

JUAN SEBASTIÁN ELCANO
EL RETORNO DE SU GRAN VIAJE

JUAN SEBATIÁN ELCANO.

EL RETORNO DE SU GRAN VIAJE



REAL ACADEMIA SEVILLANA
DE BUENAS LETRAS

GUADALUPE FERNÁNDEZ MORENTE
CARMEN MENA GARCÍA
MANUEL ROMERO TALLAFIGO
RAMÓN MARÍA SERRERA
ENRIQUETA VILA VILAR (COORD.)

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras.



Motivo de cubierta

Virgen de los navegantes.

Pintura de Alejo Fernández, 1531-37

Edita

Fundación Unicaja

Real Academia Sevillana de Buenas Letras

Coordina

Enriqueta Vila Vilar

© Por los textos, los autores, 2024.

Textos

Guadalupe Fernández Morente

Carmen Mena García

Manuel Romero Tallafigo

Ramón María Serrera

Diseño y maquetación

Páginas del Sur S.L.

Imprenta

Artes Gráficas Moreno

ISBN

978-84-09-65967-8

Depósito Legal

SE 2452-2024

MA 1XXXXXXXXX Versión digital en <https://www.academiasevillanadebuenasletras.org/monografias/>



Licencia Creative Commons

Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada

4.0 Internacional

CC BY-NC-ND

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO I	
LA NAO VICTORIA Y SUS HOMBRES.....	11
Guadalupe Fernández Morente	
CAPÍTULO II	
EL REGRESO DEL CAPITÁN JUAN SEBASTIÁN DEL CANO Y LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO.....	33
Carmen Mena García	
CAPÍTULO III	
EL TESTAMENTO DE JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO	81
Manuel Romero Tallafigo	
CAPÍTULO IV	
LOS RETRATOS DE JUAN SEBASTIAN ELCANO, UN VASCO UNIVERSAL	113
Ramón María Serrera	

INTRODUCCIÓN

A fines de 2019 veía la luz un bello libro titulado *La primera Vuelta al mundo. Una gesta para recordar*, del que eran autores los Dres. Antonio Miguel Bernal, Enriqueta Vila Vilar, Manuel Romero Tallafigo, Pablo Emilio Pérez- Mallaina, Ramón M^a Serrera Contreras y Salvador Bernabeu Albert, y que fue fruto de un amplio ciclo de Conferencias celebradas ese mismo año en la Real Academia Sevillana de Buenas Letras, bajo el patrocinio de la Fundación Unicaja, interesada, entonces y ahora, en dar a conocer los grandes acontecimientos que conformaron nuestra común historia con el continente americano. El que aquí presentamos, fruto de la misma colaboración entre las dos entidades, es también el resultado de otro ciclo de Conferencias sobre la misma idea, que se reanudaron el Otoño de 2022.

Recuerdo que cuando apareció el primer libro citado, se demandaba por parte del público interesado, más visualización para Juan Sebastián Elcano del que poco se hablaba y que parecía olvidado y ensombrecido por la figura de Magallanes. Y era cierto. Pero estábamos en 2019, año en que se inicia la expedición a las Molucas, en el que el protagonista indiscutible era el portugués nacionalizado español. Teníamos preparado el ciclo de Elcano para el año 2021 que es cuando el protagonismo de Juan Sebastián Elcano se hace patente. Todos saben lo que pasó. El mundo se paró más tiempo de la cuenta por la pandemia que acabó con muchas vidas, ilusiones, planes y proyectos y nosotros, como no, nos vimos también atrapados. Pero casi todo puede

tener solución y en 2022 nos pusimos otra vez mano a la obra -nunca mejor dicho- y ya tenemos aquí a Elcano, con todo el esplendor que se merece.

La obra que presentamos, está compuesta por cuatro capítulos redactados por otros tantos especialistas indiscutibles en la materia, que nos presentan una imagen completa e inédita de Juan Sebastián Elcano y su nao, la famosa Nao Victoria. A estas alturas, cuando han pasado casi tres años del fin de esta gesta inigualable, parece difícil que se pueda decir algo nuevo de ella y de su protagonista. Pero así es porque los autores, a pesar de los trabajos realizados estos años, o precisamente por eso, han conseguido cada uno lo máximo y más original en las materias que abordan. Aquí aparece la mejor síntesis hecha hasta ahora –a mi criterio- sobre la Nao Victoria; un amplia y detallada panorámica sobre el viaje de vuelta de Elcano, que nos deslumbra por su grandeza; aspectos detallados, minuciosos y líricos del testamento del gran marino vasco y por último una amplia panorámica de la serie de retratos de nuestro protagonista, recogidas y glosadas por un especialista en imágenes que tiene una afición y un olfato especial para encontrarlas y estudiarlas a fondo. De tal manera que nos ponen delante de un personaje, que a lo largo de los cinco años, desde que en 1521 llega a Sevilla, famélico y medio desnudo, hasta que dicta su testamento en el Pacífico en 1626, enrolado en la expedición de Loaysa, yendo nuevamente a las Molucas, se nos muestra como un hombre distinto que se pertrecha para este segundo viaje con ricas vestiduras y una considerable y bien abastecida despensa. Y eso es lo que nos proporciona la clave para comprender la nueva aventura del arriesgado marino.

Así queda claro que cuando Elcano vuelve a España y viaja a la corte, no recibe solo la cicatera recompensa del Rey, el emblema y los 500 ducados anuales, sino que tiene ocasión de conocer y tratar al grupo de banqueros burgaleses que estaban intentando conseguir, como así fue, una oficina especial para de Especiería, una nueva Casa de Contratación en Galicia, que funcionó durante algunos años controlada por ellos. Es lógico que Elcano se introdujera en un grupo poderoso que deseaba contar con el marino más especializado en aquella empresa. De esa manera se puede explicar que a los cinco años de su dramático viaje se enrolara nuevamente hacia el Pacífico donde terminaría sus días.

Nada mejor para comenzar este libro que una completa presentación de la Nao Victoria, hecha por Guadalupe Fernández Morente, máxima especialista en la materia, no sólo porque ayudó a su padre, el muy conocido Ignacio Fernández Vial, a conseguir ingente documentación para conseguir hacer una réplica exacta de la nave, sino porque ha viajado en ella y porque volcó sus conocimientos en una tesis doctoral que obtuvo las máximas calificaciones. Guadalupe demuestra su experiencia en el tema en el primer capítulo de esta obra en la que se comienza por la compra en Guetaria de la nave, se prosigue con las reparaciones que fueron necesarias y se asegura que era la mejor y más fuerte de las cinco que formaban la expedición. ¡Y tan fuerte!

Cada vela, cada palo, cada cubierta, aparecen descritas con rigor, así como su cometido en cada etapa del viaje y sus distintos capitanes hasta que en Borneo se le dio el mando a Juan Sebastián Elcano el 16 de Septiembre de 1521. Desde aquel día, Elcano se convierte en protagonista de uno de los viajes más increíbles de la historia, navegando por el Pacífico Sur sin poder hacer escala, sin rutas conocidas, sin víveres...Una hazaña que pudo ser rematada con muchas pérdidas humanas pero con la mercancía casi intacta. La profesora Fernández Morente da detalles de todo con puntualidad y ofrece una pequeña semblanza de todos los marinos que llegaron vivos. Una síntesis completa detallada y vivida por la autora que nos transmite no sólo sus conocimientos sino también su entusiasmo.

El capítulo segundo es uno de los relatos más bellos y completos que se han hecho del viaje de Elcano. Es natural si tenemos en cuenta que su autora, la Dra. Carmen Mena García, que es una de las grandes especialistas en la época que aquí se trata, tiene publicados entre sus numerosos y sólidos libros, *Sevilla y la flota de Indias*, *La gran armada de Castilla del Oro*, aparecida en 1998, que le proporcionó una notable experiencia en documentación de este tipo y *Magallanes y las cinco naos del Emperador. Organización de la armada que circunnavegó la tierra (1519-1522):barcos hombres y mercancías*, aparecido en 2022. Tiene, por tanto, un bagaje más que suficiente para poder hacer una síntesis tan precisa del viaje y del protagonismo final de Juan Sebastián Elcano, al que por cierto la autora lo menciona siempre como Juan Sebastián del Cano, tal como aparece en una firma que se recoge en estas páginas.

Es obligado resaltar la amplitud, claridad y fuentes con que se relata y el trato que se le da en la documentación y en los escritos de los cronistas, al gran marino vasco, siempre oscurecido por la figura de Magallanes. Los dos perfiles paralelos que la autora propone me parecen magistrales para explicar cómo hasta meses después de la llegada de la nao Victoria y una vez sometido Elcano y dos de sus compañeros en la Corte a duros interrogatorios para aclarar las incertidumbres que unos u otros habían sembrado sobre las dos grande figuras de esta gesta, no quedaron más o menos disipados. También son de resaltar los detalles y noticias que se insertan en la explicación del porqué las dos naves sobrevivientes al rescate en las Molucas tuvieron que separarse y tomaron distintos caminos con las consecuencias por todos conocidas. Todo el capítulo es un alarde de acontecimientos bien contados basados en una muy amplia documentación y escrito con una prosa fácil y entretenida.

Y pasamos a otro capítulo genial: el tercero que vuelve a sumergirse en el testamento de Juan Sebastián Elcano. Su autor, Manuel Romero Tallafigo que tiene publicado el Testamento y ha escrito bastante sobre él en estos años, nos ofrece una visión inédita del documento y del ambiente en el que el marino se lo dictó en medio del Pacífico, a su entonces page, Andrés de Urdaneta. Es una versión entrecortada, entre práctica y lírica que nos conduce en un ambiente insospechado, a la par que nos ofrece datos inéditos sobre los rescates, valor de las mercancías en la época y lo que era posible llevar en una travesía tan larga y un barco tan pequeño. Nos asombramos cuando describe su despensa y su vestuario en ese segundo viaje, así como la cantidad de documentos y papeles que llevaba consigo. Y nos conmueven sus últimos recuerdos para su tierra natal y para su familia. Una narración excelente que, a mi parecer, es hasta ahora, un magnífico colofón, para uno de los documentos más vitales de todos los grandes marinos que tuvieron que escribir sus últimas voluntades en medio de un océano inmenso. En este caso, el de un marino excepcional muerto en el mayor de todos descubierto ,entre otros, por él mismo.

Y por último, el capítulo final que presenta una galería de retratos del personaje que ha realizado el Dr. Ramón M. Serrera Contreras, recopilados con la acuciosidad a que nos tiene acostumbrados, acompañados de unas glosas explicativas que demuestran su sabiduría en todas las ramas de la Historia.

Cabe destacar, aunque la imagen no sea muy nítida, la primera porque se trata del primer grabado del marino hecho en Alemania, donde se le menciona junto a otros grandes marinos, entre ellos Magallanes, y dos ingleses y un holandés a los que se presenta a cada uno con su nacionalidad, excepto a Elcano del que no se dice que es español. ¿Ignorancia o desprecio? Más bien lo segundo porque cuando se publica este grabado está ya en vigor la fatídica leyenda negra.

A través de todas estas imágenes se presenta un personaje cambiante como lo hemos podido contemplar en los artículos que las preceden. Creo que es el final que se merecía este libro dedicado a la gran figura de Juan Sebastián Elcano, como homenaje a uno de los marinos más importantes de la historia de la humanidad.

Quiero terminar felicitando y agradeciendo a cada uno de los autores su aportación porque me parecen de una calidad admirable. He disfrutado leyéndolo y para mi es un honor aparecer como coordinadora. Estamos ante lo que yo llamo “un pequeño gran libro”, tal como me han parecido algunos que he tenido el placer de leer. Como ejemplo de lo que quiero decir citaré dos muy distintos que vienen ahora a mi mente: *El Viejo Mundo y el Nuevo* del profesor John Elliott o *El túnel* del novelista Ernesto Sábato. Dos pequeños libros por su tamaño pero que encierran toda la plenitud que se espera de una gran obra. No estoy comparando con ellos el que ahora presentamos, del mismo modo que ellos mismos no tienen comparación entre sí. Lo que quiero decir es que no son necesarias muchas páginas para obtener un buen libro de un tema aunque éste parezca inabarcable. Y creo que aquí se ha conseguido. Por eso me siento orgullosa de haber podido coordinarlo y felicito a los autores, a la Real Academia Sevillana de Buenas Letras y a la Fundación Unicaja que hicieron posible que se escribieran los textos que aquí aparecen. Y por supuesto, a Papeles del Sur por su bella edición.

Enriqueta Vila Vilar

CAPÍTULO I

LA NAO VICTORIA

Y SUS HOMBRES

Guadalupe Fernández Morente

Doctora en Historia de América

Fundación Nao Victoria

Hablemos del barco que protagonizó la Primera Vuelta al Mundo. El extraordinario navío que por navegó los grandes océanos, dejando en su popa 37.753 millas náuticas, abriendo el soñado paso hacia el Oeste y venciendo algunas de las zonas más peligrosas para la navegación del planeta. En definitiva aquel navío que abrazó y cerró el mundo por primera vez en la historia de la navegación. Veamos qué sabemos de esta nave. Cómo pudo ser, los grandes hitos que logró durante su inmensa travesía, quiénes fueron algunos de los hombres que la tripularon y cuál fue su destino final.

Primeras noticias

La primera referencia documental que conocemos sobre esta célebre nao en los documentos de la *Armada del Maluco*, está fechada el 24 de septiembre de 1518, en un escrito titulado “Relación de gastos hechos para la Armada de Magallanes” (1518- 1519), que señala que:

“En 24 de septiembre de 1518 años, se libraron a Pedro de Areysmending, veçino de la villa de Ondaroa, ochoçientos [roto] de oro, que son por la nao nombrada Sa[roto], que de él se compró por los dichos ochoçientos [roto]”¹

¹ Archivo General de Indias (A.G.I.) Contratación 3255, L. 1, Fol. 3r. “Relación de gastos hechos para la Armada de Magallanes”. 1518- 1519.

Noticia que señala el origen de su propietario y del nombre de la nao, y que nos llevan irremediamente a otro documento que custodia el Archivo de Protocolos de Sevilla. Un escrito firmado ante escribano público en la ciudad hispalense el 23 de septiembre de 1518 - tan solo un día antes del anterior- en el que consta que una nao nombrada *Santa María*, propiedad de los citados Pedro de Arismendi y de Domingo de Apallua, vecinos de Ondárroa, fue tomada por los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla para la *Armada de la Especiería*.

*“Digo que por quanto vos, los señores juezes ofiçiales de la Casa de la Contrataçión de las Yndias del mar océano por sus altezas, que residís en esta çibdad de Sevilla, me habéis tomado a mi (Pedro de Arismendi) e al dicho mi padre (Domingo de Apallua, vecino de la villa de Andarroa, que es en el condado de Vizcaya), nuestra nao nombrada Santa María, para serviçio de la reyna e del rey su hijo, nuestros señores, para una armada que sus altezas mandan hacer para yr a descubrir a las Yndias del mar oceáno, de la qual dicha armada son capitanes Fernando de Magallanes y el comendador Ruy Falero...”*²

Documentos que nos llevan a identificar esta nao *Santa María*, con la que a los pocos días de ser redactados, aparece nombrada en los papeles de la armada como *SantaMaría de la Victoria* y en adelante *Victoria*:

“En tres de octubre de 1518 años, se libraron a Juan Martínez Marquina, despensero de la nao nombrada Santa María de Vitoria, cuatro ducados e un real, que son por [roto]...”

*“Lunes, diez de octubre, e martes e miércoles e jueves e viernes e sábado siguientes, que son seys días, anduvo en la nao Victoria, Diego Bernal, carpintero en labrar en la dicha nao, a 85 por día. Montan 510”*³

Probablemente el barco tomara su nombre de *Victoria* en Sevilla, cuando pasa a formar parte de la expedición, ya que coincide con el de la advocación de la imagen titular del templo trianero de Nuestra Señora de la Victoria de los frailes Mínimos, donde se realizó la solemne ceremonia antes

² Archivo Histórico Provincial de Sevilla y de Protocolos de Sevilla, 91241, Fol. 316r-317v.

³ A.G.I. Contratación 3255, L. 1, Fol. 4r.

de la partida, en la que Magallanes recibió el estandarte real de la armada e hizo juramento antes de zarpar. Imagen, ante a la que además acudieron en peregrinación a su arribada a Sevilla, los dieciocho supervivientes tras circunnavegar el planeta. Aunque sigue sin estar claro el origen la relación de Magallanes con esta Virgen trianera, ya que era una advocación recientemente llegada a Sevilla y por tanto no se le presume un gran arraigo aun entre la gente de mar y las expediciones que se aprestaban en su río. El Monasterio de Santa María de la Victoria de Frailes Mínimos de la Orden de San Francisco de Paula se había establecido en la ciudad en 1516, apenas dos años antes del comienzo de las preparativos de esta expedición.

Respecto al origen de la nao *Victoria*, José de Arceche en su biografía de “Elcano” publicada en 1969, apuntaba que se construyó en Zarautz. Basada su afirmación en una nota al margen que figuraba en una copia de un manuscrito firmado por el bachiller Juan Martínez Zaldivia, de su obra *Suma de las cosas cantábricas y guipuzcoanas* del siglo XVI.

“Fabricóse en Guipúzcoa en la villa de Zarauz, por cuenta del capitán Juan Sebastián Elcano cuyo solar es en Aya”⁴

Una nota marginal en una copia realizada medio siglo más tarde, que no se tiene localizada a pesar de los afanes de los propios historiadores locales de Zarautz. Por otro lado desconcierta que en ella se diga que fue *fabricada* “por cuenta del capitán Juan Sebastián Elcano”, ya que resulta difícil de creer que siendo Elcano propietario de esta nao, y por lo tanto buen conocedor de su comportamiento en la mar, fuera destinado como maestre a la nao *Concepción* y no a su propio barco en la expedición.

	Toneles	Coste	Tonel/ maravedí
San Antonio	120	330.000	2.750
Trinidad	110	270.000	2.454
Concepción	90	228.750	2.541
Victoria	85	300.000	3.529
Santiago	75	187.500	2.500

Sin embargo, recientemente, la aparición del ya citado protocolo notarial de Pedro de Arismendi y de Domingo de Apallua - publicado en el año 2014 en un estudio de Fernando Aguirre Aramaio en la *Revista Hondarroa-*,

⁴ Arceche, José de. Elcano. San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana, 1969, pp. 66.

apunta a un nuevo origen de la nao, el de la villa de Hondarroa, rebatiendo la tradicional teoría de la cuna de la nao Victoria en Zarautz, con un fundamento documental mucho más sólido.

Adquisición

En las primeras Órdenes Reales que se emiten a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla tras la firma de las capitulaciones de la *Armada de la Especiería*, se detallaba claramente cuál debía el porte de las cinco naos que la compondrían.

*“Yo vos mandaré armar cinco navíos, los dos de 130 toneladas cada uno, y otros dos de 90, y otro de 60 toneles, bastecido de gente e mantenimientos e artillería, conviene a saber, que vayan los dichos navíos bastecidos por dos años.”*⁵

Cuatro meses más tarde, Carlos I envía a la Casa de la Contratación de nuevo una relación detallada de cómo como debían de ser las naves y todos sus pertrechos, en la que se rebajaba la capacidad de bodegas de la armada en 40 toneles, manteniendo sin embargo el número de los tripulantes.

Tras esta orden, por fin se puso en marcha la adquisición de los barcos y en verano de 1518, el capitán Cristóbal Vizcaíno y al maestre Antón Yáñez son enviados a Cádiz para que averiguaran qué barcos aptos y suficientes se encontraban por aquellas aguas para que pasaran a formar parte de la armada. Una operación que posteriormente remata el factor de la Casa de la Contratación, Juan de Aranda, que viajó a esta ciudad para la compra de las naves, de cuya gestión nos queda esta valiosísima referencia a la nao *Victoria*:

*“Trescientos mil maravedís, que costó la nao Victoria, que será de porte de 85 toneles, la qual con sus aparejos y batel costó lo dicho”*⁶

Según el precio al que se pagó el tonel de esta nao, vemos en la comparativa del coste del tonel/maravedís del resto de los barcos, que la *Victoria* fue la más cara de las naves que se adquirieron.

⁵ A.G.I. Patronato 34, R.1, Fol. 2v. Testimonio de la confirmación por Juana I y Carlos I de la capitulación asentada por el Rey con Fernando de Magallanes y Ruy Falero para el descubrimiento y contratación de la Especiería. 1523-1-24.

⁶ A.G.I. Patronato 34, R. 10, Fol. 2r. Relación del coste de la Armada de Fernando de Magallanes para el descubrimiento de la Especiería. 1519.

En concreto, 38 % más que el resto, lo que indica que probablemente fuera la que se encontraba en mejor estado, estaba mejor equipada o era de construcción más reciente. De hecho, así parece confirmarse en el largo listado de trabajos de las reparaciones y compras de equipamientos nuevos para las naos de la *Armada del Maluco* antes de partir, ya que las de este barco fueron muchos menores en relación con las que se hicieron por ejemplo en la *Trinidad*, en la que se trabajó intensamente desde el inicio de estas tareas y las labores fueron mayores.

Reparaciones y puesta a punto

Adquirida en Cádiz, la nao *Victoria* y el resto de los barcos, se trasladaron a Sanlúcar de Barrameda a finales de septiembre o principios de octubre de 1518, donde embarcaron los pilotos del río que las subieron hasta Sevilla. Una vez en la ciudad hispalense, las dejaron atracadas en el Muelle de las Muelas, donde comenzaron los exhaustivos trabajos de su reparación y puesta a punto para encarar su inmensa travesía en las mejores condiciones posibles.

Tradicionalmente se ha ubicado este muelle de las Muelas en la orilla de Triana del Guadalquivir, en la margen derecha del río, sin embargo según los datos recientemente aportados por Antonio Collantes de Terán, este muelle pudo estar localizado en la margen del Arenal frente a las Atarazanas⁷. Afirmación que justificaría los constantes acarreos de materiales que se produjeron entre los astilleros medievales y los barcos de la armada durante su aprovisionamiento.

