcanzado los 49 grados 20 minutos de latitud sur y no había señales del prometido paso entre los mares de Colón y Balboa, lo que para muchos dejaba ver que, a pesar de lo dicho, Magallanes no tenía certeza alguna del mismo. Afianzaba esa opinión su postura de no avanzar las rutas cada jornada, lo que incrementaba la desconfianza.

El descontento fue a más. Los detractores subrayaban lo desmesurado de la escala y apostaban por cruzar el Atlántico hacia el cabo de Buena Esperanza, ruta no expresamente prohibida por el rey.

EL MOTÍN

Y, así, llegó el motín. La mañana del Domingo de Ramos, el 1 de abril de 1520, el capitán general convocó para una misa en tierra a sus mandos, pero solo se presentaron Antonio de Coca, que había sustituido al detenido Juan de Cartagena en el mando de la *San Antonio* y Álvaro de Mesquita, a bordo en la misma nao y pariente del portugués.

Cartagena había sido liberado por su carcelero y junto a la mayor parte de los capitanes se conjuraron contra Magallanes. Sin embargo, este frustró el motín con una argucia: envió al alguacil Esteban Gómez de Espinosa con un aparente mensaje conciliador y un arma bajo su capa, con ella hirió al sublevado Mendoza y, en el



Biblioteca del Museo Naval de Madrid

desconcierto, los hombres del capitán general sacaron ventaja y desbarataron el levantamiento.

El capitán general fue implacable. Encausó a más de 40 hombres, entre los que se encontraba el maestre de la *Concepción*, el guipuzcoano Juan Sebastián Elcano. La necesidad de contar con ellos para seguir adelante les libró del castigo.

No hubo piedad para el capitán Gaspar de Quesada, decapitado y después descuartizado. Idéntica suerte corrió el cadáver de Luis de Mendoza, responsable de la *Victoria* y víctima de la hoja oculta bajo la capa de Espinosa. Cartagena escapó del verdugo, quizás por su proximidad al rey, pero fue abandonado poco después y con provisiones mínimas junto al capellán Pedro Sánchez de Reina.

Por su servicio, Espinosa recibió 12 ducados de oro y, tras el reajuste de responsabilidades, pasó a ser piloto de la *Concepción*; Mesquita recibió el mando de la *San Antonio* y Duarte Barbosa, cuñado del capitán general, el de la *Victoria*.

PIERDEN LA SANTIAGO

Todavía instalados en San Julián, la *Santiago* fue enviada a explorar el río del Puerto de Santa Cruz y terminó varada a causa de un temporal. Se perdió el buque, aunque se salvó parte de la carga.

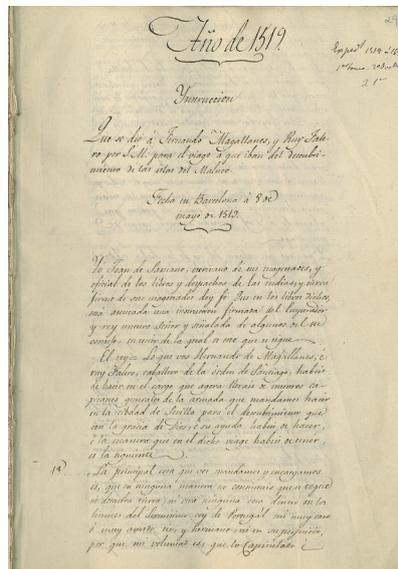
Dos apuntes más de esta escala: uno, la alta cualificación de los pilotos de la Casa de Contratación. El piloto de la *San Antonio*, Andrés de San Martín, fijó con solo 47 minutos de diferencia respecto a los datos actuales la longitud de su posición. Otro, el encuentro con los pobladores locales, a los que llamaron «patagones». Los vieron tan altos con respecto a ellos que les parecieron gigantes.