Inmediatamente comenzaron las tareas para la puesta a punto de las naves, comenzando por las operaciones de varada para poder realizar el trabajo en sus maderas y reparar sus cascos en profundidad. Para ello, en la orilla del río se excavaron fosas y se prepararon los “basos” - estructuras que servían de cunas- para sacar las naos a tierra. Un trabajo en el que se ocuparon 26 peones “*hasta la noche*” a real por día, aunque finalmente se les pagó más “*porque se hallaron que se les dio poco*”, seguramente por la dureza de la jornada. Una vez hechas las zanjas y preparadas para recibir

⁷ Fundamenta su afirmación en un registro notarial de Sevilla de 20 de septiembre de 1440, en el que se señala lo siguiente: “que puede aver tres semanas, poco más o menos, que el dicho Martín Sánchez, cuchillero, que veno a la puente desta dicha çibdad a buscar quién le pasara una piedra muela de barvero, desdel puerto de las Muelas del ryo de Guadalquivir desta dicha çibdad, a la dicha Triana...” (Ostos Salcedo, Pilar. Registros Notariales de Sevilla (1441- 1442). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, 2010, pp. 202). Collantes de, Antonio. “Los primeros siglos del Barrio de Triana”, en Rodríguez Babío, Amparo (coord.). Santa Ana de Triana: aparato histórico-artístico. Sevilla: Fundación Cajasol, 2016, pp. 27- 41.

las naos, se sacaron con ayuda de los cabestrantes y en pesadas maniobras en las que participaron más de 30 marineros y peones, durante las que *“un hombre se quebró la pierna y se pagaron seis reales para que se curase”* y se le dio además para su alivio, pan, sardinas, granadas, naranjas, aceite, vinagre, membrillos y rábanos, que mandó comprar el propio Magallanes.

Con esta operación, daban inicio los intensos meses de puesta a punto de las naos de la armada. Se procedió a repasar toda su tablazón, tanto de la obra viva como de la obra muerta, sustituyendo las tablas que estaban en mal estado para finalmente carenarlas y calafatearlas, y se reconocieron meticulosamente sus arboladuras, jarcias y velas, sustituyendo las necesarias para dejarlas en perfecto estado. Las labores para el apresto desde entonces no cesaron y se sucedieron de manera ininterrumpida desde octubre de 1518 a agosto de 1519.

Durante los diez meses que transcurrieron desde el inicio de la puesta a punto de los barcos hasta la fecha de partida, la nao *Victoria* quedó atracada en el Muelle de las Muelas, del Arenal o Triana, y ya desde dicho mes de octubre se comenzaron a labrar sus maderas por carpinteros y calafates, como indica esta cita:

*“Lunes, diez de octubre, e martes e miércoles e jueves e viernes e sábados siguientes, que son seys días, anduvo en la nao Victoria, Diego Bernal, carpintero en labrar en la dicha nao, a 85 (maravedís) por día”*⁸

Meses en los que hubo un trajín continuo entre el barco y las Atarazanas, ya que en el antiguo astillero sevillano se descargaron maderas y estopa para los navíos de la expedición, y a sus naves se llevaron los cables de las jarcias y las entenas desde el río, para probablemente preparar el aparejo de los barcos bajo sus bóvedas, para después ser transportados e instalados en las naos. Los carpinteros y calafates trabajaron en sus costados y puentes, y se constata que se adquirieron para esta nave lastre y planchas de hierro. Las obras de mayor entidad que se le realizaron, fue el reemplazo una de sus gavias que hizo un carpintero de Triana o el repaso de su cámara y su bitácora con maderas nobles, abedul y castaño.

“Gavias. Que pagó este día (5 de marzo de 1519), a Hernán Rodríguez, carpintero vecino de Triana, ocho ducados e medio quehubo de haber por tres gavias... una para la Vitoria.”

⁸ A.G.I. Contratación 3255, L. 1, Fol. 57v.



“Tablazón. En 17 de junio se pagaron a Pedro de Mantara gallego, trezientos e setenta e çinco maravedís por seys tablas de castaño, que de él se compraron para las vitácuras de la naoVictoria.”⁹

Probablemente se sustituyó además muy buena parte de su jarcia firme y de labor justo antes de partir, ya que en julio de 1519, se registra el pago de más de 2.500 kilos de cabos a un cordonero llamado Segura, y se pintó en alguna de sus velas la cruz de Santiago como las que llevaban el resto de los barcos, al menos en sus mayores, ya que sabemos que el 13 de julio de 1519, se pagó a Francisco Villegas, pintor de Sevilla, por ocho cruces grandes que pintó en las velas de la armada.

“En 13 de julio de 1519 se pagaron a Francisco de Villegas, pintor, por ocho cruces grandes que pintó en las velas de las naos del armada, dos mil e treçientos, los quales juró Antón Ximénez, pintor del Alcaçar que meresçía el dicho Villegas. 2.300 maravedís.”¹⁰

El resto del equipamiento que se compró específicamente para la nao fueron cadenas de hierro para sus pañoles, madera de pino de Utrera para repasar algunas de sus tablas, axios para sus anclas esteras y puós. Escaso equipamiento nuevo en comparación con el que fue necesario para el resto de los barcos, a los que se sustituyeron elementos tan importantes como

⁹ Ibidem. Fol. 57v y 84v.

¹⁰ Ibidem. Fol. 89v.

timones, vergas o palos mayores. Lo que nos constata que efectivamente este barco pudo encontrarse en mejor estado que el resto de las naos en el momento de su compra, y de ahí el mayor coste en la proporción del tonel / maravedí en la compra.

De hecho, los trabajos de los carpinteros y los calafates en la nao *Victoria*, tomaron intensidad tan solo unos meses antes de la partida, y hasta julio de 1519 no vemos hasta 13 calafates repasando sus costados, a diferencia de por ejemplo la nao *Trinidad*, que sufrió una amplia reparación y puesta a punto de sus maderas desde el principio de los preparativos.

Durante estos meses de puesta a punto, aparece como contra maestre de la *Victoria*, precisamente el hombre que la traería de regreso a España años después culminando la primera vuelta al mundo: Juan Sebastián Elcano, que figura claramente en la “Relación de gastos de la Armada” participando activamente en los preparativos de la expedición desde enero de 1518, como se indica en el pago de sus jornales.

“Juan Sebastián Del Cano, contra maestre de la nao Vitoria, començó a servir sábedo 8 de enero de 1519, ha de haber de sueldo e manteny-miento, 1.500 maravedís por mes, diéronsele por el sueldo de siete días, un ducado”¹¹

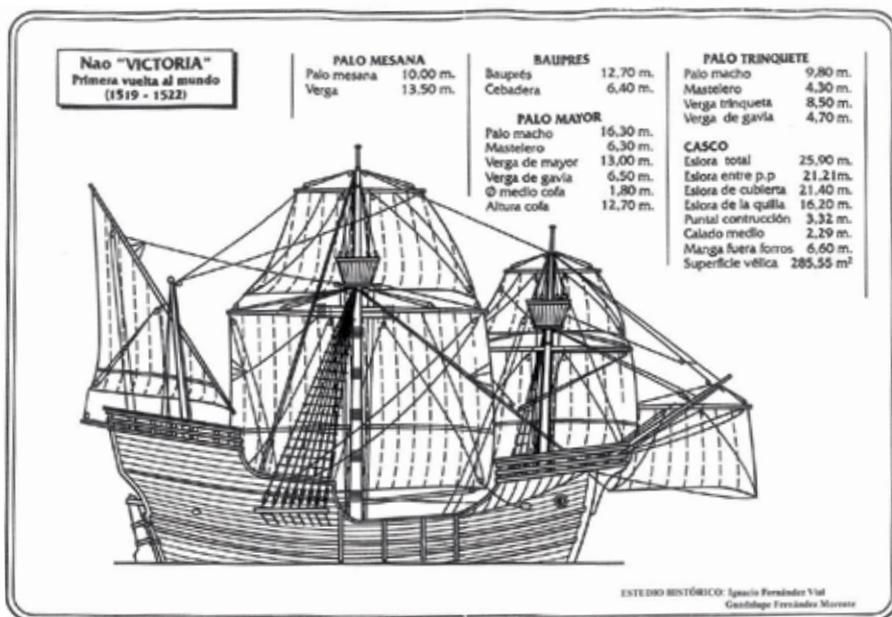
Junto a Elcano, vemos a otros hombres que trabajaron en la nao *Victoria* durante el apresto de la armada, que posteriormente se enrolaron en su tripulación y zarparon con ella desde Sevilla: Antón Salomón, contra maestre, Pedro Gallego, marinero, Felipe griego, marinero, Ginés de Mafra, marinero, Maestre Andrés, lombardero, Juan Gallego, grumete, Juan Gómez, grumete, Dieguito, paje y Domingo, calafate.

Características de la nao Victoria

No existe planos originales de la nao *Victoria* que nos describan sus características principales, sus formas y detalles. Contamos con algunas fuentes documentales directas que aportan datos muy valiosos sobre su arboladura, armamento y algunos equipamientos, pero que no dan datos fundamentales como su arqueo, formas y dimensiones principales.

Aunque hay algunas referencias directas a la *Victoria* en la relación de gastos de los preparativos de la expedición, curiosamente, conocemos mu-

¹¹ Ibidem. Fol. 33v.



cho más de ella a través de los documentos que se generaron a su regreso. Destaca entre ellos, la relación que el tesorero de la Casa de la Contratación, Domingo de Ochandiano, hizo del equipamiento y la artillería que la nao traía levantada apenas cuatro días después de su llegada, el 12 de septiembre de 1522¹². Documento que se completa con la relación que cinco meses después, en febrero de 1523, redactó el escribano público de la ciudad, Francisco Castellanos, del aparejo y equipamiento que tenía el barco antes de proceder a su almoneda pública.¹³

Estas relaciones son tan extensas que permiten por ejemplo conocer cómo eran sus jarcias, firme y de labor, faltando únicamente alguna, como la escota de la cebadera, o quelllevaba ocho obenques mayores por banda, cuatro en la mesana y diez en el trinquete. Estas listas apuntan a que el palo mayor contaba con dos vergas, mayor y gavia, el mesana, con una entena, el bau-

¹² A.G.I. Contratación 5090, L.4, Fols. 85r- 87v. Relación de la jarcia y velas y aparejos y armas y artillería y otras cosas que recibió Domingo de Ochandiano de la nao Victoria en 12 de septiembre de 1522.

¹³ Archivo Histórico Provincial de Sevilla y de Protocolos de Sevilla, V, 1523, 1, Fol. 156v sigs. Venta y almoneda de la nao Victoria, rematada a 285 ducados de oro por Fernando de Zuazo, factor de Esteban Centurión, mercader genovés. Gradas de la Santa iglesia Catedral de Sevilla, 16- 27 de febrero de 1523; Colección Celestino López Martínez (CELOMAR), 19927P/12, Tomo VIII, 1186; Documento transcrito por JUAN GIL en "La almoneda de la Victoria", Suplemento de Estudios Americanos, 45 (1998): 105- 116.

prés arbolaba una cebadera, y que el palo trinquete arbolaba, al igual que el mayor, dos velas, llamadas trinquete mayor y gavia del trinquete, también llamadas borriquete o velacho.

Aparte de estos datos, poder definir sus formas, características principales y detalles constructivos del barco - casco, desplazamiento, formas, arqueo y dimensiones principales- pasa por un proceso de investigación basado en el análisis pormenorizado de las fuentes documentales de las que disponemos, así como de tratados de construcción naval de la época, dibujos, iconografía y exvotos de naos de la época, referencias a las naves en las crónicas de los tripulantes de la expedición, otras crónicas de expediciones navales españolas y portuguesas de los siglos XV y XVI, y algunos restos arqueológicos.

Éste estudio fue llevado a cabo por Ignacio Fernández Vial para la construcción de la réplica a escala real de esta célebre nave, cuyos resultados se publicaron en el año 2001¹⁴. En él consiguió definir las formas, características principales y detalles constructivos del barco: el casco, su desplazamiento y formas, arqueo, dimensiones, arboladura, palos y vergas, jarcia firme y de labor, velas, pinzote, forro de la obra vida, equipamientos, procedimientos constructivos y materiales. Resultados con los que fue construida su réplica en 1991, con las siguientes características principales: una nao de 26 ms. de eslora, de roble y pino, de 286 m² de superficie vélica en sus seis velas, que arbola mayor, trinquete, mesana y bauprés, gobernada por el pinzote, con cubiertas combés, tolda, toldilla, castillo de proa y bodega, de apariencia oscura por la brea que untaba sus maderas y su jarcia firme y de labor.

El viaje más asombroso de la historia

Aquella nao *Victoria*, cuarta en tamaño de la expedición partió de Sevilla en agosto de 1519, con 45 hombres y uno más que se incorpora en Tenerife - un total de 16 marineros, 11 grumetes, 4 pajes, 20 hombres de armas, un calafate, un tonelero, un carpintero, un despensero, un lengua, un cirujano y un barbero, un clérigo, un escribano y el aguacil mayor-, llevando por capitán a Luis de Mendoza, por piloto a Vasco Gallego, por maestre a Antón Salomón y por contra maestre a Miguel de Rodas.

Un pequeño barco donde la vida a bordo resultaba durísima, con apenas espacios libres habitables para encontrar descanso, las bodegas selladas

¹⁴ Fernández Vial, Ignacio y Fernández Morente, Guadalupe. La primera vuelta al mundo. La Nao Victoria. Sevilla: Ed. Muñoz Moya, 2001. Pp. 72- 77.



con los víveres, una cubierta combés corrida por el agua que desaguaban sus imbornales y un balance continuo por sus formas redondas. A lo largo de 3 años y 14 días, navegó 37.753 millas náuticas (69.918 Km), cruzando los grandes océanos del planeta. Fue la única nave superviviente de la expedición: la nao *Santiago* naufragó al dar contra unos bajos en el río Santa Cruz, la *San Antonio* desertó y regresó a España en el estrecho de Magallanes, la *Santiago* fue quemada en Filipinas, y la nao *Trinidad* sufrió una importante avería en su quilla que le impidió volver desde las Molucas.

A lo largo de su inmenso periplo la nao *Victoria* protagonizó varios hitos de enorme importancia para la expedición. Cruzó el Atlántico, en cuya travesía, su maestre Antonio Salomón fue condenado por el llamado “pecado nefando” con el grumete Antonio Ginovés, y fue testigo de la tensión creciente entre el capitán general y Juan de Cartagena, que acabaría preso en la nao durante el cruce de este océano. Mas al sur, bordeando la costa sudamericana, vivió el motín de San Julián presenciando cómo mataron a puñaladas a su capitán Luis de Mendoza, y cómo un Juan Sebastián Elcano maestre de la *Concepción*, fue degradado a marinero y pasó a engrosar las listas de su tripulación.

En latitudes aún más meridionales, la *Victoria* protagonizó una de las travesías más impresionantes de todo el viaje: el descubrimiento del paso que por fin permitía a los marinos castellanos seguir navegando hacia el Oeste para alcanzar la región asiática, y al que se le quiso poner su nombre. Así se nos cuenta en la “Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa”, al producirse el primer avistamiento del Estrecho el día 21 de octubre de 1520:

*“Nos encontramos en un estrecho, al cual pusimos nombre de estrecho de la Victoria, porque la nave Victoria fue la primera que lavio, aunque algunos lo llamaron el estrecho de Magallanes, porque nuestro capitán se llamaba Fernando de Magallanes”.*¹⁵

Reconoció aquel estrecho y fue la nave elegida para salir a buscar a la *San Antonio* en aquel laberinto de canales, batiéndose con vientos huracanados y corrientes fortísimas en una de las regiones más inhóspitas del planeta. Desde el río de las Sardinias algunos de sus hombres navegaron a tierra en su chalupa, divisaron el anhelado fin del estrecho de Magallanes - cabo Deseado-, y vieron como el Pacífico se abría en sus proas, el 28 de noviembre de 1520.

*“Los marineros de la chalupa volvieron al tercer día, y nos comunicaron que habían visto el cabo en que terminaba el estrecho y un gran mar, esto es, el Océano. Todos lloramos de alegría...”*¹⁶

Ya en el Pacífico, la nao *Victoria* fue de uno de los primeros barcos europeos que atravesó el mayor océano de la tierra en toda su extensión. 99 Días sin escala durante los que padeció el tremendo azote del escorbuto, por el que Pigafetta nos habla de 20 fallecidos a bordo. En las islas Filipinas recorrió Homonhón, Limasawa, Cebú, Bohol, Panglao, Mindanao, Kagayán o Palawán, viendo morir a muchos de los hombres en desafortunados encuentros con los indígenas - entre ellos a su capitán general- y cómo iban mermando las listas de los tripulantes, hasta que tuvieron que quemar a una de sus compañeras de viaje, la *Concepción*.

En una isla a la altura de Borneo, la *Victoria* fue sacada al monte para calafatear sus tablas, castigadas tras casi dos años de travesía, y le eligieron un nuevo capitán, Juan Sebastián Elcano - el 16 de septiembre de 1521, fecha en la que figura en los documentos que empieza a recibir su salario como tal-, sin saber aún, que con él se enfrentaría a una de las travesías más asombrosas de la historia.

Fue una de las dos naves que alcanzó el objetivo soñado de la expedición, y el 7 de noviembre de 1521, avistó por su proa el archipiélago de las Molucas. Pigafetta nos describe la alegría de sus hombres con estas palabras:

¹⁵ “Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa que fue en la nao Victoria el año de 1519”, en *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid: Miraguano Ediciones / Ediciones Polifemo, 2012. Pp. 114

¹⁶ “Primer Viaje entorno del globo. Noticias del Nuevo Mundo, escritas por Antonio Pigafetta”, en *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid: Miraguano Ediciones / Ediciones Polifemo, 2012. Pp. 215



“Dimos gracias a Dios, y en señal de regocijo disparamos toda la artillería. No debe de extrañar nuestra alegría al ver estas islas, si se tiene en cuenta que hacía veintisiete meses menos dos días que corríamos los mares y que habíamos visitado una infinidad de islas, buscando siempre las Maluco”¹⁷

En aquellas islas, cargada su bodega con un auténtico tesoro de clavo, la nao *Victoria* se despidió de la única nave que quedaba junto a ella de la expedición, la *Trinidad*, e inició el fabuloso viaje de regreso. Hizo escala en Timor, donde dos de sus tripulantes - Martín de Ayamonte y Bartolomé de Saldaña- huyeron a nado, y con 46 hombres y una docena de indios, prosiguió la navegación más admirable de su inmenso viaje. 262 Días de navegación en solitario y sin apenas escalas.

El 7 de febrero de 1522, comenzó la inmensa travesía del cruce del Indico y del Atlántico por la costa africana. Para evitar las rutas portuguesas la *Victoria* se dirigió hacia el Suroeste y atravesó el Indico Sur por una de las zonas más peligrosas del planeta para la navegación, “los Cuarenta Rugientes”, donde encaró tres meses de duros temporales, vientos y corrientes en contra.

Un temporal mantenido que no dio tregua al barco y sus hombres, que exhaustos y al borde sus fuerzas, pasaron jornadas enteras dando a

¹⁷ Ibidem. Pp. 282

la bomba y achicando las vías de agua. El casco se abrió y los palos sufrieron, al punto que rompieron el trinquete doblando el cabo de Buena Esperanza, una avería que de una manera inexplicable lograron reparar con un palo de fortuna. El hambre y la enfermedad se cebó con sus hombres, que tras un esfuerzo titánico por mantener el barco a flote y sus vidas a salvo, consiguió tras una escala frustrada en Cabo Verde, regresar a España.

El regreso

Por fin, el 6 de septiembre de 1522 la nao *Victoria* hacía su aparición por la barra de Sanlúcar de Barrameda. Única superviviente de la *Armada de la Especiería*, que culminaba la primera vuelta al mundo, la mayor aventura marítima de la historia. Por fin, llegaban con ella las ansiadas noticias sobre el destino de esta expedición, de la que tras tres años de silencio, roto tan solos por la inquietantes noticias que trajo *San Antonio*, no se sabía nada en la corte castellana.

Un pescador sanluqueño que se encontraba calando sus redes cerca de Salmedina, le ayudó a atravesar la peligrosa entrada del Guadalquivir, y en seguida otros pescadores y vecinos de la villa, se apresuraron en socorrer aquella nave desvencijada y a sus exhaustos tripulantes. Llegaban a bordo 18 hombres y al menos tres indios - Juan Cermeño, Francisco y Manuel-, con Juan Sebastián Elcano como capitán, que ese mismo día fondeados en Sanlúcar, y a bordo de la nao *Victoria*, escribió al rey Carlos I la célebre carta en la que resumía los sucesos del viaje y le comunicaba con orgullo que habían “*descubierto y redondeado toda la redondez del mundo yendo por el occidente e viniendo por el oriente*”.

La nueva puso en marcha las gestiones de la Casa de la Contratación para recepcionar la nao, y se encargó inmediatamente a su ya tesorero Domingo de Ochandiano, que se ocupara de los gastos para auxiliar a los hombres, organizar la subida de la nave a Sevilla y sobre todo de salvaguardar la valiosa carga de clavo que traía en sus bodegas.

Así, el 7 de septiembre se compró un barco de seis remos cargado con vino, pan, roscas, un cuarto de vaca y melones, para refresco de los tripulantes. Gobernado por quince hombres que organizó Juan Vizcaíno y llevando a bordo al escribano real Juan de Huguivar “*para que estuviese en guardia de lo que venía en ella juntamente con el capitán Juan Sebastián Delcano, y no dexase entrar a persona ninguna*”, salió al encuentro de la *Victoria* en las



Horcadas para ayudarla a subir el río Guadalquivir hasta Sevilla “*porque la gente della venía enferma y poca*”.

El patrón encargado de realizar el remolque fue el sanluqueño Gaspar García, que después de dos días de duro remar y tras pasar la noche en Coria, fondeó la nave en Sevilla, el 8 de septiembre de 1522, exactamente en el mismo lugar del que había partido la armada tres años antes.

Sus hombres

El regreso de la nao *Victoria* permitió a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, conocer el destino que habían sufrido sus tripulantes. Recogieron las listas de fallecidos, de los que volvieron, de los infortunios de otros y las declaraciones de los supervivientes. Con esa información pudieron calcular el finiquito de los salarios y otras ganancias pendientes, indicando quiénes eran los favorecidos de sus pagos, las limosnas que habían dejado y algunas de sus últimas voluntades.

Como resultado de este proceso, aquellos 18 hombres que regresaron con la nao *Victoria*, figuran en la lista de los 40 afortunados que recibieron tras la expedición el pago total de sus salarios y de las quintaladas por el valor del clavo que habían conseguido cargar en el barco. El profesor P. Emilio Pérez- Mallaina, señala que el clavo que se entregó a estos tripulantes supuso un 20% del total del que llegó en las bodegas de la nao, y que teniendo en cuenta que esta especia alcanzaba hasta 70 veces más su valor

en España que en las islas de origen, estas quintaladas supusieron sin duda la gran recompensa para aquellos hombres, doblando en mucho el salario correspondiente a los tres años de expedición.¹⁸

Los tripulantes que consiguieron sumar estas importantes cantidades a sus ganancias fueron los que regresaron con la nao *Victoria*, los que habían ido muriendo en su travesía de vuelta a España, los que lograron llegar a España después de haber sido apresados en Cabo Verde, un indio de las Molucas, dos hombres que habían sido pilotos del barco y uno de sus sobresalientes que pasó a la *Trinidad* en las Molucas “*por la neçesidad que de él había para hacer carbón para adobar la nao*”.

Los pagos de estos finiquitos comenzaron en 1522 con Pigafetta, y la gran mayoría continuaron en progresión durante 1523 y 1524, hasta cantidades menores que se acaban de abonar en 1525. Aunque algunos tripulantes vieron cómo se les descontó parte del clavo que venía consignado a su nombre porque se habían excedido en las cantidades que podían tomar según su cargo, como sucedió con las del contador Martín Méndez, el propio Juan Sebastián Elcano, el piloto Francisco Albo, el contraamaestre Miguel de Rodas o el lombardero Maestre Hanse.

Algunos de estos hombres legaron las liquidaciones completas de sus beneficios al convento de Nuestra Señora de la Victoria, como fueron Miguel Veneciano, Nicolás de Capua, o el caso destacado de Lope Navarro, marinero de la *Victoria*, que falleció por enfermedad apenas un mes antes de llegar a España - el 8 de junio de 1522- tras hacer testamento en aguas del Atlántico, por el cual legaba todas sus ganancias, que ascendían a la importante suma de 80.413 maravedís, al convento trianero.

Algunos de los hombres de la *Victoria*, recibieron además otras gratificaciones. A Juan Sebastián Elcano se le concedió un escudo de armas con la leyenda “*Primus Circumdedisti Me*” y una pensión vitalicia de 500 ducados, y al piloto Francisco Albo, el maestre Miguel de Rodas y el contador Martín Méndez, se les asignó igualmente una pensión vitalicia de 50.000 maravedís anuales.

A lo largo de toda su travesía, la nao *Victoria* tuvo cuatro capitanes: Luis de Mendoza, que murió apuñalado en el motín de San Julián, Duarte de Barbosa, primo de la mujer de Magallanes, que trató de huir con los indios en Cebú donde finalmente encontró la muerte, el alguacil Gonzalo

¹⁸ Pérez- Malláina, P. Emilio. “Los hombres del viaje más largo”, en *El Viaje más largo. La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid: Ministerio de Cultura, Acción Cultural Española, 2019. Pp. 105- 109.

Gómez de Espinosa y finalmente Elcano. Entre los hombres que la pilotaron, encontramos a Vasco Gallego, piloto de la Casa de la Contratación desde 1517, al que le acompañaba su hijo, Vasquito, como paje. Apenas un niño, que vio cómo su padre moría una semana antes de culminar el cruce del Pacífico, pero que navegó por todo el mundo en la nao *Victoria*, y tras ser arrestado en Cabo Verde consiguió regresar a Sevilla. Otro de sus pilotos fue el genial Francisco Albo, que nos dejó su magnífico derrotero, que ocupó el puesto de piloto de la nao en Filipinas el 19 de abril de 1521, y la trajo hasta España.

De entre los dieciocho hombres que regresan con *Victoria*, siete de ellos salieron y regresaron a Sevilla a bordo de ella, y podemos decir que por tanto son los auténticos marinos supervivientes de la nao *Victoria*. Estos son sus nombres y semblantes a lo largo de la expedición¹⁹:

Miguel de Rodas: natural de Rodas. Ocupó los cargos de contra maestre y maestre de la *Victoria*. Regresó con la edad aproximada de 30 años. Recibió al regreso el finiquito de su salario y sus quintaladas del clavo, un total de 290.037 maravedís, y en 1523 el rey le concedió una renta vitalicia de 50 mil maravedís anuales. En 1531 su viuda, Isabel de Rodas, pleiteó reclamando el sueldo de su marido por sus servicios en esta armada y la posterior de Sebastián Caboto, que se le negaron por su sublevación y destierro en la isla de Santa Catalina (Río de la Plata) en esta última expedición en 1527, donde encontró la muerte.

Diego Gallego: natural de Bayona de Miñor (Pontevedra). Marinero de la nao *Victoria*, con la que regresó con la edad aproximada de 31 años. Recibió por el finiquito de su salario y sus quintaladas del clavo un total de 84.013 maravedís. En 1524 consta como marinero y vecino de Triana.

Nicolao de Napol: natural de Napol de Romanía (Nauplia · Grecia). Marinero de la nao *Victoria*, regresó con ella a la edad aproximada de 48 años. Recibió por el finiquito de su salario y sus quintaladas del clavo un total de 84.013 maravedís. En 1524, declaró ser vecino de Sevilla de la collación de Omniun Santorum.

¹⁹ Listado de tripulantes extraído de la relación documentada los tripulantes de la Armada de la Especiería, presentado en la tesis doctoral de la autora de este artículo: Fernández Morente, Guadalupe, Tesis Doctoral “Principio y Fin de la Armada de la Especiería” (Sevilla, marzo 2022).

Miguel Sanchez: natural de Rodas (Grecia), vecino de Sevilla. Marinero de la nao *Victoria* con la que regresó a Sevilla. Recibió por el finiquito de su salario y sus quintaladas del clavo, un total de 84.013 maravedís.

Hanse Alemán: natural de Agan (Alemania). Lombardero de la *Victoria*, pasó luego a ocupar el cargo de condestable en esta misma nao, con la que regresó a Sevilla. Recibió por el finiquito de su salario y sus quintaladas del clavo, un total de 224.208 maravedís.

Juan de Arratia: natural de Bilbao. Grumete de la nao *Victoria*, con la que regresó a la edad aproximada de 18 años. Recibió por el finiquito de su salario y sus quintaladas del clavo, un total de 64.521 maravedís.

Juan de Cubileta: Natural de Baracaldo (Vizcaya · País Vasco). Paje de la nao *Victoria*, con la que regresó a Sevilla. Recibió por sus salarios pendientes más el importe de sus quintaladas, un total de 38.756 maravedís.

El destino de la Nao Victoria

Tras su llegada a Sevilla el 8 de septiembre de 1522, la nao *Victoria* quedó atracada en el Muelle de las Muelas, y a los dos días se iniciaron las tareas para descargar los sacos de clavo que portaba en su bodega para ser transportados a la Casa de la Contratación. El 12 de septiembre el tesorero Domingo de Ochandiano, levantó una relación detallada de su arboladura, jarcias, aparejo, armas y otros equipamientos, parte de lo cual se desembarcó y depositó en las Atarazanas de Sevilla.

*“... que pagó a los chirruneros, por siete carretadas que llevaron del muelle a las atarazanas, e velas e cables e servidores de lombardas, tres reales”*²⁰

La relación citada verifica el deteriorado estado en que llegó el barco a Sevilla, por la fatiga sufrida tras su inmensa travesía, ya que en ella se incluyen alusiones constantes como *“dos pedazos de escota mayor vie-*

²⁰ A.G.I. Contratación 5090, L.4, Fol. 75v. Costes derivados del regreso de la nao *Victoria*, por Domingo de Ochandiano, tesorero de la Casa de la Contratación. Sevilla, posterior al 15 de septiembre de 1522.

jo”, “una boneta mayor hecha pedazos” o “un pasamuro con un servidor quebrado”.²¹

De hecho, mientras se sucedían las operaciones de descarga y se levantaba el inventario de la nao, la *Victoria* quedó fondeada en el río, requiriendo la asistencia de varios peones de Juan de Vizcaíno - desde el 14 de septiembre hasta el 2 de octubre- para sacar agua con la bomba de achique del barco, que presumiblemente traería más de una vía después de las miles de millas náuticas navegadas.

A partir de entonces la nao, al igual que el resto de las cosas de la armada, quedó en manos de Cristóbal de Haro, factor de la recién creada Casa de la Contratación de la Especiería, encargado de realizar la liquidación de la expedición. Su bodega fue descargada, se vendió parte de su equipamiento y algunas piezas de su artillería se emplearon para armar tres carabelas guardacostas que fueron enviadas por la Casa de la Contratación a por oro a las islas Azores.

*“Así mismo, se le entregó al dicho Cristóbal de Haro y en su nombre a Diego Díaz, su factor, la nao nombrada la Vitoria, que vino del descubrimiento de la Especiería...”*²²

Cinco meses después de su llegada a Sevilla, se decidió la venta de la *Victoria* en subasta pública, que se celebró durante los días 16 y 27 de febrero de 1523 en las gradas de la catedral de Sevilla. Transcribimos un pequeño fragmento del bellissimo documento notarial que el escribano público de Sevilla, Francisco de Castellano, levantó sobre el proceso:

“En la muy noble e muy leal cibdad de Sevilla, lunes diez e seis del mes de febrero... de mill e quinientos e veinte e tres años... para poder vender e rematar en pública almoneda la nao que agora vino con clavo del espeçiería nombrada la Vitoria, que agora está en el río de Guadalquivir desta dicha çibdad, con su barca e con toda su xarçia, por ende que quería e quiere que la dicha nao de suso nombrada, se

²¹ A.G.I. Contratación 5090, L.4. Fol. 85r- 89v. Relación de las jarcias e vela e aparejos e armas e artillería e otras cosas que recibió Domingo de Ochandiano de la nao Victoria. Sevilla, 12 de septiembre de 1522.

²² A.G.I. Patronato 34, R.25. Cuenta justificativa de Cristóbal de Haro relativa a las Armadas con destino a la Especiería de Fernando de Magallanes, Sebastián Caboto y García Jofré de Loaysa. Posterior a 1526. Fol. s/n

*traiga en venta y en pública almoneda para la rematar en la persona que más por ello diere...”*²³

La almoneda se cerró adjudicando la nao al mercader genovés Esteban Centurión en 285 ducados, en presencia del contador de la Casa de la Contratación. Como indica Juan Gil en el estudio que realizó sobre este documento notarial, la *Victoria* se había depreciado aproximadamente en un tercio sobre su valor de compra para la armada de Magallanes: 106.875 maravedís de la venta, frente a los 300.000 maravedís por los que Juan de Aranda la adquirió tres años antes en Cádiz.²⁴

La leyenda de la Nao Victoria

Poco más se conoce del destino final de la nao *Victoria*. La última noticia documental indica que a la muerte de Centurión en 1525, el barco pasó a propiedad de su hija María, y que ese mismo año, un maestre sevillano llegó a un acuerdo para despacharlo hacia la isla de Santo Domingo, aunque a finales de año no había salido a la mar. El cronista Fernández de Oviedo señaló sin embargo en 1535, que sí hizo tal viaje e incluso uno más a las Indias.

*“E aún después hiço aquella nao [Victoria] un viaje desde España a esta cibdad de Santo Domingo desta Isla Española e tornó a España a Sevilla, e desde allí tornó a esta cibdad cargada, e la vuelta que volvía a España se perdió, que nunca más se supo de ella ni de persona alguna de los que en ella yban.”*²⁵

A partir de entonces surge toda una leyenda entorno a la nao *Victoria* y cuál debía de haber sido su justo destino final, y cronistas de la época e historiadores sucesivos escribieron a lo largo de los siglos sobre un destino mucho más glorioso en consonancia a la hazaña que realizó.

Una leyenda que recogieron otros historiadores posteriores, que seña-

²³ Archivo de Protocolos Notariales de Sevilla, V.1523, 1, Fol.156v sigs. Venta y almoneda de la nao *Victoria*, rematada a 285 ducados de oro por Fernando de Zuazo, factor de Esteban Centurión, mercader genovés. Gradas de la Santa iglesia Catedral de Sevilla, 16- 27 de febrero de 1523.

²⁴ Gil, Juan. “La almoneda de la *Victoria*”, en *Suplemento de Anuario de Estudios Americanos*, 45, 1998, pp. 105- 116.

²⁵ Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia General y Natural de las Indias, islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Libro L. Prohemio. Cap. I. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1855. Tercera Parte, Tomo IV, pp. 463.

laron que así fue, y que la nao quedó en Sevilla para su inmortal memoria. Antonio de Torquemada en su obra publicada 1575, el *Jardín de flores Curiosas*, señaló que “*la nao que se llamaba Victoria está en las atarazanas de Sevilla o a lo menos estuvo como cosa de admiración*”, y en 1681, José Martínez de la Puente en su *Compendio de las historias de la India oriental*, añadió que “*los fragmentos de esta nao Victoria se guardan en Sevilla por memoria de aver sido ella sola quien dio vuelta entera a todo el orbe de la tierra y agua*”.²⁶

El ilustrado, D. José de Vargas y Ponce, haciendo acopio de los textos de varios autores que le precedieron, recogió en su *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes* publicada en 1788, que la nao *Victoria* se custodiaba en Sevilla para perpetua memoria, apuntando a la *Colección de Viajes* que tradujo Prevost, donde se afirmaba “*que este dichoso navío fue preciosamente conservado hasta que pereció de puro viejo*”, e incluso la indicación de Louis Antoine Boungevillie en la *Introducción a su viage*, de que la nao fue izada a tierra para monumento de la expedición.²⁷

Eustaquio Fernández de Navarrete recogió también estas noticias peregrinas, pero indicó textualmente que lamentablemente la legendaria nave al llegar a Sevilla fue “*remendada lo mejor que se pudo*”, y fue enviada a otros viajes a Indias que degradaron la hazaña que había logrado, expresando su rechazo y cuál debía de haber sido el justo destino final que le debía la historia a la nave protagonista de la mayor hazaña marítima de todos los tiempos.

“*¡Cuán grato no sería a los inteligentes y curiosos ir después de tres siglos a las Atarazanas de Sevilla, a examinar de qué especie y forma, era el barco que hizo la primera circunnavegación del planeta;*”²⁸

²⁶ Torquemada, Antonio. *Jardín de Flores Curiosas*, en que se tratan algunas materias de Humidad, Philosophia, Theología y Geographía, con otras cosas curiosas y apacibles. Amberes: en Casa de Juan Corderio, 1575. pp. 428. Martínez de la Puente, José. *Compendio de las historias de los descubrimientos, conquistas y guerras de la India oriental y sus Islas...*Madrid: En la Imprenta Imperial: por la viuda de Joseph Fernández de Buendía, 1681, pp. 46.

²⁷ Vargas Ponce, José de. *Relación del último viage al estrecho de Magallanes de la fragata de S. M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786: extracto de todos los anteriores desde su descubrimiento impresos y mss y noticia de los habitantes, suelo, clima y producciones del Estrecho...* Madrid: por la Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, 1788, pp. 197.

²⁸ Fernández de Navarrete, Eustaquio. *Historia de Juan Sebastián del Cano. Vitoria: [s.n], Imprenta de los hijos de Manteli á cargo de R. Ibáñez de Betolaza, 1872.1872, Doc. Núm. XVII, pp. 308.*

CAPÍTULO II

EL REGRESO DEL CAPITÁN JUAN SEBASTIÁN DEL CANO Y LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

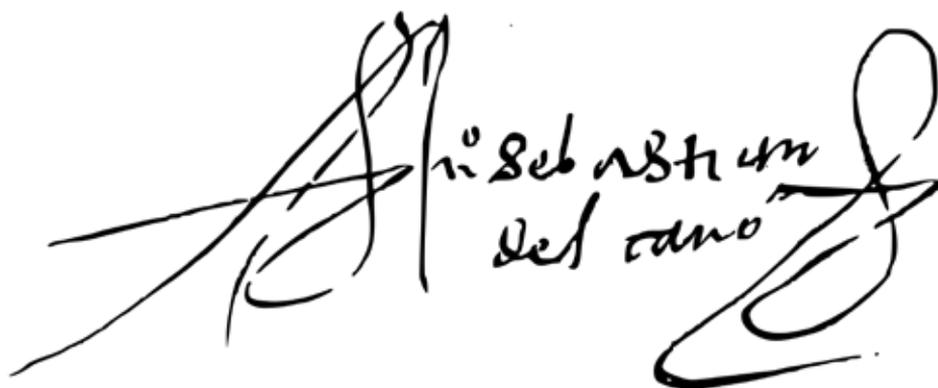
Carmen Mena García
Universidad de Sevilla

Magallanes/Del Cano: el debate interminable. Con frecuencia solemos toparnos con personajes históricos tan populares y reconocidos que no necesitan presentación. Tal es el caso de nuestro protagonista. Porque ¿quién no ha oído hablar de Juan Sebastián del Cano,¹ el famoso marino de Getaria, y de su regreso a Sevilla, a bordo de la

¹ Así firmaba el maestro vasco en los documentos que sobre él se han conservado, por ejemplo, en la carta que dirige al emperador Carlos I desde Sanlúcar -1522- o en su testamento, y así solían llamarlo sus contemporáneos: Juan Sebastián del Cano y no *Elcano* o *de Elcano* (véanse los apuntes contables de la armada de Magallanes o el rol de las tripulaciones, por citar algunos casos). Aunque existen algunas teorías al respecto, no estoy muy segura de en qué preciso momento se trastocó su apellido del *Cano*, que respeta la historiografía clásica al menos hasta los años 50 del pasado siglo, y se transmutó en *Elcano* [Elkano en la historiografía en vascuence], aunque entiendo las razones. En el Diccionario Biográfico de la Real Academia de la Historia se precisa que *Elkano* es un topónimo vasco cuyo significado es el de “paraje de heredades de labor” como efectivamente lo fue una altura donde convergían los límites municipales de los pueblos guipuzcoanos de Aya, Zarauz y Guetaria. Aya dependió antiguamente de esta barriada, llamándose Aya de Elkano. En ella existieron tres caseríos: Elkano-goena, Elkano-erdicoa y Elkano-barrena, o Elcano de “arriba”, Elcano de “en medio” y Elcano de “abajo”; y la familia del gran marino procedía de este último de ellos. <https://dbe.rah.es/biografias/6481/juan-sebastian-elcano>

Por su parte, F.B. Aguinalde, director del Archivo Histórico de Euskadi, considera como “expresión del desconocimiento que rodea su figura” utilizar el apellido Cano –desconocido en su pueblo natal- en base a su firma”. Y al tiempo, recuerda las palabras de un pariente decimonónico del famoso marino: “Todos sabemos que en Pays no hay tal apellido del Cano y sí el barrio de Elcano... nada es más regular y ordinario en los castellanos que no saben y lo que es peor ni quieren saber ni instruirse en la Lengua Bascongada”. Aguinalde Olaizola, Francisco de Borja: “Juan Sebastián de Elcano. El protagonista olvidado del relato de la primera navegación”, en *El Viaje más largo. La primera vuelta al mundo*. Braulio Vázquez Campos (ed. lit.), Alma Guerra (coord.) Madrid, Ministerio de Cultura, Acción Cultural Española (AC/E), 2019, p. 221-223.

Sin ningún propósito de polemizar o especular en un debate que ya parece superado, soy partidaria, no obstante, de respetar y mantenerme fiel a la identidad originaria del marinero de Getaria, Juan Sebastián del Cano, y como tal será mencionado en estas páginas.



Firma de Juan Sebastián del Cano en su testamento redactado en medio del Océano, el 6 de agosto de 1526.

nao *Victoria*, después de haber circunnavegado la Tierra? Pero la fama de nuestro personaje es cosa bien reciente, como explicaremos más adelante. Resulta conocido que el peso de la gloria recayó durante varios siglos en el portugués Fernando de Magallanes, capitán general de la armada de la Especiería, pese a que este murió prematuramente sin poder culminar tan siquiera la llegada a las Molucas, las islas productoras de especias, que era su objetivo principal.² De hecho más de la mitad de los relatos de la primera vuelta al mundo pivotan sobre el capitán portugués y le atribuyen logros que no le corresponden, como el hallazgo de las islas de las Especias, que no encontró, y la vuelta al mundo que no realizó, pues hacía más de un año que había fallecido. Una verdadera injusticia histórica. Ya lo anotó Carlos Sanz en la década de los setenta del pasado siglo cuando viéndose obligado a reivindicar como “el auténtico protagonista de la primera vuelta alrededor del mundo” a Juan Sebastián del Cano, advertía al mismo tiempo sobre “la cortina de silencio que ha intentado velar la legítima gloria de su nombre”.³

Evidentemente no es preciso enfrentar ambas figuras, pues aunque durante el viaje los dos marinos –el jefe y el subordinado– no se entendieron bien (de hecho Juan Sebastián participó en el motín de San Julián contra su capitán general y a punto estuvo de ser ejecutado), ambos fueron igualmente necesarios en esta magna *ópera prima*. Ni tampoco vale el reparto salomónico de la gesta, que podría traducirse en el famoso “tanto monta, monta tanto”. Lo que se tra-

² Una excelente síntesis sobre el personaje en Salvador Bernabéu: “Magallanes: retrato de un hombre”, en *A quinientos años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en la mar del Sur*, Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón, coords. México, UNAM, 2016, pp. 21-52.

³ Sanz, Carlos: *Juan Sebastián Elcano. Auténtico protagonista de la Primera Vuelta alrededor del Mundo*. Madrid, Imprenta Aguirre, 1973, p. 44.



Retrato de Fernando de Magallanes

ta es de impartir justicia: a cada uno lo que le corresponde. Y es que, como advierte Comellas en su obra más reciente, ambas figuras “se complementan y necesitan”.⁴ Sin Magallanes, Del Cano no hubiera tenido ocasión de embarcarse en una aventura que había sido ideada y planificada por el capitán portugués, un héroe de guerra, que al igual que Colón, acabó sirviendo a otro rey extranjero; ni tampoco habría podido culminar el colosal y durísimo periplo náutico que se prolongó por más de tres años. Sin Del Cano, tal y como se desarrollaron los hechos, la gesta de Magallanes no hubiera transcendido de igual forma ni

habría alcanzado la dimensión épica que lo catapultó a la fama.

A Magallanes debemos la constatación y localización del codiciado paso marítimo, esa garganta oceánica de intrincados ramales que fue bautizada inicialmente como “*el estrecho de los Patagones*” (más adelante estrecho de Magallanes para honrar a su descubridor)⁵ y la durísima travesía del Pacífico, pero ni alcanzó su objetivo, que era llegar a las Molucas, y, de haber sobrevivido, jamás probablemente se hubiera atrevido a regresar por la vía del cabo de Buena Esperanza dado que lo tenía expresamente prohibido. A Juan Sebastián del Cano le corresponde una decisión transcendental: la de realizar su tornaviaje hacia el oeste por el Índico, culminando junto a sus compañeros una extraordinaria hazaña náutica que nadie hasta entonces había logrado: la circunnavegación del globo terrestre. Y por si esto fuera

⁴ Comellas, José Luis: *La primera vuelta al mundo*. Madrid, Rialp, 2012, pp.153-154.