El nombre que les dieron pudo deberse a su calzado, unas albarcas de guanaco que agradaban más sus pies o inspirarse en un gigante de la novela *Primaleón* (Francisco Vázquez, 1512), entonces muy popular. Los afables patagones desaparecieron cuando, con engaños, Magallanes capturó a dos para llevarlos ante el rey, pero ninguno sobrevivió.

El 21 de agosto la expedición dejaba San Julián y aún se afanaba en hallar el paso al mar del Sur. No fue hasta dos meses después cuando dieron los primeros pasos en el buen camino.

Avistaron un cabo, al que llamaron de las Once mil vírgenes, por ser el día de Santa Úrsula, y que Albo, piloto y cronista, situó en los 52 grados de latitud. Las medidas actuales lo fijan en los 52° 20'.

La *San Antonio* y la *Concepción* se adentraron en la bahía que se abría ante ellos, a continuación encontraron otra y una más, y regresaron con la buena nueva.



Instrucción real dada a Fernando de Magallanes antes de iniciar su viaje.

Archivo Museo Naval de Madrid

Por fin, parecían haber hallado el tan ansiado paso. Mientras, la *Trinidad* y la *Victoria*, que aguardaban el regreso padecieron una vez más los rigores de las tempestades. También vieron en las alturas humaredas, por lo que llamaron al paraje Tierra de Fuego. Parece ser que, por momentos, ante la tardanza en el regreso de los expedicionarios y el mal tiempo, pensaron que eran señales de auxilio, pero no habían sido tales, ya que estas iban a volver con la esperada noticia y con salvos en señal de éxito.

Empezaba otro desafío. Sin embargo, no todas las naves lo afrontaron. La *San Antonio*, la nao mejor armada, cargada de víveres y repuestos —indica Marceli-

no González— desertó y puso rumbo a Sevilla a través de las Malvinas y Guinea. Llegó el 6 de junio de 1521 guiada por el piloto portugués Esteban Gómez.

El 1 de noviembre, la armada de la Especiería surcaba ya el estrecho que unía los mares de Colón y Balboa. Fue bautizado «de Todos los Santos», festividad del día, pero hoy se le conoce como estrecho de Magallanes. Navegaron por sus aguas hasta alcanzar el cabo Feroso, según Albo, también conocido como Deseado y Pilar, a idéntica latitud que el de las Once mil vírgenes.

EN EL MAR DEL SUR

Con fuerzas renovadas, más de un año después de iniciar el viaje surcaban el mar de Balboa, al que rebautizaron «Pacífico», dada la tranquila bienvenida que los había dado después de tantos pesares. Al poco, se iban a dar cuenta de que su amabilidad no era tal, pero el nombre tomó posesión y se mantiene hasta hoy. No obstante, hasta las emancipaciones americanas siguió en uso el de mar del Sur.

Pusieron rumbo norte, porque se sabía que la Especiería estaba en latitudes próximas al Ecuador y, por idénticas razones, prosiguieron hacia el oeste. Abandonaron el abrigo de la costa. Solo contaban con su pericia e instrumentos de navegación, pero, al menos por un tiempo la fortuna, o Providencia, hizo que los vientos alisios del sur les empujaron en diagonal por las nuevas aguas.

Pigafetta apuntó: «Si Dios y su Santa Madre no nos hubiesen concedido una feliz navegación, hubiéramos perecido de hambre todos en alta mar. Pienso que nadie en el porvenir se aventurará a emprender viaje parecido».

Pero, la dicha no fue completa. Muchos enfermaron de escorbuto por la falta de vitamina C. Se manifestaba, entre otros síntomas, por el sangrado de las encías, y la causa era no disponer de alimentos frescos. Parece ser, que la carne de

membrillo, destinada a los mandos de la expedición, los mantuvo sanos. En el entorno mediterráneo no eran habituales estos estadios graves de la dolencia, por lo que no sabían como atajarla y pusieron en práctica remedios de toda índole.