⁵ Pedro Sarmiento de Gamboa, partiendo del puerto de El Callao, en 1579, logró cruzar el estrecho de Magallanes en dirección contraria, bautizándolo con otro nombre que nunca arraigó: “Hago saber a todos que para hacer este viaje y descubrimiento tomé abogada y patrona a la serenísima Señora Nuestra Reina de los Ángeles, Sancta María Madre de Dios... por su intercesión... en este viaje y descubrimiento y en los peligros que hemos tenido, puse nombre a este *Estrecho de la Madre de Dios*, puesto que antes se llamaba Estrecho de Magallanes”. Díaz, E.N.. “Estudios cartográfico e histórico del viaje de Pedro Sarmiento de Gamboa (1579-1580), en XIII *Coloquio de Historia Canario-Americana*, Francisco Morales Padrón, coord. Cabildo Insular de Gran Canaria, 2000, pp. 898-912.



Retrato al óleo de Juan Sebastián del Cano. Museo Marítimo de Sevilla.

poco, regresó con su barco atiborrado de especias para satisfacción de la Corona y de Cristóbal de Haro, armador y, tal vez, ideólogo de aquel viaje. Pese a sus destacadas cualidades como navegante, sus dotes de mando, su audacia y perseverancia en los momentos más difíciles, pese a todo lo logrado, lo cierto es que al final no se hizo justicia con él ni se le reconoció como merecía, lo que resulta un defecto muy nuestro.

Pero en este caso fue un italiano de Vicenza, llamado Antonio Pigafetta (Antonio Lombardo), y no un español, quien puso la primera piedra. Recordemos que el famoso cronista

de la expedición, que admiraba tanto al capitán portugués como detestaba al marino vasco, fue uno de los 21 supervivientes de la *Victoria* que llegaron a Sevilla. Él es uno de esos hombres enfermos, exhaustos y harapientos que bajan a tierra desde la *Victoria*, tal y como trágicamente se representa en el famoso cuadro de Elías Salaverría encargado al pintor con motivo de la conmemoración en 1919 del cuarto centenario de la primera vuelta al mundo.

No hay una sola alusión en su crónica a Juan Sebastián del Cano con quien compartió casi tres años de aventuras y calvarios y, en definitiva, el capitán que lo trajo sano y salvo a España –silencio, como si no existiera–. Ni una mínima prueba de gratitud, ni un reconocimiento a sus cualidades como navegante... Consciente de que el silencio y el ostracismo era el peor desprecio que podía hacerse a un héroe, Pigafetta elimina todo rastro del marino vasco y pone el máximo acento en las dotes de mando y el carácter cuasi visionario del jefe de la expedición por el que sentía una devoción que nunca pretendió ocultar.

El cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, que trató personalmente a Del Cano en Valladolid y se hizo muy amigo del marino, ya era consciente de lo que sucedía a su alrededor, es decir, de que la figura de Magallanes había eclipsado a la Del Cano, arrebatándole los méritos que sólo al marino vasco correspondían, y escribe textualmente en su obra: “No obstante que por las

relaciones de suso parece que Fernando de Magallanes no llegó a las islas de los Malucos y Especiería, este loor a sólo Magallanes se le debe, y a él se atribuye este grand viaje y descubrimiento”.⁶ Por su parte, el bien informado Pedro Mártir de Anglería, en sus famosas *Décadas*, menciona sólo una vez, al final de su obra, al marino de Getaria y cuando lo hace es para referirse al segundo viaje a las Molucas comandado por García Jofre de Loaysa en donde, como ya sabemos, Juan Sebastián embarcó de nuevo, falleciendo a bordo de su barco. Por supuesto, da cabida en sus páginas al inaudito regreso de la nao *Victoria*, después de haber dado la primera vuelta al mundo, pero entonces sólo se le ocurre anotar lo siguiente: “Falta decir por dónde volvió la Victoria. Porque al cabo de tres años menos pocos días, contados desde su partida, volvió por otro camino, *dejándose en el viaje a todos los principales* por sucesos infortunados. Pero esta empresa, inaudita hasta el presente y jamás intentada desde el principio del mundo, la llevó a cabo esta nave dando vuelta a un paralelo entero, a toda la tierra”.⁷ Y aunque más adelante menciona los sufrimientos de los tripulantes de la *Victoria*, habla del grupo y no del jefe. Bien pareciera que se trataba de una nave tan solitaria como descabezada, sin capitán que la llevara a buen puerto. La razón no la oculta Anglería: en el viaje habían fallecido “*todos los principales*”. Juan Sebastián del Cano tan sólo era uno más, un simple marino del que muy pocos habían oído hablar.

Es justamente en este aspecto en el que quiero detenerme. Los seguidores del famoso viaje marítimo, ya participen en un bando o en otro, no suelen recaer en un detalle que considero de gran relevancia. Me refiero a la diferente consideración social que acompañaba a ambos protagonistas al tiempo de embarcarse en esta aventura en la terca cerrazón estamental del Antiguo Régimen. Recordemos... Magallanes era un experto marino y militar de la pequeña nobleza lusa, protagonista de algunas de las más señaladas misiones marítimas enviadas por los portugueses al Sudeste asiático y a Marruecos, que además había prestado sus servicios, al igual que otros nobles, hidalgos y caballeros, como “*morador*” o servidor de la Casa Real de don Manuel I.⁸ Es sabido que al llegar a España, no tardó en contactar con

⁶ Fernández de Oviedo, Gonzalo: *Historia General y Natural de las Indias*. BAE, 5 vols. Madrid, Ediciones Atlas, 1992, vol. II, p. 239.

⁷ Anglería, Pedro Mártir de: *Décadas del Nuevo Mundo*. Madrid, Polifemo, 1989, pp. 360-362.

⁸ Consta que en tiempos de don Manuel I los oficios de la Casa Real portuguesa se incrementaron considerablemente hasta alcanzar un total de 188 personas. Hespânia, António Manuel: *As vésperas do Leviatam: instituições e poder político em Portugal, século XVII*, Coimbra, 1994, p. 228. Véase también António Caetano de Sousa: *Provas da História Genealógica da Casa Real Portuguesa*, t. II, 1ª parte, pp. 439-467

algunos de los miembros más influyentes de la nobleza lusa, exiliados en Sevilla, entre los que destacaba Diego Barbosa, nada menos que el alcaide del Alcázar y de las Atarazanas reales, quien muy pronto le ofreció la mano de su hija adolescente, Beatriz Barbosa, con la que Magallanes contrajo nupcias en un tiempo récord de apenas uno o dos meses y tuvo dos hijos con igual prontitud. Y por si todo esto no fuera suficiente, el joven rey español, Carlos I, quiso señalarlo aún más concediéndole, en vísperas de su partida, el hábito de Santiago. A los ojos de sus contemporáneos, el capitán Magallanes, con su lujoso ropaje, su espada reluciente, su bonete emplumado y ese ademán altivo que siempre le acompañaba, más que un marino o un militar exitoso era ante todo un miembro distinguido de la nobleza portuguesa, acogido generosamente en un país extranjero; disfrutaba de honor, honra y fama, los pilares más sólidos de la sociedad estamental del Antiguo Régimen, así como del prestigio social y el encumbramiento que le reportó su matrimonio hispalense.

¿Y quién era para la mayoría de sus coetáneos Juan Sebastián del Cano, ese marinero de ropas raídas que desembarcaba en Sevilla confundido con una tropilla de gente enferma y maloliente? No más que un superviviente de un largo periplo oceánico, uno más entre sus compañeros. Si se tiene en cuenta que los oficios marineros eran de los menos reputados en aquel entonces, resulta fácil advertir el abismo que separaba a ambos personajes. ¿Cómo iba a ensalzar aquella sociedad, tan cerrada como desigual, a un hombre anónimo cuando aún se mantenía fresco en el recuerdo al gran Magallanes, muerto, como conviene a los grandes héroes, en mitad de su gesta?

Sostiene Aguinalde que el marino vasco era hijo de un vecino de Getaria “de condición social y económica desahogada, Domingo Sebastián de Elcano, y de su mujer, doña Catalina del Puerto, de familia de escribanos”. Y en un elogiado afán por reivindicar su figura añade que sus parientes se situaban “en el escalafón social inmediatamente inferior a los linajes más relevantes de Getaria y las villas del entorno” y entre ellos se contaban numerosos maestros de naos, capitanes, inversores y comerciantes, “algunos de ellos bien conocidos en la corte”.⁹ Y aunque puede decirse que la *vida pública* de Juan Sebastián “arranca con su participación en la armada de Magallanes”, es de suponer que durante su juventud y hasta cumplir los treinta y dos años debió emplearse en aquello que durante generaciones ocupaba la vida de sus familiares y vecinos: la navegación, ya fuera como armador

⁹ Aguinalde, “Juan Sebastián de Elcano”, en *El viaje más largo*, p. 221-223.

de su propio barco, en comandita con otros socios capitalistas o bien en las armadas de la Corona.¹⁰ Lo cierto es que en el arranque de 1519 nuestro personaje será admitido en la expedición encomendada a Magallanes como contra maestre, que era el puesto más humilde en el escalafón de un barco, si bien a los pocos meses sería ascendido a maestre de uno de los cinco barcos.

La percepción del marino no cambia en 1522, después de culminada su gran hazaña cuando Juan Sebastián se traslada a Valladolid a dar cuenta del viaje al emperador. El propio Aguinalde reconoce que “el de Getaria es tenido por rústico en esta Corte que los recibe”.¹¹ Juan Gil averigua que tanto Domingo como Pascual, los hermanos de Juan Sebastián del Cano, eran analfabetos pues ni sabían estampar su firma en un documento y que el famoso marino “vino a ser el mirlo blanco de la casa, el hombre que al menos sabe leer y manejar la pluma aun habiendo salido de un medio poco ilustrado”.¹² No debe sorprendernos. Muchos de los pilotos que cruzaban el océano en la era de los descubrimientos no habían aprendido a leer y escribir y ejercían su oficio guiándose solo por la práctica adquirida en otros viajes. Aun así, debe recordarse que este “mirlo blanco” llevaba entre sus objetos personales en su segundo viaje a las Molucas una “espera (esfera) poma del mundo”, un libro de astrología y un almanaque en latín, que bien pudiera ser el famoso almanaque de Zacuto.¹³ ¿Acaso Juan Sebastián era conocedor del latín? Desde luego da la impresión de que el marino de Getaria no era tan rudo e ignorante como algunos lo percibían.

En definitiva, fuera por su condición social o por otras razones, las crónicas más tempranas y las historias escritas por los extranjeros terminaron concediendo a Magallanes todo el mérito del viaje. Ese brillante novelista, que fue Stefan Zweig, en su conocida biografía dedicada a Magallanes trataba con auténtico desdén a Juan Sebastián del Cano y sostenía que a la muerte del

¹⁰ *Ibidem*, p.223.

¹¹ Aguinalde, F. Borja: “Las dos cartas que escribió Juan Sebastián de Elcano a su regreso”, en *La primera vuelta al mundo*. Edición conmemorativa del V Centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-1522. Madrid, Taverna Libraria, 2019, pp. 145-176. Disponible online:

https://www.academia.edu/38936874/_Las_dos_cartas_que_escribi%C3%B3_el_capit%C3%A1n_Juan_Sebasti%C3%A1n_de_Elcano_a_su_regreso_en_La_primera_vuelta_al_mundo_Edici%C3%B3n_conmemorativa_del_V_Centenario_del_viaje_de_Magallanes_y_Elcano_1519_1522_Taverna_Libraria_Madrid_2019_pgs_145_176. [Consultado el 3/07/2023]

¹² *El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón. El libro de Marco Polo de Rodrigo de Santaella*. Edición, introducción y notas de Juan Gil. Madrid, Alianza Editorial, 1988, p. IV.

¹³ Cfr. Romero Tallafigo, Manuel: *El testamento de Juan Sebastián Elcano (1526). Palabras para un autorretrato*. Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla/Junta de Andalucía, 2020, p. 549-553.

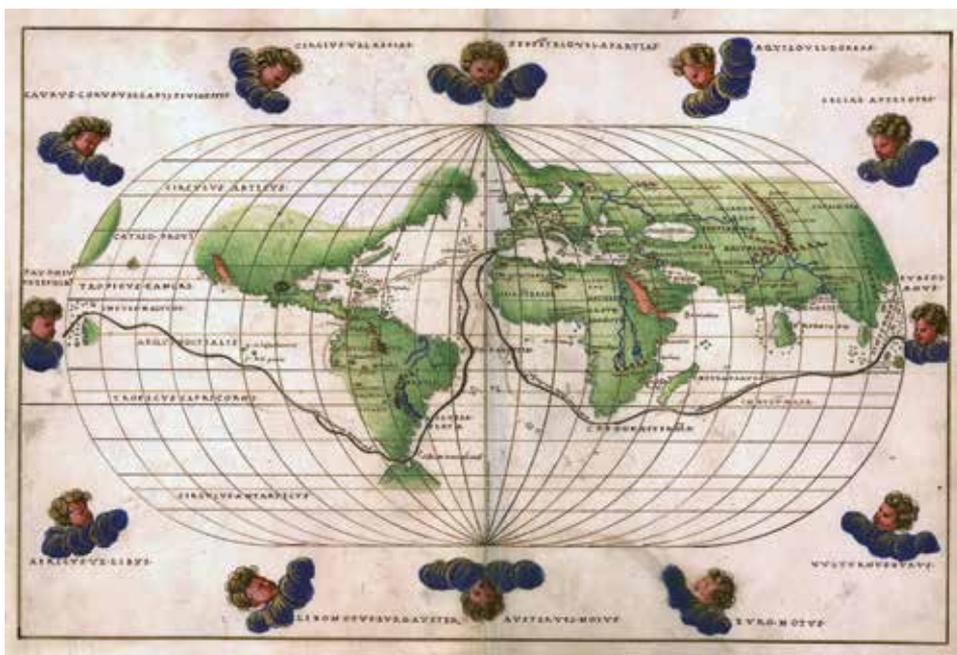
portugués: “Si el destino fuera justo, Gómez de Espinosa (capitán de la *Trinidad*), el más fiel apoyo de Magallanes en el motín de San Julián, debería haber sido el elegido para dar remate a la gloriosa gesta del capitán portugués” Pero, mientras el aguacil Gómez de Espinosa elegía otra ruta en su tornaviaje a España y era capturado por los portugueses, Del Cano, el maestre vasco, ahora capitán de la *Victoria*, se llevaba la gloria y la fama que no merecía. No hay que decir más: Zweig trata con enorme desprecio a Elcano a quien llega a tildar de “agitador”. Y literalmente se atreve a concluir que después de la muerte de Magallanes, “*el resto de la aventura ya no poseía mérito alguno*”.¹⁴ El aserto arrinconaba maliciosamente algunas circunstancias que el escritor no quiso tener en cuenta. Olvidaba que Magallanes después de atravesar el Pacífico no había alcanzado las Molucas, que era el objetivo principal de su viaje, porque no fue capaz o porque, tal vez cegado por la ambición,¹⁵ se entretuvo recorriendo sin rumbo fijo algunas islas del archipiélago filipino como si deseara instalarse en alguna de ellas, postergando así las órdenes de la Corona que instaban a evitar dilaciones innecesarias: “que habréis de trabajar siempre lo más que pudiéredes por no perder tiempo”. Por el contrario, tras la muerte de Magallanes en Mactán, y un recorrido errático por el mar de Joló, los únicos que pusieron todo su interés en alcanzar las Molucas fueron el alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa (elegido capitán de la *Trinidad*) y Juan Sebastián del Cano (de la *Victoria*). Del mismo modo, Zweig también olvidaba que la ruta seguida por el maestre vasco en su regreso a España, atravesando el océano Índico y bordeando el continente africano constituyó una aventura que no conocía parangón en los anales del mar. Ignoraba también que la *Victoria* surcó aguas desconocidas hasta entonces, aventurándose en un océano agitado con tremenda furia por vientos y corrientes y sin puertos de resguardo donde fondear en caso de necesidad. Toda una hazaña marítima.

Ciertamente Juan Sebastián del Cano es representado como un tripulante oscuro e ignorado, “un personaje secundario que tuvo fortuna únicamente en el último acto del drama”,¹⁶ convirtiéndose en héroe por un azar del destino. Y hasta cabe la posibilidad de que si los hechos se hubieran

¹⁴ Zweig, Stefan: *Magallanes. El hombre y su gesta*. Barcelona, Ed. Juventud, 1972, p. 230.

¹⁵ Conviene recordar que en las capitulaciones firmadas con la Corona uno de los puntos establecía que si Magallanes descubría más de seis islas, tenía derecho a escoger dos de las islas sobrantes. El amigo de Magallanes, Francisco Serrao, le había escrito en sus cartas que las Molucas no eran más de cinco islas, pero ahora estaba descubriendo muchas más y daban la impresión de ser muy ricas.

¹⁶ Comellas, *La primera vuelta al mundo*, p. 154.



Atlas de Battista Agnese (1544). Se marca la derrota del viaje de Magallanes y Juan Sebastián del Cano en torno al globo. Madrid. Biblioteca Nacional de España.

desarrollado de manera diferente y Magallanes no hubiera perdido la vida en la emboscada de Mactán, hoy no le otorgaríamos el relevante puesto que ocupa en el podio de los marinos ilustres, sencillamente porque no habría tenido ocasión de descollar y de demostrar su valía.

El absurdo debate sobre a quién debe atribuirse la gesta trasciende más allá de los personajes históricos y afecta de lleno al orgullo nacional de España y Portugal, las potencias navales, rivales e imperialistas de antaño, que todavía hoy compiten por alzarse con el galardón en una trasnochada batalla de nacionalismos. De hecho, durante los fastos del Quinto Centenario el gobierno portugués prácticamente ignoró la figura de Juan Sebastián del Cano en los actos oficiales, mientras que se alzaban voces en nuestro país protestando contra el desprecio de los vecinos. La cansina polémica no parece acabar nunca.

¿Por qué se alistó Juan Sebastián del Cano en esta aventura?

¿Qué lleva a un marino a embarcarse en una expedición tan peligrosa e incierta? Evidentemente la aventura, la capacidad de sacrificio y el desafío a la muerte están en los genes de los hombres de mar y mucho más en

aquella temprana época de las exploraciones y descubrimientos geográficos. ¿Pero realmente fue ese afán de aventura lo que llevó a Del Cano a enrolarse en la armada de la Especiería encomendada a un capitán portugués? No, no fue esa la verdadera razón. En 1518 cuando deambulaba por el puerto de Sevilla, maldiciendo su mala fortuna, Juan Sebastián atravesaba una situación desesperada. El marino probablemente fajado, como muchos de los vecinos de su villa natal de Getaria, en la pesca de la ballena y en la captura del bacalao en las frías aguas de América del Norte, había conseguido, tras muchos esfuerzos, unos ahorros que le permitieron adquirir una nave de doscientos toneles: un ascenso importante del que seguramente se sentía orgulloso. En alguna ocasión habría viajado como armador de su propio barco transportando mercancías allá donde se necesitaba o bien en comandita con otros socios capitalistas. Por desgracia, las andanzas del famoso marino, hoy por hoy, se desconocen. Lo que sabemos con certeza, porque él mismo nos lo cuenta, es que durante cierto tiempo había puesto su barco a disposición de la Corona, participando en las campañas de Levante –tal vez luchando contra los piratas del Mediterráneo y África, probablemente a las órdenes del cardenal Cisneros–. Pero ahora a sus 32 años¹⁷ Juan Sebastián estaba completamente arruinado. La Corona, siempre tan mal cumplidora con sus fieles servidores, desatendía con frecuencia la satisfacción de los fletes de aquellos armadores que participaban en misiones estratégicas de la política estatal, alargando los plazos para desesperación de los propietarios de los buques. Desde luego no había pagado sus servicios al maestre vasco, y éste, careciendo de liquidez para seguir navegando, no se le ocurrió otra solución que recurrir a unos prestamistas italianos, vasallos del duque de Saboya. Conforme transcurría el tiempo, incapaz de satisfacer la deuda con los italianos, Del Cano se había visto obligado a venderles su barco y no encontró otra salida que alistarse a las órdenes de Magallanes como un marino más. Si, estaba desesperado y además perseguido por la justicia: vender barcos a los extranjeros era un hecho punible en el reino de Castilla, lo que le había convertido en un delincuente. Arruinado, sin un solo maravedí, y expuesto a cumplir una condena. Su situación era trágica.

¹⁷ Juan Sebastián del Cano, vecino de la villa de Guetaria, maestre de la *Concepción*, declaró conocer a Magallanes desde hacía ocho meses y a los maestros de los otros cuatro barcos desde el mismo tiempo. Dijo tener unos 32 años. Sabía firmar. Probanza hecha en Sevilla el 9 de agosto de 1519 por el capitán Magallanes ante Fernán Gutiérrez, alcaide de la ciudad y Fernando Díaz, escribano de Su Alteza. Archivo General de Indias de Sevilla (en adelante AGI), Patronato, 34, R.6.



Estatua de Juan Sebastián del Cano en Getaria. Obra de Ricardo Bellver (1881). Foto de la autora.

Dadas las circunstancias, no quedaban muchas opciones: la expedición de Magallanes a la Especiería se presentaba como una tabla de salvación, tal vez la única que se le ocurrió en aquellos precisos momentos. De hecho, Juan Sebastián fue uno de los primeros en alistarse en esa peligrosa misión que pregonaban los enviados de Magallanes por las calles de Sevilla sin mucho éxito, por cierto. Y consta que durante los preparativos de la armada colaboró estrechamente con el capitán portugués mientras calafates y carpinteros de ribera reparaban los barcos y se arrumaban alimentos, pertrechos y mercancías para dos años que era el tiempo previsto.

En un principio fue admitido como contra maestre de la nao *Victoria* y consta que entró a servir un sábado 8 de enero de 1519, pero poco más tarde -quién sabe por qué razón- fue ascendido a maestre de la *Concepción* (en abril ya figuraba como tal).¹⁸

Una vez que la flota zarpó de Sanlúcar de Barrameda, un 20 de septiembre de 1519 mantuvo un perfil discreto, tan discreto que no existe ninguna noticia de él. Será más tarde, cuando se produzca el motín contra Magallanes en la bahía de San Julián, allá en la Patagonia argentina, cuando su nombre salga a relucir por primera vez. Al parecer Juan Sebastián del Cano había participado en la famosa revuelta contra el capitán general, pero no fue castigado por Magallanes, como otros amotinados.¹⁹ Alguna razón habría... Podría haber perdido la vida, como lo perdieron algunos de los rebel-

¹⁸ Mena-García, Carmen: *Las cinco naos del emperador. Organización de la armada que circunnavegó la tierra (1519-1522). Barcos, hombres y mercancías*. Madrid, Silex, 2022, p. 236.