Ascendieron por encima de las latitudes de las Molucas y hasta mediados de marzo no vieron tierra: dos islas deshabitadas y de difícil acceso, San Pablo y Tiburones, a las que llamaron Infortunadas o Desafortunadas. A estas alturas de la travesía, la escasez era tal que las ratas alcanzaron el precio de medio ducado y se reblandecía el cuero de los palos de la arboladura para ingerirlo como alimento.

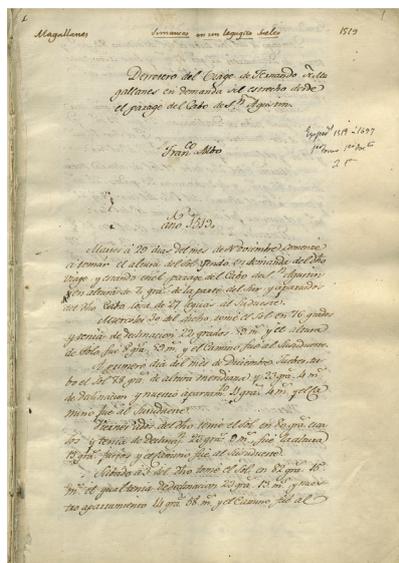
No mucho después estaban en la isla de los Ladrones, actual Guam, en las Marianas, en homenaje a Mariana de Austria, esposa de Felipe IV. Se obtuvieron provisiones y la escala se prolongó lo justo porque los nativos abordaban las naos en sus embarcaciones, parecidas a las «gón-dolas» y tomaban cuanto querían, lo que terminó por hartar a todos.

FILIPINAS

Todavía con necesidad de provisiones y, de nuevo en busca de la Especiería, continuaron al oeste. Fue entonces cuando llegaron a Samar, en las actuales Filipinas, nombre elegido por Ruy López de Villalobos en 1543 para honrar al todavía príncipe Felipe y que sustituyó al de San Lázaro, el dado por los expedicionarios.

Aunque ignotas para los europeos, eran tierras conocidas para orientales y árabes. Sus habitantes recibieron bien a los extranjeros, que pudieron descansar y aprovisionarse a cambio de mercaderías. Les presentaron las primeras especias y, con información local, buscaron otra escala para completar su abastecimiento. Después siguieron hasta Limasawa o Mazaua.

Las ciudades y puertos ya empezaban a tener entidad. Sus gentes y gobernantes es-



Derrotero del viaje de Francisco Albo desde San Agustín, otra de las crónicas llegadas hasta hoy.

Archivo del Museo Naval de Madrid

taban acostumbrados al comercio y a entablar relaciones con foráneos. A partir de ahora, y como demostración de poder y prestigio, Magallanes —y después otros capitanes de la armada— dispararán salvas de artillería a su llegada a los puertos arribados, lo que ocasionará algún que otro equívoco. Para confirmar amistades, cerrar acuerdos, realizar intercambios o lograr territorios para extender la soberanía de Carlos I, sellarán ritos de sangre con diferentes gobernantes.

El ya «amigo» monarca de Mazua conducirá a Magallanes a Subu (Cebú) y le presentará a su rey, Humabón. La estancia se prolongó largo tiempo. El líder local aceptó la soberanía de Carlos I y, dada



El objetivo del viaje era obtener un mercado propio del preciado clavo y otras especias, como nuez moscada, canela y jengibre.

Hélène Gicquel

su influencia en el entorno local, le siguieron pueblos vecinos. Muchos abrazaron, incluso, el catolicismo merced a un reto personal del portugués, quien aseguró a Humabón que el bautismo era el único remedio para curar a un hermano suyo gravemente enfermo. Llegó a apostar su cabeza y no la perdió, pero poco después moriría al involucrarse en una rivalidad entre reyes de la vecina Mactán.

EL FIN DE MAGALLANES

Una vez más, Magallanes desoía a su tripulación e incumplía el mandato real que priorizaba llegar a la Especiería. Inmiscuirse en rencillas locales ponía en riesgo el objetivo de la empresa, así como sus aspiraciones comerciales y deseos de buena voluntad. De tal desacuerdo dejaron constancia Ginés de Mafra y Pigafetta, entusiasta seguidor de su capitán.

El aliado Zula pidió ayuda al portugués frente a las aspiraciones de su rival, cuñado y vecino Cilapulapu, quien no se había unido a los castellanos. Magallanes aceptó, pero no le pudo salir peor, ya que las mayores capacidades militares de su escuadra quedaron fuera de juego.

La artillería embarcada no logró acercarse lo suficiente a la playa donde se libró la lucha para hacer valer su potencia de fuego y, en tierra, a pesar de contar con el apoyo de los nativos aliados, la inferioridad numérica de la fuerza hispana era muy significativa: 49 hombres frente a 1.500. Visto el escenario, ordenó retirada, pero era tarde y el duelo entre vecinos terminó por cobrarse la vida del capitán general de la armada de la Especiería.

Allí quedó su cadáver, ya que los vencedores no quisieron devolverlo a los castellanos. Quedó también la aureola de invencibles de los extranjeros, que poco después a punto estuvieron de no salir con vida de la vecina Subu.

Influido por los acontecimientos y presionado por voces contrarias a los extranjeros,

Humabón preparó una cena trampa los mandos de la armada. Era el 1 de mayo de 1521. Afortunadamente, una parte pudo escapar y seguir el viaje.

De este primer encuentro aún quedan testimonios. Uno, es el Santo Niño (Jesús) del Cebú, imagen muy venerada. El arzobispo de Sevilla entregó la talla a Magallanes para que la regalara a la reina de los territorios que descubriera. También se cuenta que uno de los marinos italianos obsequió dicha figura a la soberana.

EMERGE ELCANO

Tras la apresurada salida de Subu y, de nuevo, sin jefe de la expedición, se imponía otro reparto de responsabilidades. Es en este momento cuando Juan Sebastián Elcano empieza a cobrar protagonismo. Toma el timón de la *Concepción*, mientras que el antiguo alguacil Gómez de Espinosa lidera la *Trinidad* y Carvalho asume la jefatura conjunta de la expedición y el mando de la *Victoria*. Todos, juran cumplir las instrucciones de Carlos I.

Su nuevo refugio para reparar las naves y hacer acopio de provisiones será Bohol. Aquí, además se tomará otra decisión de calado, deshacerse de la *Concepción*. Albo escribió: «Hicimos de tres naos dos y la otra la quemamos» para que no pudiera ser aprovechada por eventuales enemigos y puesto que no había hombres suficientes para gobernar tres naves. Las tres dotaciones superaban por poco la centena.

Por su mal estado, el descarte fue la *Concepción*. Elcano embarcó en la *Victoria* y, con él, las tablas e instrumentos de navegación. Continuaron sin rumbo fijo en busca de las Molucas y algún lugar para completar víveres y otras necesidades.

Después de que el esclavo malayo de Magallanes —que hacía de intérprete— se quedara en Subu, tras ayudar en la conspiración urdida contra la expedición,

Pigafetta pasó a desempeñar funciones de mediador y llegó a elaborar pequeños diccionarios con palabras de aquellas tierras y su equivalente en español.

Llegaron a Borneo y a su capital Brunei el 8 o 9 de julio de 1521. Era un puerto de gran actividad, lo más parecido a Sevilla que veían en todo el camino. Hubo intercambio de embajadas y compromisos de fructíferos acuerdos hasta que un mal entendido cortó de raíz la confianza.

El regreso de una victoriosa flota local despertó los recelos de los visitantes, alertados por lo vivido en Subu. El epi-



Muerte de Magallanes en la batalla de Mactán.
Grabado del siglo XIX.

sodio terminó con rehenes en uno y otro bando. Entre los navegantes, Elcano y Espinosa, que más tarde serían liberados. Entre los locales, personajes de alta alcurnia y tres mujeres.