¹⁹ “Y mandaba el dicho Gaspar de Quesada y Antonio de Coca a Juan Sebastián, maestre que era de la nao *Concepción*, que mandase la dicha nao *San Antonio*. Y que así la mandaba el dicho Juan Sebastián, haciendo subir la artillería y armando la dicha nao, y a los que no querían hacer lo que les mandaba, el dicho Gaspar de Quesada les ponía el puñal a los pechos y los amenazaba”. Información presentada por Alvaro Mezquita sobre la toma de la nao *San Antonio* por Gaspar de Quesada y Juan de Cartagena. AGI, Patronato, 34, R.17.

des, y entonces la historia se habría escrito de otra manera, pero el destino siempre es caprichoso e imprevisible.

Realmente el salto al estrellato del marino vasco se producirá ya en Indonesia, poco después de zarpar del sultanato de Brunéi, cuando por un golpe del destino y de sus muchas cualidades para liderar a la gente sea nombrado capitán de la nao *Victoria*, consiguiendo regresar con este barco a Sevilla después de sortear la ruta portuguesa en el Indico y rodear la costa africana en una singladura durísima que le consagrará como uno de los mejores navegantes de todas las épocas.²⁰

Y ahora, sin pretender arrebatarse ni un ápice a los méritos del marino vasco, me gustaría poner el foco, aunque sea muy brevemente, sobre otro de los tripulantes de la *Victoria* porque pienso que, eclipsado por la figura de Juan Sebastián del Cano, no se le ha prestado la atención que se merecía. Me refiero nada más y nada menos que al piloto del famoso barco. Algún mérito tendría en todo esto. “El piloto es al barco como el alma al cuerpo”, decía Escalante de Mendoza, y no le faltaba razón. El que gobernaba el barco, el responsable de llevarlo a buen puerto.

Se llamaba Francisco Albo, era griego, y para colmo no era piloto, como él mismo reconoció en un interrogatorio. Embarcó como contraemaestre de la *Trinidad*, en la misma nao que lo hacía Magallanes, o sea en la capitana, y luego las bajas producidas durante el viaje lo llevaron a desempeñarse como piloto, no siéndolo. Regresó en la *Victoria*; cursó las oposiciones en la terrible travesía del Índico y debió superarlas con gran pericia porque el barco, a pesar de todos los enormes contratiempos de la singladura, viejo y destartado, culminó con éxito su tornaviaje, fondeando en Sanlúcar. Sorprende averiguar cuáles eran los medios técnicos, los instrumentos de navegación, de los que disponía. Y existen pruebas fehacientes de ello. Cuando la *Victoria* y los supervivientes fondearon en Sevilla se realizó, como era costumbre, un inventario de todos sus pertrechos y el piloto Albo declaró que los instrumentos que llevaba eran éstos: *Seis agujas de navegar/ Dos ampolletas/Un astrolabio de alambre/ [y] Dos sondaresas (sondas) de plomo.*

²⁰ Las vicisitudes de la nao *Victoria* en el celebrado viaje alrededor del mundo cuenta con una amplísima bibliografía imposible de recoger aquí. Destacamos, entre otra, la abrumadora producción de Guadalupe Fernández Morente e Ignacio Fernández Vial, tales como *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla, Muñoz Moya, 2001; “La nao Victoria: la nave que dio la primera vuelta al mundo”, en *Sociedad Geográfica Española*, núm. 64, 2019, pp. 54-65. “Las naves”, en *El viaje más largo. La primera vuelta al mundo*. Catálogo de la Exposición. Comisarios Guillermo Morán y Braulio Vázquez, coord. por Alma Guerra; Braulio Vázquez Campos (ed.lit.). Madrid, Acción Cultural Española, 2019, por citar solo algunas.

Con estos mimbres, los tripulantes de la *Victoria*, los nuevos argonautas del siglo XVI, culminaron como escribe Stefan Sweig, el “viaje marítimo tal vez más terrible y lleno de privaciones que registra la eterna crónica del dolor humano y de la humana capacidad de sufrimiento que llamamos historia”.²¹

Dos barcos y una huida desesperada

Dado que Zweig sentenció en su conocida biografía que tras la desaparición del capitán Magallanes, “el resto de la aventura ya no poseía mérito alguno, ya que los portugueses conocían muy bien la ruta desde los mares de las Molucas hasta Europa”²² tendremos que deducir que cuando hablaba del “viaje marítimo más terrible y lleno de privaciones de la Historia” se refería únicamente al trayecto comandado por su admirado Magallanes, es decir, a la travesía del Pacífico. En su machacona pretensión de anular al maestre vasco y arrebatarle los méritos que sólo a él y a sus hombres correspondían, el durísimo tornaviaje a España de la *Victoria* no le interesaba del mismo modo. De hecho, sólo le dedica ocho páginas del libro dentro del último capítulo de su obra, que titula “*La vuelta sin el caudillo*”. El desequilibrio es grande. No obstante, hay que reconocer que el aplaudido escritor austríaco no pudo ocultar lo que resultaba evidente y cayendo en una gran contradicción celebraba la hazaña del tornaviaje de la *Victoria* con Juan Sebastián del Cano como capitán. Estas son sus palabras: “En Tidore... Elcano tiene pues a su cargo aquel viejo barco, cargado de mercancías, del cual casi tres años antes, en el puerto de Sevilla, había afirmado el cónsul Álvares que no iría en él ni a las Canarias. Ahora irá nada menos que a través de todo el océano Índico de un tirón, y doblará luego el cabo de Buena Esperanza, y después toda el África, sin hacer escala ni en un puerto siquiera –propósito que conviene seguir sobre el mapa para comprender en toda su magnitud la importancia del encargo, y que hoy todavía, después de cuatrocientos años, significaría algo extraordinario para un moderno transatlántico equipado con la más perfecta maquinaria”.²³

Respecto a las cualidades personales del marino vasco, Zweig no cede ni un ápice de su discurso y reconoce en él las de su jefe Magallanes que como en una misteriosa ósmosis se las traspassa antes de morir. Y así, el extraordinario liderazgo que exhibe Juan Sebastián durante todo el viaje no le perte-

²¹ Libro copiador: Armada de Fernando de Magallanes, 1518-1522. AGI, Contratación, 5090, L.4,

²² Zweig, Stefan: *Magallanes. El hombre y su gesta*. Barcelona, Ed. Juventud, 1972, p. 230.

²³ *Ibidem*, p. 232.

nece del todo pues considera que “con el mando, se han infiltrado también en el que un día fue agitador²⁴ algo de la acerada voluntad de Magallanes”.²⁵

Dejando a un lado las intencionadas coletillas del escritor, interesa recordar ahora las circunstancias de una singladura que se prolongó por más de ocho meses, completando la circunnavegación del globo terrestre y que aún hoy en la era de los grandes transatlánticos y de la tecnología más avanzada sigue admirando a propios y extraños. Las crónicas de la época nos cuentan que la *Trinidad* y la *Victoria*, las únicas naos supervivientes de la flotilla de cinco barcos que integraban la armada de la Especiería, después de abarrotar sus bodegas de clavo, macis, canela y otras valiosísimas especias, se disponían a abandonar Tidore, el 18 de diciembre de 1521, de regreso a España. Habían cumplido su misión y ahora, como si fueran delincuentes, necesitaban zarpar de inmediato, antes de que los portugueses detectaran su presencia en las Molucas. Resulta evidente que ya ambos capitanes –Gómez de Espinosa y Del Cano- habían concertado tomar la ruta del sur, rumbo a las Maldivas, tal y como se había informado el portugués Álvaro Juzarte de boca de dos prófugos de la nao *Victoria*²⁶: “Estas naos trayan hecho fundamento de se venir por las islas de Maldiva, porque por el camino que fueron teníanle por peligroso”.²⁷

La primera etapa de la singladura hacia el sur es bien descrita por Pigafetta. Este anotó en su diario de viaje que los dignatarios de las Molucas se ofrecieron en un gesto de extremada cortesía (¿o tal vez querían asegurarse de que los europeos se marchaban definitivamente?) a escoltarlos hasta Mare, una pequeña y volcánica isla situada al sur de Tidore, a tan sólo diez kilómetros y medio de distancia. Dice así: “Los reyes de Tadore, de Giailolo y de Bachián, así como el hijo del rey de Tarenate, vinieron para acompañarnos hasta la isla de Mare”.²⁸ Pero una serie de imprevistos echaron al traste el proyecto original, abortando la salida. De nuevo, damos voz a Pigafetta: “El navío *Victoria* desplegó velas el primero y ganó el largo, donde esperó al *Tri-*

²⁴ La cursiva es nuestra.

²⁵ Zweig, *Magallanes. El hombre y su gesta*, p. 234.

²⁶ Se refería, sin duda, al grumete Martín de Saldaña y al hombre de armas Bartolomé de Saldaña que escaparon sigilosamente de la nao *Victoria* cuando esta se encontraba surta en Timor, siendo luego capturados por los portugueses.

²⁷ Auto das perguntas que se fizeram a dois espanhóis que chegaram à fortaleza de Malaca vindos de Timor na companhia de Álvaro Juzarte, capitão de um junco, Malaca, 1 de junio de 1522, Torre do Tombo, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 101, n.º 87. Traducido por T. Mazón: *Elcano, viaje a la historia*. Madrid, Ediciones Encuentro, 2020, y en <https://www.rutaelcano.com/martin-ayamonte>.

²⁸ Pigafetta, Antonio: *Primer viaje en torno al globo*. Madrid, Espasa Calpe, 1999, p. 166.

nidad, pero éste levó ancla con mucha dificultad y los marineros descubrieron que sufría una vía de agua en la cala. Volvió a anclar entonces el *Victoria* donde estaba antes. Se descargó en gran parte el *Trinidad* para buscar la vía y taponarla, pero aunque se le acostó de babor, el agua entraba cada vez con más fuerza, como por un caño, sin que pudiéramos encontrar la vía; este día y el siguiente dimos a las bombas sin cesar, pero sin éxito”.²⁹ Finalmente los capitanes de ambas tripulaciones, conscientes de que cada minuto transcurrido incrementaba el riesgo de ser capturados, pues temían que los portugueses, instalados ya en la cercana isla de Ternate, no tardarían en detectar su presencia, tomaron una dramática decisión: dejar atrás a la *Trinidad*, la que fuera nao capitana, mientras era reparada convenientemente, y se aseguraba su estanqueidad. “Y resolvimos mandar adelante a la nave *Victoria* para que no perdiese tiempo y llevase las nuevas del Rey, mi señor”.³⁰ Y así, un sábado, 21 de diciembre de 1521, la *Victoria*, con cuarenta y siete europeos y trece indios, al mando del capitán Juan Sebastián del Cano, transportando un valiosísimo cargamento de especias,³¹ abandonó por fin la isla de Tidore, poniendo rumbo sur-sudoeste. Antes, se repartieron en ambos barcos los documentos más importantes, para asegurarse de que llegaran a su destino. La *Trinidad* custodiaba, entre otros, los Regimientos del cosmógrafo sevillano Andrés de San Martín, los planisferios de Fernando de Magallanes, realizados por Pedro Reinel y algunos derroteros del viaje a la India seguido por los portugueses.³² “Todos errados” –sentenciaba más tarde el cronista López

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ Carta de Juan Bautista de Punzorol. Tidore, 21, diciembre, 1521. La cita en Medina, J.T.: *El Descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile, 1920 y Tomás Mazón, *Elcano*, p. 153.

³¹ Temiendo que la carga fuera excesiva para un viaje tan largo, a última hora se decidió aligerarla. Hasta sesenta quintales de clavo fueron bajados a tierra y depositados en un improvisado almacén. Pigafetta, *Primer viaje en torno al globo*, p. 167.

³² “... y tomaron las cartas y regimientos y astrolabios y quadrantes y los libros de rotear... y (estando preso en Lisboa) a este declarante no le quisieron soltar porque le hallaron unos libros e una carta deziendo que hera piloto, los quales libros de rotear y otros dos que abia hecho Andrés de San Martín, piloto de Su Magestad, le tomaron en Lisboa y después le soltaron y no le quisieron dar...” Declaración de Martín de Ayamonte. Interrogatorios a los tripulantes supervivientes de la nao “Trinidad”, de la armada de Magallanes, sobre lo acontecido en su retorno de las Molucas. Valladolid, 15/05/1527 a 02/08/1527. AGI, Patronato, 34, R.27

“Sabrá vuestra sagra majestad que me tomaron todas las cartas de marear y libros de rotear y estrolabios y quadrantes, regimientos con todos los aparejos de pilotos y mas, Señor, me tomaron de mi caxa vuestra bandera real, la qual tenía muy bien plegada y cojida, la qual vuestra sagra majestad dio para ir a descubrir el dicho viaje”. Carta de Gonzalo Gómez de Espinosa a Carlos I, narrando las vicisitudes del periplo en solitario de la nao *Trinidad* por el Pacífico Norte, y su prisión por los portugueses. Cochin (India), 12/01/1525. AGI, Indiferente, 1528, N.2.

de Castanheda.³³ Llama la atención que el conocido como “Libro de Paces del Maluco”,³⁴ de indudable interés geopolítico, fuese encomendado a Juan Sebastián del Cano. De igual forma, los tripulantes de la *Victoria* recibieron de sus compañeros de la *Trinidad* sentidas cartas para sus familiares en España. Sabían que se jugaban la vida y tal vez nunca podrían darles un último adiós. En la despedida afloraron toda clase de emociones. Pigafetta, quien a última hora tomó una de las decisiones más sabias de toda su vida, abandonando la *Trinidad* para embarcarse en la *Victoria*, recuerda que las dos embarcaciones se separaron con una descarga de artillería y lágrimas en los ojos de los curtidos marinos. Todos ignoraban qué destino les aguardaba.

Mucho se ha escrito acerca de las razones que llevaron a los capitanes de ambas embarcaciones a seguir derrotas tan opuestas. Gómez de Espinosa, capitán de la *Trinidad*, quien quedó detenido en Tidore casi cuatro meses por el lamentable estado de su embarcación, comprendió muy bien que en aquella estación era imposible navegar hacia el sur porque los monzones se lo impedirían³⁵ y terminó eligiendo el rumbo contrario. Es así como el 6 de abril de 1522 la nao zarpaba hacia el nordeste, hacia el Darién de Pedrarias (hasta entonces el único emplazamiento español del continente americano), en una espantosa singladura que se prorrogó por casi siete meses y terminó en un fracaso, pues al llegar a los 42° de latitud N. (a la altura del Japón) los marinos se vieron forzados a regresar a las Molucas, porque los fortísimos temporales habían destrozado la nave. Por su parte, el capitán Del Cano optó por la ruta del sur-sudoeste, tomando una decisión transcendental pues culminaría nada menos que con la circunnavegación de la Tierra.³⁶

Recordemos que antes de zarpar de Sevilla, el monarca había dado a Magallanes y Falero instrucciones precisas de no interferir en los dominios por-

³³ Mazón, Tomás: *Elcano, viaje a la historia*. Madrid, Ed. Encuentro, 2020, p. 172.

³⁴ “Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las yslas y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes Gonçalo Gómez Despinosa y Juan Sevastián del Cano, y el maestre Juan Batista, gobernadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martín Méndez, contador della, 1521”. AGI, Indiferente, 1528, N.1.

³⁵ (los cuales) –dice Mafra- “partieron de Maluco por abril del año de mil quinientos veinte y dos y tomaron la vía del Norte porque el cabo de Buena Esperanza no les hacía tiempo para ir”. Relación de Ginés de Mafra, en Mazón, *La primera vuelta al mundo*, p. 182.

³⁶ T. Mazón concluye que “la decisión de separarse y de que la *Trinidad* acudiría al Darién una vez se consiguiera reparar, fue tomada en consejo, junto con los de la nao *Victoria*, después de que se descubriera la gravedad de la avería (de la *Trinidad*)”. “Dos naos a por la vuelta al mundo. La carta que aclara la derrota prevista para el regreso conjunto desde el Maluco de las naos *Trinidad* y *Victoria*”, febrero, 2023, p. 10. Publicada online: https://www.rutaelcano.com/_files/ugd/9a00c3_10a1b786ba434c2084cc7c56d69278ad.pdf

tugueses del Tratado de Tordesillas, lo cual invalidaba, de forma expresa, las aguas que bordeaban las factorías portuguesas del Índico. Pero ya vimos que la decisión de regresar a Castilla, siguiendo la derrota por el sur, seguramente buscando adentrarse en el Índico norte, había sido una decisión conjunta de ambos jefes. Que ambos discutieron sobre cuál era el camino más conveniente es fácil sospecharlo. Se trataba de una decisión tan urgente como crucial. ¿Cuál era la ruta más segura y practicable? Desde luego habían descartado regresar por el Pacífico desde las Molucas, en una derrota a la inversa que los llevaría de nuevo al estrecho de Magallanes, pero con los alisios en contra. Demasiado largo y peligroso, tal y como confesaron al portugués Antonio de Brito los prisioneros de la *Trinidad*: "... y me respondieron que cuando de aquí salieron que no quisieron volverse por el camino por donde vinieron porque era menester tres años para tornar a Castilla".³⁷ Aunque parece que en el propósito inicial de los tripulantes de la *Trinidad*, detenidos en Tidore mientras reparaban su nao, estaba tomar este derrotero, tal y como más tarde informaba Maximiliano Transilvano, el secretario del emperador Carlos: (y me contaron) que la otra nao que se quedaba adobando (la *Trinidad*), de que estuviese bien reparada, se partiesen con ella y enderezasen su viaje, no por donde esta otra (la *Victoria*) había de venir, sino por el archipiélago por donde habían ido y por el estrecho de la tierra firme por donde habían pasado".³⁸

Ahora bien, ¿la ruta del suroeste, que bordeaba el continente africano atravesando mares desconocidos, sin hacer escala en ningún puerto, entraba en los propósitos más tempranos? Seguramente no. Martín de Ayamonte, testigo presencial de aquellos hechos, nos da la clave respecto al derrotero de la *Victoria*: "... y el maestre (Miguel de Rodas) y el piloto (Francisco Albo), que eran griegos, quisieron venir por Malaca y el capitán (Juan Sebastián del Cano) que era vizcaíno, no quiso, y su intención (del maestre y el piloto) era ir a las islas de Maldiva (océano Índico) para corregir su nao, y de allí irían su camino para esas partes".³⁹

Es decir, que el plan inicial, al menos para la *Victoria*, consistía en navegar hacia Malaca, capital comercial de los portugueses en el Sudeste asiático

³⁷ Carta de Antonio de Brito al rey Don Juan III. Ternate, 6, mayo, 1523. Archivo Nacional Torre do Tombo, Lisboa, en J.T. Medina : *El descubrimiento del Océano Pacífico*, documento X, [transcripción parcial del documento], pp. 99-104.

³⁸ "Carta escrita por Maximiliano Transilvano al cardenal arzobispo de Salzburgo de cómo y por qué y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas..."(1522), en *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid, Miraguano ediciones, 2018, p. 64.

³⁹ Testimonio de Martín de Ayamonte, en T. Mazón, *Elcano*, p. 286.



MAZÓN SERRANO, Tomás, Dos naos a por la vuelta al mundo [en línea], febrero de 2023. Disponible en <https://rutaelcano.com/dos-naos-a-por-la-vuelta-al-mundo>. [Consultado: 15/03/2023].

desde 1511, que era, sin duda, “el único (lugar) conocido hasta el momento para retornar a España navegando hacia el oeste”⁴⁰ y más tarde a las islas Maldivas, adentrándose de lleno en la demarcación portuguesa. Pero fue Juan Sebastián del Cano quien se opuso abiertamente al criterio de sus oficiales, apostando fuerte, como sólo un héroe o un visionario es capaz de hacerlo, y finalmente propuso una ruta tan descabellada como llena de peligros: internarse en el Índico sur, “el océano más desolado de los tres grandes del mundo” pues se encuentra a miles de millas de distancia de la costa más cercana, sin fondear en ningún puerto.⁴¹ Un océano que nadie había surcado hasta la fecha, ni siquiera los esforzados marinos portugueses.

Resulta curioso, pero de las dos opciones, la del alguacil Gómez de Espinosa pudo ser la más acertada; “asombrosamente correcta, sólo que los ma-

⁴⁰ Mazón, *Elcano*, p. 156. “Es posible –anota el citado autor– que Elcano asumiera a regañadientes y por disciplina el regreso pactado por Malaca y Maldivas, y que la idea del viaje que terminó adoptando ya la hubiera expuesto con anterioridad en Tidore. Acató la opinión de la mayoría y lo ordenado por el capitán general (Gómez de) Espinosa, pero una vez quedó en solitario al mando de su nao pasó a ser fiel a su propia intuición... De ser así, esto podría explicar por qué el capitán (portugués) (Antonio) de Brito terminó contando a su rey que <los castellanos no querían obedecer al capitán (Juan Sebastián del Cano)>. Mazón, “Dos naos a por la vuelta al mundo. pp. 13-14. Disponible online:

https://www.rutaelcano.com/_files/ugd/9a00c3_10a1b786ba434c2084cc7c56d69278ad.pdf[Consultado el 26/06/2023]

⁴¹ Comellas, *La primera vuelta al mundo*, p. 160.

rinós tuvieron muy mala suerte” -concluye Comellas-, “el mejor y más corto viaje que podían hacer” –opina Fernández de Navarrete.⁴² Pero ninguno de los autores citados reparaba en la incertidumbre con la que se movían los protagonistas de aquellos hechos, ni en el absoluto desconocimiento de la geografía americana que exhibían los hombres de aquella época. Porque, ¿a dónde se dirigían exactamente? Veamos... Pigafetta anota textualmente que la tripulación de la nao *Trinidad* esperaba que el barco “*podría aprovechar enseguida los vientos del oeste para ir al Darién, al otro lado del mar en la tierra del Diucatán (Yucatán)*”. Pero la península de Yucatán (México), que había sido explorada por primera vez en los primeros meses de 1517, desde Cuba, por Francisco Hernández de Córdoba, se hallaba a muchas millas náuticas del inmenso paraje húmedo y boscoso del Darién. ¿En qué quedamos? ¿Se dirigían al Darién o a Yucatán?