Dada la nueva salida a la carrera, se requirió otra escala para calafatear las naves, lo que se hizo a la manera local, con aceite de coco y cera; reparar una vía de agua en la *Trinidad* y recargar despensas, lo que ocurrió en la bahía de Marudu, donde recalaron más de un mes.

El desencuentro con el rey de Borneo dejó a la luz la conducta poco capaz y honorable de Carvalho. Había puesto en peligro la meta de la Especiería, no consultaba a capitanes y pilotos para marcar los rumbos... y se había quedado para su servicio a las mujeres apresadas, así como el rescate de los cautivos. Por todo ello, como explicará el propio Juan Sebastián Elcano a su regreso, el consejo de capitanes y maestros lo destituyó.

El liderazgo quedó entonces en manos Espinosa —el aguacil que había frustrado el motín en San Julián— y de Elcano, que además asumía la responsabilidad de ser el tesorero y, parece ser, pasaba a ser el jefe extraoficial de la expedición. Además, él empezó a registrar en los libros «entradas» y «salidas» de intercambios, mercancías... incluso el rescate recibido en Borneo. Un ejercicio que sus antecesores habían olvidado. Junto a ellos y a modo de triunvirato, Martín Méndez, contador y escribano, pasó a ser el representante real.

LAS MOLUCAS

Finalmente, con ayuda de pilotos locales, no siempre reclutados de las más nobles maneras, la expedición llegaba el 8 de noviembre a las Molucas, un millar de islas ricas en especies, pero que en el siglo XVI se aplicaba a Ternate, Moti, Makian, Bacán y Tidore, a donde arribó la expedición. Gilolo pronto se sumaría a este grupo, aunque sus especies eran de peor calidad.

Se cumplimentaron intercambios de embajadas, contactos y presentes. El soberano local, Almanzor, hombre interesado en las ciencias y la astrología, les confesó haber soñado con su llegada y aceptó la soberanía del rey de España. Tal postura se debió, seguramente, a la oportunidad de contar con un aliado frente a los portugueses, que habían llegado a la vecina Ternate y tenían un representante.



Llegada de los supervivientes de la expedición a Sevilla, cuadro de Julián Salaverría (1919).

Reinó la concordia. Almanzor se ofreció a mediar con el rey de Brunei para devolver a los rehenes. Creyente de la fe de Mahoma, pidió a los castellanos que sacrificaran los cerdos que llevaban para su sustento, pero les facilitó otros animales.

FRUCTÍFERA RELACIÓN

Hallaron la manera de compaginar costumbres para sellar los acuerdos, más proclives los primeros a la palabra, frente a la exigencia de dejar constancia por escrito de los segundos. Establecieron tablas para fijar el intercambio de mercancías, que resultaron tan ventajosas para los expedicionarios que hasta adquirieron productos a título particular.

Tuvieron, por último, contacto con soberanos vecinos e incluso se entrevistaron con el representante de Lisboa en Terna-

te, Pedro Alfonso de Lorosa, quien para ganarse el favor de los visitantes, les puso al tanto del amplio dispositivo de su reino para frustrar la empresa, lo que hizo a los españoles apurar plazos para regresar.

Sellados lazos con Almanzor, las bodegas repletas —tanto que se sustituyó el lastre por especias— y velas nuevas con la cruz de Santiago, el 18 de diciembre

Pigafetta escribió que «estaban decididos a llegar a España vivos o muertos», siguiendo a su capitán Juan Sebastián Elcano

se disponían a regresar, pero una vía de agua en la primera frustró la partida. Se intentó reparar la nave con la ayuda de buzos locales para salir inmediatamente, pero todo fue en vano. Esta iba a llevar un tiempo, los portugueses acechaban y los vientos iban a cambiar.

LA CIRCUNNAVEGACIÓN

Se decidió entonces que la *Victoria* regresara y que, una vez en condiciones, viajara la *Trinidad* de Espinosa. Y aquí nació el hito, ya que, Elcano apostó por volver por el este, por el océano Índico.

El viaje sería más corto y la *Corona* recibiría antes la noticia del éxito de la misión, aunque, con los portugueses al acecho habría que navegar vigilantes y lejos de sus rutas. La *Trinidad* haría sus reparaciones y regresaría por el oeste, como estaba previsto, rumbo a Tierra Firme, a la provincia de Darién, en Centroamérica.

Los hombres eligieron su destino. Bajo las órdenes de Espinosa 55 quedaron y 47 eligieron seguir a Elcano. El cronista Ginés de Mafra optó por la *Trinidad*, mientras que Albo se embarcó en la *Victoria*, además de Pigafetta, a pesar de no ser fan del guipuzcoano.

La *Trinidad* nunca retornó. Una vez lista, salió de Tidore, pero una tempestad provocó tales daños que se vieron obligados a regresar. Entonces, fueron apresados por los portugueses. Finalizado su cautiverio, años después cinco sí conseguirán completar la vuelta al mundo, entre ellos, el capitán Espinosa y el citado Mafra.

Para evitar vías de agua y tener una mejor maniobrabilidad de cara a complicaciones futuras, la *Victoria* aligeró en parte su carga y, vestida de nuevo con la cruz del apóstol Santiago, comenzó el viaje con la ayuda de un piloto local y la intención de recalar lo mínimo imprescindible en tierra a fin de evitar a los lusos.

Era el 21 de diciembre de 1521, y, esta vez, la partida fue más sobria. Navegaron al sur, siempre de día, porque no contaban con cartografía de referencia y atentos a no recalar en tierras de caníbales.

Llegaron a Malúa donde, a pesar del inicial recelo fue posible comerciar y embarcar a otro piloto nativo. Después, en busca de más leña y otras necesidades pararon en Timor. Aquí prolongaron su estancia del 26 de enero al 11 de febrero.

Elcano permitió visitas aunque no bajar a tierra salvo para el avituallamiento y mantenimiento de la nave. Además, informó de su intención de poner rumbo sur hasta alcanzar la latitud del cabo de Buena Esperanza, unos 30 grados sur, y virar hacia el citado accidente geográfico.

Así lo hicieron. Estuvieron cerca de la ignota Australia. Una vez girada la dirección, avistaron la isla Amsterdam el 18 de marzo de 1522. En los territorios encontrados, por lo general, el agua era escasa y estaban deshabitados. Las provisiones empezaban a escasear y más de una voz pedía arribar a Mozambique.

FIELES A SU CAPITÁN

Sin embargo, la mayoría apoyará a su capitán y seguirán el plan establecido. Como escribió Pigafetta, preferían «su honor a su vida y estaban decididos a llegar a España, vivos o muertos». Sortear el cabo de Buena Esperanza fue tarea ardua. Sus aguas hicieron honor a su anterior nombre, «de las Tormentas».

Tempestad incluida, que dañó gravemente el trinquete, se superó el desafío. Para rearmarse de fuerzas, valor y otras necesidades buscaron abrigo en la bahía de Saldanha, ya al oeste del cabo. Era 20 de mayo. La vuelta a la mar no se demoró, siempre alertas a la amenaza lusa.

Ascendieron en paralelo a la costa, con información cartográfica, pero con otros problemas, como el regreso del escorbuto en estadios avanzados, la falta de alimento y una vía que obligaba a trabajar sin descanso achicando agua.

La muerte visitó de nuevo la expedición que dejaba una estela de cadáveres tras de sí. En este sentido y como otros textos coetáneos, Pigafetta narra que «los cadáveres cristianos quedaban siempre cara al cielo y los de los indios, cara al mar».