Para mayor desatino salen al paso las palabras del marinero genovés, León Pancaldo, quien en 1527 de regreso a España tras ser capturado en las Molucas por los portugueses y llevado a Banda, Malaca y Cochín, declaró ante las autoridades españolas las circunstancias del abortado tornaviaje de la *Trinidad*, nao en la que él mismo viajaba, porque “con tormentas y tiempos contrarios no pudieron tomar la tierra firme de *la Mar del Sur de la Nueva España* (sic) y se volvieron al Maluco”.⁴³ Pero la Mar del Sur, (es decir, las costas del Pacífico) de la Nueva España (México) en donde años más tarde, tras el descubrimiento del tornaviaje por Andrés de Urdaneta (1565), siguiendo la corriente de Kuro-Shivo, arribaría periódicamente la nao de la China o galeón de Manila, se encuentra en América del Norte, a enorme distancia del Darién de Pedrarias. También las fuentes portuguesas, como el cronista Fernando Oliveira, se hicieron eco del citado destino asegurando que los tripulantes de la *Trinidad* habían puesto rumbo a México⁴⁴ ¿En dónde se localizaba el puerto de arribada: en Darién o en México?

La realidad es que Gómez de Espinosa y sus hombres con escasísimas nociones de las posesiones españolas en el nuevo continente y con mapas y cartas de navegación sembrados de errores, si es que los tuvieron, pre-

⁴² *Ibidem*, pp. 150-151.

⁴³ Declaración de León Pancaldo. Interrogatorios a los tripulantes supervivientes de la nao “*Trinidad*”, de la armada de Magallanes, sobre lo acontecido en su retorno de las Molucas. Valladolid, 15/05/1527 a 02/08/1527. AGI, Patronato, 34, R.27.

⁴⁴ Oliveira, Fernão: *Viagem do Magalhães* (ca. 1570). Utilizamos la edición crítica de Pierre Valière: *Le voyage de Magellan raconté par un homme qui fut en sa compagnie*. París, Fundación Calouste Gubelkian, 1976, pp. 135-139.

tendían dirigirse al mismo destino que la flotilla de Gil González Dávila y el famoso piloto de Moguer, Andrés Niño,⁴⁵ quien el 13 de septiembre de 1519 (siete días antes que lo hiciera Magallanes) abandonaba Sanlúcar de Barrameda a la búsqueda del camino más corto –una vía natural o estrecho acuático– para llegar a la Especiería, en este caso por una ruta alternativa, partiendo de la costa occidental del istmo de Panamá, recién descubierto por Vasco Núñez de Balboa.

Se trataba de no poner todos los huevos en la misma cesta, y por eso la Corona y especialmente Fonseca (de nuevo con el apoyo financiero de Cristóbal de Haro) decidieron enviar dos expediciones paralelas: la de Magallanes y la de Gil González Dávila, ambas con el mismo objetivo: la búsqueda de un estrecho, pero por sendas distintas. Puesto que las dos flotillas se aprestaron en el fondeadero sevillano de las Muelas a un mismo tiempo y zarparon con muy pocos días de diferencia, es presumible que los oficiales y las tripulaciones compartieran sus experiencias y propósitos en largas charlas de espera. En medio de los agitados debates que mantuvieron en Tidore los oficiales de la *Trinidad* y los de la *Victoria* sobre la ruta a seguir en el tornaviaje se impuso una idea: mientras la *Victoria* ensayaba la ruta hacia el sur, los de la *Trinidad* intentarían alcanzar ese Darién de Pedrarias que tan bien conocía el piloto Andrés Niño⁴⁶ y del que seguramente les había hablado en Sevilla.

Como advierte Mazón, no cabe duda de que uno de los factores de más peso en aquella decisión fue la convicción de que la derrota hasta América era relativamente corta.⁴⁷ Así lo narraba años más tarde el capitán Gómez de Espinosa en una carta escrita al emperador desde su prisión de Cochín: “...y desta isla, Señor, me partí a seis días del mes de abril, año de mil y quinientos y veinte y dos años y hicimos nuestro camino para yr a demandar

⁴⁵ Para más información, véase: Mena-García, Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Sevilla, Editorial de la Universidad de Sevilla/Fundación el Monte, 1ª ed. 1998 y 2ª ed. 1999 y “El piloto moguerense Andrés Niño maestre-mercader, piloto y explorador de las tierras centroamericanas” en *Revista Montemayor*, 1996, pp. 33-38. Disponible online:

https://www.academia.edu/28721780/_El_moguere%C3%B1o_Andr%C3%A9s_Ni%C3%B1o_maestre_mercader_piloto_y_explorador_de_tierras_centroamericanas_

⁴⁶ Andrés Niño había sido nombrado piloto real de la Casa de la Contratación el 12 de julio de 1514. Una de sus primeras actuaciones como tal fue la de dirigirse al Darién en seguimiento de la armada de Pedrarias Dávila con un cargamento de mercancías y vituallas a bordo de la carabela *Santa María de la Consolación*. Durante el tiempo que permaneció en el Darién estableció relaciones cordiales con Vasco Núñez de Balboa y fue testigo de su prisión por orden del gobernador Pedrarias. Mena-García, “El piloto moguerense”, p. 36.

⁴⁷ Mazón, “Dos naos a por la primera vuelta al mundo”, p. 10.

la tierra firme donde hizo Andrés Niño las carabelas, que es en la mar del sull (*sic*) donde, Señor, hallava que de Maluco a la primera tierra no abia sino mil y ochosientas leguas, la qual tierra me demoraría a leste quarte del nordeste...”⁴⁸ Por su parte, algunos de los desdichados marineros de la *Trinidad* informaron al ser capturados por los portugueses, tras su fallido tornaviaje, estar seguros de que “desde este Darién a Castilla hay mil quinientas y cincuenta leguas y habían andado por su cuenta novecientas leguas desde acá cuando arribaron (a Tidore)». Lo más curioso del caso es que creyendo que en tierras americanas existía una fauna similar a la de Oriente Medio o Asia Central esperaban encontrarse con camélidos que les servirían para conducir por el istmo de Panamá el valioso cargamento de especies. Así lo notificó más tarde el capitán portugués Antonio Brito: “Desde este Darién (los de la *Trinidad*) pensaban pasar el clavo en camellos a la otra banda porque me aseguraron que andaban de armada naves de Castilla y que en ellas lo transportarían.”⁴⁹

Los cálculos más elevados deben atribuirse a Juan Bautista de Punzorol, maestre de la *Trinidad*, y a su piloto León Pancaldo, quienes estimaban la distancia entre las Molucas y el Darién en 2.000 leguas (11.000 km), aunque la realidad es que por el camino más corto y prácticamente intransitable, a causa de los vientos y corrientes marinas, había más de 16.000 km. Sea como fuera, todos se jugaban la vida y se sentían como atrapados en los confines del mundo con las naos portuguesas pisándoles los talones. Había que escapar de allí cuanto antes.

Por lo que bien sabemos, el tornaviaje de la *Trinidad*, con Gómez de Espinosa al frente, fue todo un desastre y no debe achacarse a él toda la culpa, pese a que años más tarde, después de haber sido liberado por los portugueses, se pavonease ante todos como avezado marino: “A la veinte pregunta este testigo (Gómez de Espinosa) dijo que no es piloto aunque se le entiende hartito del arte de gobernar (un barco)”.⁵⁰ Lo cierto es que un cúmulo de fa-

⁴⁸ Carta de Gonzalo Gómez de Espinosa a Carlos I, narrando las vicisitudes del periplo en solitario de la nao *Trinidad* por el Pacífico Norte, y su prisión por los portugueses. Cochín (India), 12, enero, 1525. AGI, Indiferente, 1528, N.2. Oliveira se hizo eco de estos mismos cálculos: “E porque era invierno en aquella tierra y soplaban ponientes, (Espinosa) ordenó tomar la vía de levante en dirección de las Antillas, no por donde habían venido, sino por el este-nordeste, pensando que arribarían a la tierra firme de México, distante de allá alrededor de mil ochocientas leguas, poco más o menos, según la ruta que habían seguido desde el estrecho de Magallanes”. *Viagem do Magalhães*, pp. 135-139.

⁴⁹ Carta de Antonio de Brito al rey Don Juan III. Ternate, 6, mayo, 1523, *doc.cit.*

⁵⁰ La cita en Zulaika, *El regreso de Elcano*, San Sebastián, Daniel Zulaika ed., 2022, p. 64.

talidades cayó sobre la vieja y destartalada embarcación su desesperada tripulación luego de enfrentarse a mar abierto. Les sorprendieron vientos contrarios, un frío terrible y espantosas tormentas que destrozaron el barco. Faltaron los alimentos, y el hambre y las enfermedades acabaron con la vida de muchos de los navegantes. Dice Mafra que fallecieron hasta treinta hombres. Ante tan lamentable situación no les quedaba otro recurso más que el regreso al puerto de partida. Lo que ignoraban es que para entonces los portugueses los aguardaban en Tidore, tomándolos prisioneros y apropiándose de gran parte de la valiosa carga que transportaba el barco, así como de todos los documentos y cartas de navegación que llevaban a bordo.⁵¹ Fue tan terrible y despiadado el trato que los portugueses infringieron a los prisioneros que sólo cuatro lograron salvar la vida: Juan Rodríguez el Sordo, que logró volver a España en una nao portuguesa, Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y León Pancaldo (el piloto genovés). Tras una auténtica odisea, los tres últimos fueron rescatados por Carlos V y llegaron a España en 1527, siendo recompensados como se merecían. Con razón se considera que también ellos dieron la vuelta al mundo.

Una gran hazaña náutica: Comienza la aventura

Y ahora retomemos el relato de la nao *Victoria* que en diciembre de 1521, aprovechando los vientos favorables de la estación,⁵² se disponía a navegar en solitario, anticipándose a la *Trinidad*, por una ruta muy diferente a la que habría de tomar aquella. Emprendía su singladura maltrecha, comida por la broma y atestada su bodega con seiscientos quintales de clavo de olor, sin sospechar que se convertiría en el testigo único de una aventura, tan ambiciosa y descabellada como trágica, pues si en la búsqueda de las Molucas y sus riquezas la armada de la Especiería había dejado el océano sembrado de cadáveres, el regreso iba a ser igualmente dramático. Ahora desde aquellos remotos parajes de Insulindia, Juan Sebastián del Cano y sus hombres pretendían regresar a España por la vía del Suroeste para dar cuenta al emperador, lo antes posible, de todo lo visto y logrado. El plan que el capi-

⁵¹ Cuando estaba a punto de finalizar el saqueo, la embarcación se hundió y con ella todo lo que restaba dentro. El botín obtenido se recoge en la carta del portugués Antonio de Brito. Carta de Antonio de Brito al rey Don Juan III. Ternate, 6, mayo, 1523, *doc. cit.* Gonzalo Gómez de Espinosa declaró en España que se había embarcado en la *Trinidad*, “novecientos y tantos quintales de clavo, poco más o menos”, mientras que Ginés de Mafra redujo la cifra a ochocientos quintales. AGI, Patronato, 34, R.27.

⁵² “Nos dijeron que el tiempo era excelente para el viaje y que debíamos partir cuanto antes”, anota Pigafetta. *Primer viaje en torno al globo*, p. 167.

tán vizcaíno había concebido, aún en contra de la opinión de sus oficiales, era, como ya adelantamos, sumamente audaz y técnicamente disparatado: navegar por el inmenso Índico Sur por aguas absolutamente desconocidas, siempre lo más lejos posible de la costa, y luego, adentrarse en el Atlántico contorneando África. Todo ello sin hacer escalas para no ser interceptados por los portugueses. Más aún, sin conocer los vientos y corrientes en aquellas inexploradas latitudes. Nadie hasta entonces se había atrevido a realizar una navegación similar.

Al respecto, Comellas sentencia con rotundidad: “La ruta elegida por Elcano, fue desde el punto de vista de la geometría esférica, absolutamente perfecta”. Y a continuación añade: “Un navegante desprovisto de esfera no hubiera podido adivinarlo, ni tampoco la esfera -inspirada en Behaim o cualquier otro- que llevaba Magallanes le hubiera servido de gran cosa, puesto que ignoraba la existencia del Pacífico y de gran parte del Índico. No sólo se descubren tierras nuevas, sino mares nuevos, y este hecho ha sido quizá poco resaltado por la Historia de los Descubrimientos. Magallanes descubrió el Pacífico y sus inmensas dimensiones. Elcano descubrió el Índico sur y su infinita soledad”.⁵³

El tornaviaje iba a dar comienzo. Sólo faltaban tres días para la vigilia de la Navidad cuando el capitán dio orden de zarpar. Anota en su diario Pigafetta: “el sábado 21 del mes (diciembre), día de Santo Tomás, (el sultán de Tidore) nos trajo dos pilotos,⁵⁴ que pagamos por anticipado, para que nos condujeran fuera de las islas. Nos dijeron que el tiempo era excelente para el viaje y que debíamos de partir cuanto antes”⁵⁵ Ya soplabla el monzón de invierno, de manera que el sultán de Tidore creyó conveniente facilitar a los europeos pilotos expertos para sacarlos del laberinto insular, poniendo rumbo hacia el sudeste hasta llegar a la gran isla de Timor. Navegan durante el día y al caer la noche fondean en el puerto más cercano evitando encallar en los bajos traicioneros.

En efecto, seguramente los tripulantes de la *Victoria* agradecieron la ayuda de los pilotos nativos a la hora de sortear todo un dédalo de pequeñas islas del archipiélago de las Molucas hasta entonces desconocidas

⁵³ Comellas, *La primera vuelta al mundo*, p. 161.

⁵⁴ El relato de Martín de Ayamonte difiere del de Pigafetta dado que el marino habla de un solo piloto y da a entender que fue una generosa oferta del sultán de la isla: “(el sultán de Tidore) les dio un piloto el cual les llevó a Timor por ser monzón”. El testimonio de Martín de Ayamonte, en Tomás Mazón: *Elcano, viaje a la historia*. Madrid, Ed. Encuentro, 2020, p. 285.

⁵⁵ Pigafetta, *Primer viaje en torno al globo*, p. 167.

por los europeos: Caioán, Laigoma, Sico, Giogi, Cafí, Laboán, Tolimán... El humanista Pigafetta las relaciona, una tras otra, y como siempre vierte sus observaciones etnográficas contaminadas por las fábulas de la Antigüedad: aquí viven seres extraordinarios, unos tan pequeños como pigmeos, otros andan desnudos, comen carne humana y parecen fieras más que hombres, otros “no pasan de un codo de alto y tienen las orejas tan largas como todo el cuerpo, de manera que cuando se acuestan una les sirve de colchón y la otra de frazada...”⁵⁶

Por el contrario, el capitán Juan Sebastián recuerda el periplo insular desde una perspectiva más racional y utilitaria. ¿Qué provecho puede obtenerse de estas islas en un futuro? Y así se lo hace saber al rey: “... el qual camino descubrimos muchas yslas ricas entre las quales /descubrimos Badan, donde naçe la mança e nuez mozcada, y Jaba adonde naçe la pemienta. ítem Timor donde naçe el sandalo y en todas las sobredichas / yslas ay enfenito jengibre”.⁵⁷ Dos mentalidades y una misma época.

En el viaje de regreso en cuantas islas van recalando se aprovisionan de alimentos en abundancia. A veces actúan por la fuerza, tomando rehenes como si fueran piratas, pero son conscientes de que necesitan llenar la bodega para asegurarse de que no morirán de hambre cuando se lancen al océano. En el momento más inesperado, les pilla por sorpresa una terrible tempestad que está a punto de hundir la nave. Mientras las olas parecen engullir el barco, es tan grande la desesperación que prometen peregrinar hasta el santuario de la Virgen de la Guía, si logran salvar la vida.⁵⁸ Este primer sobresalto parece el presagio de un océano hostil que se niega a ser explorado. ¿Qué sorpresas les aguardan en los meses venideros? Por lo pronto la nao *Victoria* ha sufrido la primera refriega a causa del temporal y necesita ser reparada. Pigafetta cuenta que estuvieron detenidos en la isla de Mallúa hasta quince días para carenar los costados del navío “que habían sufrido mucho”.

A fines de enero de 1522 llegan a la isla de Timor en el extremo sur de Insulindia. No se detuvieron allí más de quince días porque tenían prisa por lanzarse a mar abierto, pero a nadie en su sano juicio se le ocurriría navegar

⁵⁶ *Ibidem*, p. 175.

⁵⁷ Carta de Juan Sebastián del Cano al emperador relatando su llegada y diferentes pormenores de su viaje (copia). Sanlúcar de Barrameda, 22/09/1522. AGI, AGI, Patronato, 48, R.20.

⁵⁸ Aunque esta advocación mariana está muy extendida por toda la geografía española, lo más probable es que se trate de Nuestra Señora de Guía, patrona de Gran Canaria.

con un barco que estaba a punto de irse a pique. El grumete Martín de Ayamonte aseguró que “la nao cuando partió de Timor daba a la bomba doce veces de día y doce veces de noche”.⁵⁹ Aventuro que los efectos de la terrible tempestad, que azotó a la *Victoria*, se hicieron sentir sobre la maltrecha nave y de paso aminoraron los ánimos de los tripulantes, si es que aún se mantenían firmes. He aquí, pues, cómo cambia la situación. Probablemente no se trate de un motín, pero el capitán Juan Sebastián del Cano ve como sus oficiales, el maestre Miguel de Rodas y el piloto Francisco Albo, discuten sus órdenes acaloradamente. Otros miembros de la tripulación se suman a la trifulca. “Los castellanos no querían obedecer a al capitán” –informa un capitán portugués, algún tiempo después–⁶⁰ Afloran las dudas y los temores por doquier. La nave, atacada por la broma, ese agresivo molusco de aguas cálidas, no está en condiciones de enfrentarse a una singladura tan larga y peligrosa si antes no hace escala para reparar las vías de agua.

Proponen acudir a las islas Maldivas. El capitán se niega con firmeza ante el temor de ser capturados por algún barco portugués e insiste en que deben seguir adelante hasta que el barco y las fuerzas lo permitan. La fama y el éxito de la empresa pueden más que el sentido común y así lo manifiesta Juan Sebastián en su famosa carta a Carlos I: “Saberá tu alta Magestad... (cómo) determinamos de morir o con grand honrra a servicio de tu alta Magestad, por haserla sabidora del dicho descubrimyento con una sola nao partyr estando tal de brumas(*sic* por bromas) como Dios quería”.⁶¹

Pero no todos estaban dispuesto a jugarse la vida por el emperador. Aprovechando la oscuridad de la noche, “a nado” y “sin ser sentidos” huyen del barco Martín de Ayamonte y el paje Bartolomé de Saldaña. Prueba rotunda de que no confían en que la *Victoria* resista el embate de las olas y mucho menos en los dictados de un capitán que parece haber perdido el seso.

Llegados a este punto, dos cronistas arrojan un apunte desconocido. Mientras Herrera se hace eco de una noticia que supo de segunda mano, quién sabe su procedencia, asegurando que durante la estancia en Timor “hubo allí una pendencia en que murieron algunos de la nao”,⁶² Oviedo –una fuente de más confianza– remata con estas misteriosas palabras: “y

⁵⁹ Testimonio de Martín de Ayamonte, en T. Mazón, *Elcano*, p. 286.

⁶⁰ Carta de Antonio de Brito al rey Don Juan III. Ternate, 6, mayo, 1523, *doc. cit.* La cita en T. Mazón, *Elcano*, p. 186.

⁶¹ Carta de Juan Sebastián del Cano relatando su llegada y diferentes pormenores de su viaje (copia). Sanlúcar de Barrameda, 22/09/1522. AGI, AGI, Patronato, 48, R.20.

⁶² Herrera, *Décadas*, vol. 2, Década III, Libro III, p. 139.

algunos fueron descabezados en la isla de Timor por sus delitos”.⁶³ Lo curioso del caso, como advierte Mazón, es que cuando se revisa la lista oficial de los fallecidos durante el tornaviaje de la Victoria las cuentas no salen.⁶⁴ ¿Se trataba de una *fake new*? Y en tal caso, ¿quién se habría inventado aquella patraña?

El cabo de Buena Esperanza y los Cuarenta Rugientes

Por fin, el 11 de febrero en la noche abandonaron la isla de Timor y se lanzaron a ese gran océano al que los malayos conocían como *Laut Chidolo Kidol* (Mar del Sur). Comienza una navegación sin escalas por el Índico Sur que habría de prolongarse por cinco meses, cinco larguísimos y trágicos meses. Y en esa agónica carrera del tornaviaje, baten todos los récords, incluso el que ellos mismos habían conseguido tiempo atrás, mientras atravesaban el Pacífico, una singladura durísima, sin tocar tierra, que se hizo interminable a los marinos, aunque solo había durado tres meses.

En principio, los reciben vientos favorables, “estábamos de bonanza” – apunta en su diario el piloto Albo- y toman derrota directamente hacia el cabo de Buena Esperanza en dirección oeste-sudoeste. A punto estuvieron de descubrir Australia, pues navegaron muy cerca del inmenso continente de Oceanía, casi en paralelo. J.L. Comellas calcula que pasaron, sin sospecharlo, a unas ciento cincuenta millas de la isla Barrow y del cabo Norwest.⁶⁵ Al margen de la gloria del avistamiento tampoco les hubiera servido de mucho. Por fortuna, todavía tendría que transcurrir un siglo para que los primeros europeos comenzaran a molestar a sus aborígenes.

Se adentraban en el Índico sur y se alejaban cada vez más de islas y tierras continentales. Seguramente lo desconocían, pero el Índico, al contrario que el Pacífico, está vacío de islas. En definitiva, surcaban una inmensa cuenca oceánica, por una ruta desconocida incluso por los bisoños marinos portugueses, lo que les garantizaba que nunca podrían ser apresados. Esto era precisamente lo que más preocupaba al capitán Del Cano: “partyendo de la postrera ysla... no tomamos tierra ninguna por miedo del rey de Portugal que tenía proveido en todas sus tierras de tomar esta armada porque

⁶³ Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, II, p. 137.

⁶⁴ Mazón, *Elcano*, p. 189.

⁶⁵ Comellas, *La primera vuelta al mundo*, p. 162.

tu magestad no fue [roto...] sabedor della”⁶⁶. Huyendo como forajidos, no podrían repostar agua, víveres o leña para el fogón, ni poner remedio a una emergencia recurriendo al abrigo de cualquier puerto. En definitiva, viajaban indefensos, sin recursos, en la más absoluta soledad. Eso sí, mantenían una fe ciega en la protección divina y confiaban en su capitán, ese vasco indomable que les prometía la victoria.