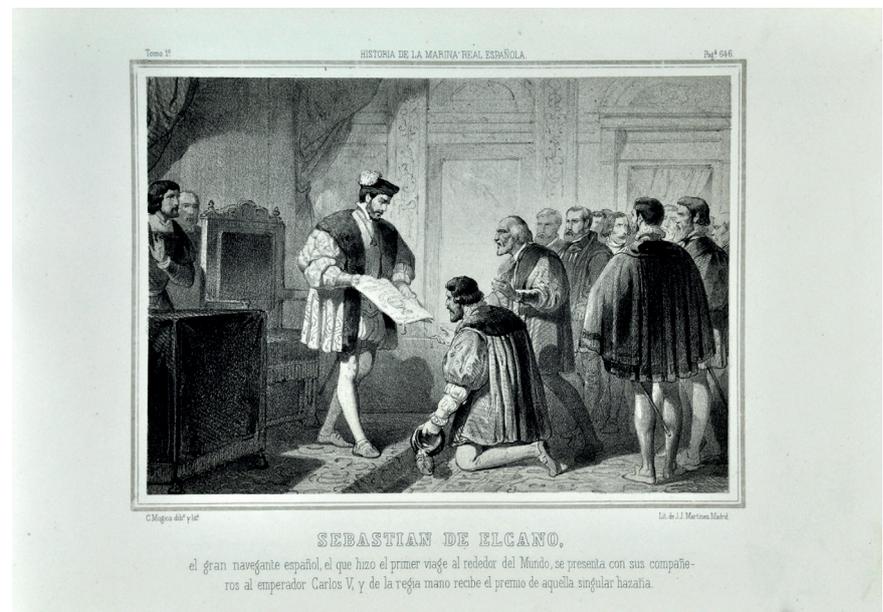
En junio superaron el Ecuador. Dada su extrema situación y cerca de Cabo Verde, hicieron la que será su última escala.

Con el fin de aprovisionarse y comprar algún esclavo para emplear en el achique de agua se hacen pasar por una nave de regreso de las Indias, ya que estas sí podían recalar en la isla portuguesa.

El ardid funcionó al principio, pero, bien por algún desliz, bien porque erraron al indicar qué día era —viajando siempre al oeste, la expedición había ganado un día al calendario—, los portugueses descubrieron el engaño y apresaron a los últimos que regresaban al barco. Julio Verne

Como a la partida, la entrada en Sevilla, el 8 de septiembre de 1522, se hacía en día festivo: era Nuestra Señora de la Victoria. Con camisa y descalzos desembarcaron los 18 supervivientes liderados por su capitán y fueron en procesión, en cumplimiento del voto ofrecido, al templo de la patrona de su nao y a la iglesia de Santa María de la Angustia.

De las cinco naves, solo regresó la *Victoria* —la de mayor coste de todas— pero había circunnavegado el planeta. Los 381



Museo Naval de Madrid

usará el dato de la fecha para que Fogg gane «su» *Vuelta al mundo en 80 días*.

A causa de los vientos no pudieron establecer ruta directa a España. Subieron hasta la altura del cabo de San Vicente, donde, ahora sí, tenían el regreso en la palma de la mano. Después de tres años menos 14 días fondeaban en Sanlúcar.

El capitán envió noticias al rey, que estaba en Valladolid, donde después de se entrevistarían y, a la espera de ayuda para remontar el río Guadalquivir hasta Sevilla, descansaron y fueron abastecidos con 12 arrobas de vino, 50 hogazas y roscas de pan, 25 cuartos de vacas...

sacos de clavo de la mejor calidad —524 quintales— cargados en su bodega pagaron la inversión y su beneficio directo superó los 346.000 maravedies.

Desde la misma llegada, se tuvo conciencia de la gesta lograda. Carlos I concedió recompensas y honores a Juan Sebastián Elcano. El secretario del monarca en su crónica comparó la empresa con el mito griego de Jasón y los argonautas en pos del vellocino, y aseguró que esta era aún mayor, porque los primeros navegaron el Mediterráneo, mientras que la armada de la Especiería había surcado el mundo.

Esther P. Martínez