Conformen derrotaban hacia el sur, el mar se embravecía y los vientos, siempre contrarios, soplaban con mayor fuerza. El 18 de marzo, cuando llevan mes y medio de travesía, a la altura de los 37°, divisan tierra. Se trataba de una isla volcánica de grandes acantilados, perdida en medio del océano, de la que nadie tenía noticia.⁶⁷ Más tarde un holandés la llamó *Amsterdam* o *Nueva Amsterdam*, aunque su nombre originario fue *isla de los Romeros*. ¿Quién la bautizó así?⁶⁸ “No pudimos tomarla... y parece que está deshabitada y no tiene arboleda ninguna” –anotó de forma telegráfica el piloto Albo-⁶⁹ No obstante, se mantuvieron al paio durante la noche intentando descansar y aguardaron la llegada de la mañana para emprender la navegación. Siguen avanzando hacia el suroeste con grandes dificultades. Se acercan a la frontera de los “Cuarenta Rugientes” o “Cuarenta Bramadores” una especie de pasillo oceánico de grandes y ensordecedores vendavales, borrascas y tormentas, favorecidos por la ausencia de masa terrestre y el efecto Coriolis, que son propios de la latitud 40° y 50° S de los océanos australes. Por dos veces, al menos, traspasaron esa terrorífica barrera.

El cabo de Buena Esperanza no es la punta más extrema del continente africano, como vulgarmente se cree. Este honor le corresponde al cabo de Agujas, que es donde realmente se unen los dos grandes océanos del Índico y el Atlántico, pero su mala fama le acompaña desde hace siglos. El marino portugués, Bartolomé Díaz, que fue el primer en avistarlo (1488), lo bautizó como Cabo de las Tormentas que era el nombre que mejor lo definía. Pigafetta, quien pudo comprobar *in situ* las razones del portugués, afirma baque el de Buena Esperanza era “el más grande y peligroso cabo conocido

⁶⁶ Carta de Juan Sebastián del Cano al emperador. Sanlúcar de Barrameda, 22/09/1522. AGI, Patronato, 48, R.20.

⁶⁷ Hoy día sigue estando deshabitada y sólo alberga una estación meteorológica y científica: Punta Elcano.

⁶⁸ Así figura en el Padrón Real de Diego Ribero (1529).

⁶⁹ Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín, en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria, escrito por Francisco Albo (1519-1522). AGI, Patronato, 34, R.5. Ha sido reproducido en múltiples ocasiones. Utilizamos la más reciente de Miraguano/Polifemo Ediciones, Madrid, 2018.

de la Tierra”. Hoy día sigue siendo escenario de competiciones náuticas en las que participan veleros dotados de la última tecnología y en las mejores condiciones de apoyo y seguimiento. Aun así, a veces nos sorprenden con noticias tales como que algún regatista viendo como su barco se había partido en dos por un gran temporal tuvo que ser rescatado por un equipo de salvamento.⁷⁰ Nada que ver con la situación que vivieron los tripulantes de la *Victoria* en 1522... Hambrientos, enfermos y agotadas las fuerzas, los hombres de Juan Sebastián del Cano atravesaron este punto terrorífico en una nave ajada, maltrecha y haciendo agua. Un cascarón a punto de irse a pique. Una tripulación incapaz de resistir ni un día más. Pero, como era de esperar, también a ellos les sorprendieron fortísimos temporales, mientras atravesaban grandes corrientes de aguas frías y aguas cálidas que chocan entre sí en sentido contrario, con “olas asesinas” que a veces pudieron alcanzar alturas de más de veinte metros.⁷¹ “En esta costa hay muchas corrientes que el hombre no les halla abrigo ninguno -anotaba Albo-, sino lo que la altura le da”.⁷²

A comienzos de mayo, se acercaron por fin a la costa africana. Navegaban erráticos, serpenteando la inexplorada ruta marina, mientras intentaban identificar los accidentes costeros. No cabe duda de que llevaban consigo cartas de navegación portuguesas que habrían obtenido quién sabe por qué vía. El 9 de mayo la situación era desesperada. Aun sabiendo el riesgo que corrían de ser capturados, los hombres de la *Victoria* decidieron por fin buscar un abrigo donde fondear. “Y fuimos de luengo de costa –dice Albo- por hallar algún puerto para surgir y tomar refresco para la gente que estaban los más dolientes, el cual no hallamos”. Debieron discutirlo entre todos, como solían hacerlo, cuando se presentaba un asunto de interés general y es de suponer que el capitán se avino a ello. Desde luego tienen razón quienes afirman que Del Cano siempre estuvo más atento a la voluntad de sus hombres que a la suya propia.

Pigafetta, mucho más locuaz que el piloto Albo –tal vez refiriéndose al mismo episodio- dice que en el mes de abril se produjo un intento de tomar tierra en la factoría portuguesa de Mozambique, “porque el barco tenía vías de agua, el frío nos molestaba mucho y, sobre todo, porque no teníamos más alimento que arroz ni más bebida que el agua, pues toda la carne por

⁷⁰ <https://skippermar.com/category/neumaticas/regata/page/6/> [Consultado el 06/05/2023]

⁷¹ Para más información sobre las condiciones del cabo véase J.L. Comellas, *La primera vuelta al mundo*, pp. 169-170.

⁷² Derrotero de Francisco Albo, *doc.cit.*, p. 97

no tener sal con que salarla se pudrió.” Y con ese tono solemne y heroico que caracteriza su relato concluía: “Sin embargo, la mayor parte de la tripulación, esclava más del honor que de la propia vida, decidimos esforzarnos en regresar a España cualesquiera que fuesen los peligros que tuviéramos que correr”.⁷³ Que hubo disparidad de criterios, no cabe la menor duda. El cronista Herrera anotó que “aunque algunos quisieran que fueran a Mozambique, otros dixeron que antes querían morir que dexar de yr derechos a Castilla”.⁷⁴

En efecto, llevaban más de tres meses sin poder repostar agua ni alimentos frescos y el escorbuto ya había hecho su aparición. La primera baja se produce el 12 de mayo cuando fallece el marinero francés, Pedro Gascón. Al día siguiente, el grumete vasco Lorenzo de Yruña, el 17, Juan de Saelices... y así en días sucesivos se registra un reguero de muertes “por enfermedad”. No debió pillar por sorpresa a los afectados, pues casi todos tuvieron tiempo de redactar su testamento.⁷⁵

Abortada la operación, con buena parte de la tripulación enferma de escorbuto o a punto de morir de inanición, los hombres enfilaron de nuevo la proa hacia el océano, sin perder ni un minuto: “tomamos la vuelta de la mar por estar en ello nuestra libertad –sentencia Albo-”.⁷⁶ Ya introducidos en la ruta portuguesa que bordeaba el continente africano, el riesgo de ser capturados por el enemigo se acrecentaba. No obstante, una mezcla de esperanza y coraje extremo los animaba a proseguir. Se sentían muy próximos al cabo de Buena Esperanza que marcaba el punto axial del derrotero, pues los introducía por fin en el Atlántico. Paulatinamente iban identificando las señales del mapa que custodiaban con gran sigilo. Aquí el río de los Infantes (Gran Río Fish), aquí el cabo de las Agujas. Parecía que la meta se encontraba cada vez más cerca, pero de pronto, cuando apenas distaban treinta leguas del cabo de la Esperanza, se levantó una terrible tempestad que estuvo a punto de partir en dos a la *Victoria*. Es ahora cuando se vive uno de los momentos más trágicos de la expedición. La nao asemejaba cabalgar sobre el oleaje, levantando bruscamente la quilla y hundiéndola luego en el vacío con la misma violencia, mientras el piloto se aferraba con fuerza al pinzote y los

⁷³ Pigafetta, *Primer viaje en torno al globo*, p. 184.

⁷⁴ Herrera, *Décadas*, Lib. II, fol. 139.

⁷⁵ Declaración de las personas fallecidas en el viaje al Maluco del 20/12/1519 al 29/07/1522. AGI, Patronato, 34, R.11.

⁷⁶ Derrotero de Francisco Albo, *doc.cit.*, p. 96



Fuente: rutaelcano.com. <https://www.rutaelcano.com/la-primera-vuelta-al-mundo?lightbox=dataitem-j4mkaf9o> [consultado el 12/06/2023].

tripulantes rezaban ante una muerte segura. En medio de la tormenta, entre rachas huracanadas y un mar embravecido, el fortísimo viento partió el mástil y la vela del trinquete, dejando el barco desarbolado. La situación resultaba tan extrema que los tripulantes se plantearon echar por la borda todos los fardos de especias intentando aligerar la nave, pero al final desistieron. Aquel cargamento era demasiado preciado como para desprenderse de él. Cuesta trabajo imaginar cómo un puñado de hombre, enfermos y a borde de la extenuación, lograron reparar en medio del océano la maltrecha embarcación, pero ¿qué episodio de este famoso tornaviaje no causa admiración?

Continuando su singladura, el 19 de mayo la *Victoria* sobrepasaba, por fin, el ansiado cabo de Buena Esperanza, pero tal vez a causa de las brumas no repara en ello. Al darse cuenta de que ya habían entrado en el Atlántico, el piloto pone rumbo noroeste y se dispone a cruzar el ecuador. Esta vez los vientos con fuerza constante que animan la proa le resultan muy propicios y la corriente fría de Benguela favorece también la marcha. Navegan a gran velocidad como nunca lo habían hecho con la certeza de que ya lo peor ha pasado. Comellas calcula que debieron recorrer más de 3000 kilómetros en tan solo diez días.⁷⁷

Pero las muertes siguen produciéndose a un ritmo tan alarmante que muy pronto no quedará ningún hombre. Necesitan con urgencia acercar-

⁷⁷ Comellas, *La primera vuelta al mundo*, pp. 176-177.

se a tierra para abastecerse de agua y víveres. Y es así cómo durante semanas recorren la costa africana, plagada de manglares, buscando algún lugar donde atracar, pero no lo consiguen. Ya están al límite de sus fuerzas, como recordaba más tarde el capitán Juan Sebastián del Cano: “e asy se nos morieron veinte onbres de hambre e por falta de mantenimiento tomamos las yslas de cabo verde...”⁷⁸ En efecto, el martes, 1 de julio, deciden acudir al archipiélago de Cabo Verde, en manos portuguesas, algo que habían intentado evitar toda la singladura. “Y este día –anota solemne el piloto Albo– llamamos la gente para que diesen sus pareceres para ir a las islas de Cabo Verde o en tierra firme por tomar mantenimientos y así deliberamos de ir a las islas, y tomamos por más votos, y el día fue martes”. Salió “por más votos”, es decir, que hubo opiniones en contra, y el capitán, una vez más aceptó la voluntad de sus hombres.

Según los registros del cuaderno de bitácora de Albo, era miércoles, 9 de julio, cuando la *Victoria* fondeó, por fin, en Ribeira Grande (hoy Cidade Velha), en la volcánica isla de Santiago. Los vecinos les dijeron que era jueves, 10 de julio, y los tripulantes no le dieron importancia pensando que se trataba de un error. “Nos recibieron muy bien –anota Albo– y nos dieron mantenimientos cuantos quisimos, y este día fue miércoles, y así creo que nosotros íbamos errados en un día”.⁷⁹ Pero este dato, aparentemente insignificante, ocultaba un hecho crucial. ¡Era la prueba definitiva de que habían circunnavegado el globo!

No sabemos cuándo exactamente tomaron conciencia de este hecho, ni quién fue el primero en averiguarlo, pero Pigafetta, siempre con sus ínfulas humanistas, quiso apuntarse el tanto, aclarando que: “Supimos pronto que no era erróneo nuestro cálculo, pues habiendo navegado siempre al oeste, siguiendo el curso del sol, al volver al mismo sitio teníamos que ganar veinticuatro horas sobre los que estuvieron quietos en un lugar, basta con reflexionar para convencerse”.⁸⁰

Aquella decisión suponía meterse en la boca del lobo, algo que habían intentado evitar desde que abandonaron Timor, hacía ya cinco meses. “Mentimos para no ser detenidos” –se disculpa Pigafetta– En efecto, para que los portugueses no los detectaran, los de la *Victoria* habían urdido un

⁷⁸ Carta de Juan Sebastián del Cano al emperador. Sanlúcar de Barrameda, 22/09/1522. AGI, Patronato, 48, R.20.

⁷⁹ Derrotero de Francisco Albo, en *La primera vuelta al mundo*, p. 101

⁸⁰ Pigafetta, *Primer viaje en torno del globo*, p. 185.

plan: enviarían a tierra una chalupa con un pequeño destacamento de trece hombres, bajo el mando del contador, Martín Méndez, con la misión de conseguir lo más urgente. Debían hacerse pasar por tripulantes de un barco que regresaba de América y que había tenido la desgracia de romper el mástil del trinquete al pasar por el Ecuador. A nadie se le escapaba que si los de la isla llegaban a sospechar que la *Victoria* venía de la demarcación portuguesa avisarían a las autoridades y todos darían con sus huesos en la cárcel. El problema es que los tripulantes carecían de dinero. Almacenaban en la bodega del barco multitud de baratijas para rescatar con los indios del Moluco que por alguna razón no habían utilizado, tales como tijeras, espejos, cuchillos, cuentas de vidrio y demás. Es fácil pensar que estas baratijas no hubieran interesado a nadie en aquella isla (o quizás sí), pero lo más sorprendente es que también transportaban otros objetos de mucho valor, como barretas de hierro, quintales de cobre, alumbre y azogue, e incluso un cáliz de plata “con su patena” con los que habrían podido comprar todo lo necesario. Objetos que fueron adquiridos en Sevilla, poco tiempo después de la llegada de la nave al muelle hispalense por acaudalados merceros y traperos y algún que otro poderoso comerciante, como Luis Fernández Alfaro, conspicuo representante del grupo que frecuentaba, como moscas a la miel, la Casa de la Contratación.⁸¹ Eso sí, a precio de saldo. ¿Por qué Juan Sebastián del Cano no ordenó la venta de estas mercancías en la isla portuguesa de Santiago?

A falta de respuesta, no queda otro remedio que atenerse a los hechos por muy inexplicables que pudieran parecer. Hasta dos o tres quintales de clavo invirtieron en comprar víveres,⁸² sobre todo arroz en abundancia, y diversas piezas para reparar la nao, además de algunos esclavos negros que les ayudasen a manejar la bomba de achique, porque los pocos supervivientes que habían quedado en el barco estaban al límite de sus fuerzas. Este fue el error más grave que cometieron.

Lo que sucedió después es de sobra conocido. Los tripulantes de la *Victoria* acabaron siendo descubiertos por los portugueses; los de la chalupa –entre

⁸¹ Libro copiador: Armada de Fernando de Magallanes, 1519-1522. AGI, Contratación, 5090, L.4.

⁸² Así lo declaró Juan Sebastián del Cano cuando siendo interrogado en España admitió que fueron tres quintales los que se utilizaron en la isla de Santiago: “Que de esta nao se a sacado nada sino tres quintales de clavo en las yslas de cabo verde para comprar las vituallas e mantenimientos, que no tenían nada”. Pero el barbero Bustamante dijo que sólo habían sido dos: “Que en el puerto de Santiago en las islas de Cabo Verde vido sacar dos quintales de clavo *para rescatar esclavos para dar a la bomba...*”. Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizamo. Valladolid, 18/10/22. AGI, Patronato, 34, R.19.

ellos un niño llamado Vasquito– fueron capturados, mientras el capitán Del Cano ordenaba largar velas a toda prisa con tan solo veintidós hombres “entre dolientes y sanos”.⁸³ He aquí que la buena estrella que los había acompañado durante todo el viaje se eclipsó en el último momento, justo cuando ya habían superado lo más duro del viaje y se encontraban a las puertas de casa.

Pigafetta nos informa: “Supimos que se apoderaron de la chalupa porque uno de los marineros descubrió nuestro secreto diciéndoles que el capitán general había muerto y que nuestro navío era el único de la escuadra de Magallanes que volvía a Europa”. El marinero traidor al que señalaba el cronista italiano no era otro que Simón de Burgos, un portugués que ocultando su origen y haciéndose pasar por burgalés, había engañado en Sevilla a los oficiales de la Contratación, logrando una plaza de sobresaliente en la *Victoria*:⁸⁴

*Simón de Burgos, sobresaliente que fue en la nao Vitoria y se puso natural de Burgos y hera portugués. Fue demás de los doze que Su Magestad mandó fuesen y no fue de los doze nombrados por el capitán.*⁸⁵

En efecto, cuando Juan Sebastián del Cano tuvo noticias de lo que le había sucedido a sus hombres y de que un barco portugués se dirigía hacia ellos para interceptarlos, ordenó largar velas y abandonar Santiago a todo trapo. No podía adoptar otra medida. Rescatar a los hombres que estaban en tierra –ya en manos de los portugueses– era una idea tan imposible como suicida. Por fin, después de una huida desesperada, y ya en alta mar, el capitán adoptó una última y llamativa decisión. En lugar de recalar en las islas Canarias, que hubiera sido lo esperado, habida cuenta de que necesitaban reparar la nao con urgencia, porque la *Victoria* seguía llenando su panza de agua, tenía el mástil destrozado y estaba a punto de irse a pique, dispuso seguir una derrota que casi triplicaba el camino directo, pues obliga a cualquier velero a trazar una gran curva, dis-

⁸³ De ellos tres murieron antes de llegar a Sanlúcar. La última baja se produjo el 8 de agosto, fecha en la que se registró el fallecimiento del marinero Esteban Bretón. Declaración de las personas fallecidas en el viaje al Maluco del 20/12/1519 al 29/07/1522. AGI, Patronato, 34, R.11.

⁸⁴ Por esta razón, al llegar a Sevilla, los de la Contratación no quisieron abonarle su sueldo. En el expediente se declaraba natural de Ciudad Rodrigo. Autos, probanzas de Simón de Burgos, abono de su sueldo. Coria, 9, junio, 1523. AGI, Patronato, 34, R.21. Véase también: Petición que presentó Simón de Burgos, vecino de Ciudad Rodrigo, que dijo haber ido al Maluco con Hernando de Magallanes, 9 de junio de 1523 e Información hecha a instancia de Simón de Burgos, para probar que no tuvo parte en la prisión de los trece tripulantes de la *Victoria*, 22 de Abril de 1523.

⁸⁵ AGI, Patronato, 34, R.4. “E según fama, dizen (que Simón de Burgos) fue causa que prendiesen en el cabo Verde a los de la nao Vitoria...” Contaduría, 425, N.1. R.2.



Fuente: rutaelcano.com. <https://www.rutaelcano.com/la-primera-vuelta-al-mundo?lightbox=dataitem-j4mkmp6d> [consultado 10/06/202].

tanciándose mucho de la costa para evitar los alisios del nordeste: la famosa *volta da Mina*.⁸⁶ Los portugueses la conocían y la empleaban desde 1475 en su ruta de regreso desde el golfo de Guinea, y Sebastián del Cano y sus hombres llevaban cartas portuguesas, ¡qué duda cabe!

El primero en rescatar la *Victoria* cuando ésta navegaba ya por las inmediaciones del peligroso arrecife de Salmedina (a unos 7 km. de la Punta del Perro –faro de Chipiona–), se llamaba Pedro el Sordo. Era un *lemán*, vecino de Sanlúcar de Barrameda, un piloto práctico, experto en sortear la peligrosa barra de Sanlúcar, quien realizó con éxito su misión, guiando el barco hasta el puerto sanluqueño, a cambio de 525 maravedís.⁸⁷ La sorprendente arribada a Sanlúcar de Barrameda de la destartalada nao, un sábado, 6 de septiembre de 1522, casi dos meses después de haber abandonado Cabo Verde –dos larguísimos e interminables meses–⁸⁸ y la famosa carta que el capitán Juan Sebastián del Cano dirigió al emperador, anunciando que había dado la vuelta al mundo, siguen constituyendo uno de los pasajes más memorable de la era de los Descubrimientos:

⁸⁶ Cfr. Comellas, *La primera vuelta al mundo*, pp. 185-189.

⁸⁷ Sobre las tarifas percibidas por los prácticos del puerto, tanto de Sanlúcar como Sevilla, remito a la lectura de mi *Sevilla y las flotas de Indias*, pp. 312-313. Las tarifas relacionadas con la armada de la Especiería en mi libro *Magallanes y las cinco naos del emperador*, p. 12, 227-228.

⁸⁸ Para ampliar información, vid. Mena-García, *Magallanes y las cinco naos del emperador*, pp. 11-23.

Muy alta e yllustre Magestad:

Saberá tu alta Magestad como somos llegado diez e ocho onbres solamente con una de las çinco naos que tu alta magestad envió en descubrimiento de la espeçiaría con el capitán Fernando de Magalas (sic) que santa gloria aya... (y) más saberá tu alta Magestad lo que en más abemos de estimar y tener es que hemos descuberto e redondeado toda la redondeza del mundo yendo por el oçidente e venyendo por el oriente...

Escrita a bordo de la nao Victoria en Sanlúcar, a seis días de septiembre de 1522.⁸⁹

El capitán vasco evidenciaba en su misiva, en la que tuteaba al mismísimo monarca con un castellano que no dominaba del todo, la certeza de que la magnitud del viaje realizado descansaba en un logro geográfico excepcional: la constatación empírica de que la tierra era redonda. De-seaba proclamarlo a los cuatro vientos, sin ambages innecesarios, y vaya si lo consiguió. La noticia se esparció rápidamente por todas las cancillerías y, de paso despertó las iras del monarca portugués.

Pero volvamos a los días de alborozo que se vivieron en los dos afamados puertos andaluces, centro neurálgico del tráfico mercantil con esas Indias, tan impropiaemente llamadas...

Al día siguiente de la feliz noticia, domingo, 7 de septiembre, urgentemente se despachó a la Corte (Valladolid) a Luis de Castellanos, el correo al que solían recurrir los oficiales de la Contratación, con cartas suyas para el monarca, en especial, «hasiendole saber de la benyda de la nao Vitoria desde la espeçiería, en la qual vino por capitán Juan Sabastián del Cano». El correo debió de viajar a revienta-caballos, pues sólo tardó tres días menos seis horas en cubrir todo el trayecto, recibiendo a cambio una compensación de treinta y cinco ducados. Y “fue contento dello”, anotó el tesorero Ochandiano. No era para menos pues el monarca, al recibir la buena nueva le había gratificado con otros cincuenta ducados de oro.⁹⁰ La ocasión lo merecía.

Como era de esperar, una vez que los oficiales de la Casa de la Contratación sevillana supieron del arribo de la *Victoria* a Sanlúcar y de las extremas condiciones de desamparo, tanto del barco como de su tripulación,

⁸⁹ AGI, Patronato, 48, R.20.

⁹⁰ Libro Manual de cargo y data de la tesorería de la Contratación. AGI, Contratación, 4675B, L.2.

rápidamente pusieron en marcha el dispositivo necesario para reforzar el auxilio de la nave, que venía río arriba remolcada por el barco de un vecino de Sanlúcar llamado Gaspar García.⁹¹ Sin tiempo que perder, el tesorero Domingo de Ochandiano, con la intermediación del cómitre y visitador de navíos, Bartolomé Díaz y de Juan Vizcaíno, ordenó la compra por 15 ducados de una barcaza de buen tamaño, “con su leme (timón) e seis remos”, que tiempo atrás auxiliaba la nao del armador vasco Martín de Goycochea, ya fallecido, “para servicio de la nao Victoria porque el batel que tenya se le tomó en cabo verde”.⁹² Y luego, a través del citado Juan Vizcaíno, se reclutaron quince marineros para la citada barcaza; junto a ellos viajaría Juan de Huguibar, escribano de S.M., a quien se encargó de custodiar a la *Victoria* hasta su llegada. Por las misivas recibidas desde Sanlúcar, los oficiales de la Contratación eran conscientes de que el barco venía cargado de especias de las Molucas, un auténtico tesoro, que había que poner a buen recaudo para que los amigos de lo ajeno no se hicieran con él. Por esa razón y no otra encargaron al escribano, que además de fedatario público, gozaba de toda su confianza, “para que el dicho Juan de Huguibar estuviese en goarda de lo que venía en ella juntamente con el capitán Juan Sebastián del Cano y no dejase entrar a persona ninguna”.⁹³

El encuentro se produjo en el famoso paraje de las Horcadas, a la altura de Lebrija, en donde el río aumentaba su cauce. Allí, el escribano y los quince marineros de refuerzo enviados desde Sevilla subieron a bordo para gobernar la *Victoria* y manejar la bomba, porque los de la nao apenas si se sostenían en pie. Contaban además con la inestimable ayuda de un piloto práctico sevillano quién de inmediato se puso al timón vigilando que la nave no encallase en los peligrosos meandros del río.⁹⁴ Además, los de la barcaza les proporcionaron alimentos para que recuperaran fuerzas. De las compras en alguno de

⁹¹ Consta que el tesorero de la Casa le abonó el 10 de septiembre hasta 3.000 maravedís “por lo que trabajó con su barco y la gente que traía en traer la dicha nao desde Sanlúcar hasta el puerto de las Muelas”. *Relación que Domingo de Ochandiano, tesorero de esta casa, ha dado e pagado por costas que se han hecho en la descarga de las especias que vino en la nao nombrada la Victoria...* Libro copiadador: Armada de Fernando de Magallanes, 1518-1522.AGI, Contratación, 5090, L.4.

⁹² *Doc. cit.*

⁹³ *Doc. cit.*

⁹⁴ Consta que el citado lemán de río cobró por su trabajo una tarifa de 600 maravedís. Libro copiadador: Armada de Fernando de Magallanes, 1518-1522.AGI, Contratación, 5090, L.4.

los mercados de abastos del centro de la ciudad⁹⁵ se había encargado, Diego Collantes, el portero de la Casa y eficiente hombre de los recados. En concreto, se trataba de doce arrobas de vino, cincuenta hogazas y roscas de pan, un cuarto de vaca y un buen suministro de sabrosos melones sevillanos.

Sobre la expectación causada por la llegada triunfal de la nao *Victoria* al puerto de las Muelas hispalense se ha escrito en innumerables ocasiones, comenzando por la famosa crónica de unos de los supervivientes de la expedición con ínfulas de reportero. “El lunes 8 de septiembre largamos el ancla cerca del muelle de Sevilla, y descargamos toda nuestra artillería”-testimoniaba Pigafetta-. Y a continuación añadía: Gracias a la Providencia hemos regresado a casa. De los sesenta hombres que formábamos la tripulación en el tornaviaje desde las Molucas, no quedamos más que dieciocho (ignoraba, sin duda, a los indonesios que los acompañaban desde Tidore y que también habían logrado sobrevivir)⁹⁶ y éstos en su mayor parte están enfermos. Unos desertaron en la isla de Timor, otros fueron condenados a muerte por delitos que cometieron, otros perecieron de hambre, y finalmente, otros trece habían quedado retenidos en Cabo Verde por los portugueses y luego enviados a la cárcel de Lisboa.⁹⁷ Toda una odisea.

El lienzo de Elías Salavarría, tantas veces difundido, en el que éste representa un puñado de hombres demacrados que abandonan la *Victoria*, portando un cirio en las manos cual peregrinos en una romería,⁹⁸ con la ropa hecha jirones y la pelambreira alborotada, más parecidos a náufragos de una isla desierta que a lobos de mar,⁹⁹ pertenece ya al imaginario colectivo, siempre que se rememora esta escena. El cuadro resulta sobrecogedor, aunque bien es cierto que en muchas ocasiones la realidad supera a la ficción.

⁹⁵ Sobre este aspecto es imprescindible la consulta de A. Collantes de Terán: “Los mercados de abastos en Sevilla (siglos XV y XVI). Permanencias y transformaciones”. *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 18, 1991, pp. 57-70.

⁹⁶ Sus nombres figuran en la “Relación del clavo que se adjudica a la armazón y de quiénes y la razón por qué”. Todos ellos habían cargado clavo por su cuenta, siéndole confiscado por las autoridades en Sevilla por considerar que pertenecía al armazón de la expedición. Sus nombres: Tiran Bodiman, Pezculao, Çape, Tali y Tirán Ponçon (este último fallecido durante el viaje); a todos se les definió como “moro esclavo que fue preso de buena guerra”. AGI, Contaduría, 425, N.1, R.1.

⁹⁷ Pigafetta, *Primer viaje en torno del globo*, pp. 185-186.

⁹⁸ Como es bien sabido, los supervivientes se dirigían al monasterio de Nuestra Señora de la Victoria en Triana y luego a la capilla de Nuestra Señora de la Antigua en la catedral para dar gracias por haberles salvado la vida.

⁹⁹ Regreso de Juan Sebastián de Elcano y sus hombres a Sevilla (8, septiembre, 1522) después de la primera circunnavegación del Mundo. Óleo sobre lienzo de Elías Salaverría (1919). Museo Naval de Madrid.

Pero la realidad es que los supervivientes del gran viaje, pese al lamentable estado en el que se encontraban, se sentían tremendamente orgullosos. No sólo habían alcanzado la fuente de la especiería y llenados los paños con toneladas de clavo,¹⁰⁰ nuez moscada y macis, “habían dado la vuelta a toda la redondez del mundo”, después de recorrer 14.460 leguas durante 1.082 días (para los navegantes uno menos) desde que zarparon tres años antes de Sanlúcar. Era la primera vez que un barco realizaba semejante proeza, navegando siempre hacia occidente en busca del oriente (el sueño de Colón), lo que en principio podía parecer una insensatez. Desde el punto de vista náutico y cosmográfico se trataba de un espectacular logro de alcance planetario.¹⁰¹

Días después...

Desde que la nao *Victoria* fondeó, por fin, en el muelle de las Muelas, los oficiales de la Casa de la Contratación, y especialmente el tesorero, Domingo de Ochandiano, que es quien parece llevar ahora todo el peso de la operación, se pusieron manos a la obra.¹⁰² No había tiempo que perder. Después de la obligada visita de inspección a la nao y el saludo protocolario al capitán y sus hombres, se hacía necesario montar todo un complejo operativo para recibir y poner a buen recaudo la carga, buena parte de la cual pertenecía a la Corona. Eran muchos los caudales que estaban en juego y grande la responsabilidad.

En consecuencia, se buscó la colaboración de un buen número de jornaleros y oficiales de muy diversos oficios para emplearlos en las diversas tareas. También se recurrió a la recluta de marineros y grumetes de otros barcos anclados en el muelle, como los de las carabelas de Bartolomé Díaz y Diego de la Rosa, para que colaborasen temporalmente en estas labores. El marinero Domingo de Ybarrola dirigió las labores de descarga del clavo y luego se encargó de que éste fuera pesado y envasado en costales de anejo o estopa que previamente habían sido confeccionados –hasta un total de 293– por un maes-

¹⁰⁰ Los de la *Victoria* entregaron a los oficiales de la Contratación nada menos que 381 costales de clavo que pesaron hasta 528 quintales, así como varias cajas, sacos y costalillos con muestras de otras especias como canela, palo de sándalo, nuez y hasta un penacho de plumas.

¹⁰¹ Tratamos con detenimiento todas estas circunstancias en nuestra obra más reciente: *Magallanes y las cinco naos del emperador*, pp. 11-78.

¹⁰² Sobre Domingo de Ochandiano, pariente del tesorero Sancho de Matienzo, puede ampliarse información en *Ibidem*, pp. 85-86.

tro lencero en las salas de la Contratación.¹⁰³ A falta de medios, los tripulantes de la *Victoria* habían utilizado en las Molucas los envases más rudimentarios e inadecuados para transportar el clavo, desde cajas de muy diversos tamaños a botijas vidriadas, además de costales, habas y habillas.¹⁰⁴ Esta era una cuestión de tono menor que había que solventar con urgencia, como así se hizo.

Desde su creación, la Casa disfrutaba de un almacén en las Reales Atarazanas que utilizaba como depósito de los pertrechos y artillería de los barcos que sus oficiales fletaban a las Indias. En concreto, se trataba de una mitad de la nave 17, que era la que se encontraba más próxima al postigo del Carbón y a la Torre del Oro.¹⁰⁵ Por su cercanía al río, hubiera sido el lugar más cómodo para depositar todo el cargamento, pero esta idea se desechó desde un principio. Puesto que lo máspreciado era el clavo del Moluco, no había mejor sitio para ponerlo a buen recaudo que las salas de la propia Casa de la Contratación.¹⁰⁶ El problema se presentó más tarde cuando los mozos de cuerda del muelle comprobaron que los costales no entraban por el enflaquecido vano que daba acceso al edificio, de manera que tuvo que derribarse “la puerta del arco que está junto con la dicha casa para pasar el clavo”. Hasta ocho jornaleros y un hombre de color se emplearon en echar abajo la tapia. Una vez más, Collantes, el portero de la Casa, se encargó de supervisar la faena. Extremando precauciones, Ochandiano compró personalmente dos candados para la puerta de la sala en la que se depositó el clavo, “demás de la cerradura que primero tenía para que cada uno de los oficiales tuviese su llave”.¹⁰⁷

Conviene recordar que una parte de los beneficios de la carga estaban comprometidos previamente con el acaudalado mercader y banquero, Cristóbal de Haro, a quien por lo demás la Corona había puesto al frente de la nueva Casa de la Contratación de la Especiería de la Coruña. En su ausencia, el burgalés había remitido a Sevilla a su factor, Diego Díaz, quien vigilaba mano a mano con los de la Casa todo lo que se descargaba de la *Victoria* para

¹⁰³ El resolutivo mariner vasco se encargó también de comprar todo lo necesario para alimentar a los jornaleros en tanto se procedía a las labores de descarga: roscas de pan, vino, tocino, pescado, carne, berenjenas, queso y fruta para reponer fuerzas.

¹⁰⁴ Libro copiador: Armada de Fernando de Magallanes, 1518-1522. AGI, Contratación, 5090, L.4.

¹⁰⁵ Pérez Mallaina, Pablo E.: *Historia de las Atarazanas de Sevilla*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla/Diputación de Sevilla, 2020, pp. 480-481.

¹⁰⁶ “Que pagó a cinco hombres que trabajaron en sacar los costales de clavo desde desde el barco a tierra y arrumarlos en la Casa en dos días e una mañana, a dos reales por día...” Libro copiador: Armada de Fernando de Magallanes, 1518-1522. AGI, Contratación, 5090, L.4.

¹⁰⁷ AGI, Contratación, 5090, L.4. Mena-García, *Las cinco naos del emperador*, p. 155.

hacerse cargo de ello. Y no sólo eran especias... En poder de Díaz fueron depositadas una caja de tres cerraduras conteniendo, entre otros objetos, la mercadería de rescate sobrante como docenas de peines, espejos, cuchillos, tijeras, agujas de coser, etc., además de veinticinco papeles de “muestras de especiería y droguería”, resmas de papel, un bote de azafrán, otro de tamaros, una ropa de terciopelo azul y otra de raso falso, amarilla y encarnada, e incluso la guarnición de una silla con sus franjas granates. Otra caja contenía los objetos necesarios para celebrar la misa: un cáliz de plata, unas vinajeras de estaño, un ara, unos hierros para hacer las hostias, manteles, estola, etc. Además, el inventario del factor incorporaba objetos de mayor valor y peso, tales como 51 quintales de cobre, 272 barretas de hierro, un barril de alumbre, un costalejo de bermellón y casi 300 libras de azogue, junto con artículos tan dispares como fardos de lienzos de Bretaña, de navales, de cañamazo, 13,5 varas de paño verde “comido de polillas” y un barril “medio lleno” de cominos, que además de sus propiedades antimicrobianas, podría haber aliviado en algo la anemia ferropénica de los tripulantes.¹⁰⁸

Del mismo modo se procedió a descargar de la *Victoria* su artillería, armas blancas y municiones, además de jarcias, velas y todo tipo de pertrechos navales. Así como el valioso clavo había sido depositado en la Contratación, al igual que se hacía con el oro, las perlas y piedras preciosas que llegaban de las Indias, en cambio, todo este voluminoso cargamento se almacenó en la nave 17 de las Atarazanas, a la espera de que se ordenase qué hacer con él. Los chirrioneros se encargaron de transportarlo en sus carretas desde la ribera al citado almacén, mientras la *Victoria* permanecía custodiada por el portero Juan de Heguibar, primero, y por Martín de Espinosa, después.

Algunos apuntes contables de aquellos días resultan especialmente reveladores a la par que sorprendentes. Dicen así:

A Juan Vizcaíno, vecino de la Carretería, 2.800 maravedís, porque pagó a los peones que trabajaron “en sacar agoa de la bomba de la nao Victoria” desde el 14 de septiembre de 1522 hasta 9 de octubre, que son 26 días...

A Martín de Espinosa, que tiene cargo de la goarda de la nao Victoria, 1740 maravedís, que obo de aber, a saber, los 816 maravedís por su sala-

¹⁰⁸ “Conocimiento de lo que recibió Diego Díaz, estante en Sevilla, factor de Cristóbal de Haro, de los oficiales de la Contratación y especialmente de vos, el tesorero Domingo de Ochandiano”. Libro copiadador: Armada de Fernando de Magallanes, 1518-1522. AGI, Contratación, 5090, L.4.

rio desde 10 de octubre de 1522, que tomó a su cargo la dicha nao hasta 2 de noviembre, que son 24 días, y los otros 824 maravedís restantes que pagó a los peones que trabajaron en esgotar el agoa de la dicha nao por el dicho tiempo.

He aquí que la *Victoria* cuando atracó en Sevilla más que un barco era una especie de bañera rebosando agua. Esos cincuenta días que requirieron los jornaleros de agotadora faena con la bomba hasta vaciar completamente la sentina no indican otra cosa. ¿Cómo pudo resistir los embates del durísimo viaje y no se fue a pique?

¿Recibió Juan Sebastián del Cano la recompensa que merecía?

De regreso a la capital hispalense, el correo Luis de Castellanos portaba una carta del monarca, escrita en Valladolid el 11 de septiembre, para Juan Sebastián del Cano, congratulándose y dándole a Dios “ynfinitas graçias” por haber traído a salvo a la *Victoria* y a sus hombres. Desde luego no deja de sorprender la velocidad con la que circularon las noticias en estos días. Sólo habían transcurrido cinco desde que Juan Sebastián había escrito su misiva al emperador en Sanlúcar y ya tenía la respuesta en sus manos. En esta misiva, el monarca se mostraba tan eufórico como cauto. Quedaban muchas cuestiones por esclarecer sobre aquella increíble expedición y necesitaba informarse de todo. Por esa razón, ordenaba al capitán que se trasladase inmediatamente a la Corte con otras dos personas, “las más cuerdas y de mejor razón” y que llevase consigo todas las “escrituras, relaçiones y autos” tocantes a la misma.¹⁰⁹ ¿Para qué se necesitaban otros dos testigos más de aquel viaje? ¿No era suficiente con que informara en persona el marino vasco? Se entiende que anidaba cierta desconfianza en el ánimo del monarca y no le faltaban razones. La muerte del gran Magallanes¹¹⁰ y la participación en el motín de San Julián de Juan Sebastián, en aquel entonces maestro de la *Concepción*, eran asuntos gravísimos. Por lo demás, su hoja de servicios presentaba otro manifiesto borrón, al que ya nos referimos en páginas anteriores: la venta de su nao a unos extranjeros, un “crimen” castigado por la justicia.

Tal vez a finales de septiembre o comienzos del mes siguiente, el capitán

¹⁰⁹ La carta, que lleva la firma de Francisco de los Cobos, reposa en el Archivo Histórico de Euskadi. La reprodujo F.B. Aguinalde, “Las dos cartas que escribió Juan Sebastián de Elcano”, p. 160

¹¹⁰ Al ser interrogado, Del Cano respondió que no había participado en la escaramuza de Mactán, en la que había muerto Magallanes, por encontrarse enfermo. Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizamo. AGI, Patronato, 34, R.19.

de la *Victoria* viaja a Valladolid. Acude en presencia del monarca, quien lo ha reclamado con urgencia, junto al piloto, Francisco Albo, y su amigo el barbero, Hernando de Bustamante. Al igual que hiciera Colón después de su primer viaje al Nuevo Mundo, lleva también a la Corte varios indios de las Molucas “que deseaban ver y conocer al Emperador”¹¹¹ y que constituían el punto exótico de aquella audiencia privada que debió de conmocionar a todos los presentes. No viaja con las manos vacías. Además de los documentos de la expedición,¹¹² lleva un muestrario de especies de las Molucas: canela, nuez moscada, macís y clavo,¹¹³ así como los presentes que el rey de Tidore enviaba al monarca, entre ellos un penacho de plumas y cinco manucodiatas (aves del paraíso), que por su bello plumaje –anotaba con admiración Transilvano– “tienen por cosa celestial, y aunque están muertas no se corrompen ni huelen mal”.¹¹⁴ Del entusiasmo manifestado continuamente por Maximiliano Transilvano en su crónica redactada al pie de la noticia,¹¹⁵ un 8 de octubre, no debe sorprenderse nadie. El influyente secretario del emperador estaba casado con una sobrina del mercader Cristóbal de Haro, que había invertido en aquel negocio, de manera que tendría un interés particular en escuchar los relatos de la expedición y difundirlos a los cuatro vientos.

Tampoco cabe ninguna sorpresa respecto al gozoso recibimiento que el emperador hizo a Juan Sebastián del Cano: se abría el camino hacia la riquísima fuente de la Especiería, quebrando así el monopolio que los portugueses detentaban hasta la fecha y para colmo los testigos aseguraban que las Molucas caían dentro de la demarcación española, según lo acordado en el Tratado

¹¹¹ Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, vol. II, p. 238.

¹¹² Juan Sebastián del Cano declaró luego que había entregado una parte de la documentación a Juan de Sámano, el criado de Francisco de los Cobos, y otra se la reservó para él: “parte dello tiene dado a Samano, e parte dello tiene en su poder”. Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizamo. AGI, Patronato, 34, R.19. Fernández de Oviedo también la tuvo en sus manos, como él mismo admite en su crónica. *Historia General y Natural de las India*, vol. II, p. 239.

¹¹³ Consta que Diego Díaz, el factor de Haro, recibió 3,5 libras de canela de la 4 libras “que Juan Sebastián del Cano dejó en poder de vuestras mercedes, demás e allende de la canela y otras muestras de especiería que él llevó para S.M., y la otra media libra, que es el ochavo de las dichas cuatro libras, queda en poder de vuestras mercedes, como SM manda por esta cédula, y más recibí veinte e quatro libras e media de sándaloque asy bien dejó el dicho capitán. Y queda en poder de vuestras mercedes tres libras e media de sándalo, que es el ochavo de veinte e ocho libras que pesoun palo”. 15, noviembre, 1522. AGI, Contratación, 5090, L.4.

¹¹⁴ Carta de Maximiliano Transilvano. Valladolid, 5, octubre, 1522. Utilizamos la edición de *La primera vuelta al mundo*. Miraguano/Polifemo Ediciones, pp. 13-63.

¹¹⁵ La epístola de Transilvano, escrita en latín, que constituye el primer relato de la expedición que dio la vuelta al mundo, estaba dirigida a su amigo el arzobispo de Salzburgo y fue editada en Colonia, en enero de 1523 con el título *De Moluccis Insulis*.

de Tordesillas. A las magníficas expectativas económicas, se unía un triunfo geopolítico de gran alcance. Había razones suficientes para estar satisfechos.

Como era de prever, después de la entrevista con el emperador y con los humanistas que pululan por la Corte, como el citado Transilvano, Anglería, Oviedo e incluso el embajador veneciano Contarini, Juan Sebastián del Cano y sus compañeros, Albo y Bustamante, fueron sometidos a un minucioso interrogatorio. Durante el mismo, el alcalde, Santiago Díaz de Leguizamo -bilbaíno al igual que Juan Sebastián- intentó despejar las sospechas que flotaban en el ambiente.¹¹⁶ Buena parte de las preguntas estuvieron relacionadas con los sucesos de San Julián y la extraña muerte de Magallanes, sobre la que no todas las versiones coincidían (¿qué fue lo que contó Pigafetta?), pero otras se preocupaban por los rescates. ¿Dónde estaba el oro conseguido en algunas islas? ¿Por qué si habían cargado en Tidore seiscientas toneladas de clavo, sólo traían algo más de quinientas, “cómo faltó tanto en ello?” ¿Acaso descargaron clavo en Cabo Verde?, ¿tomaron tierra en algún otro lugar?, ¿lo depositaron en Sanlúcar? o ¿“subiendo la ribera de Sevilla, descargaron algo de noche en secreto”? Leguizamo razonaba que con la humedad de la navegación “el clavo había de pesar más y no menos”. Pero los tres testigos respondieron al unísono que en Tidore habían cargado “clavo nuevo de árbol que con largo tiempo antes se a enxugado que no enmodeçido e que a venido seco e bien tratado”.

Terminada la pesquisa, llegó la hora para Juan Sebastián del Cano de solicitar mercedes. Ya en su carta de Sanlúcar, con la buena nueva de su regreso, suplicaba el monarca en nombre de todos los supervivientes “por los muchos trabajos e sudores e hambre e sed e frío e calor que esta tu gente ha pasado en tu servicio les haga merçed de la quarta parte e veintena de sus caxas e quintaladas”. Pero un mes más tarde se atrevió con otras nuevas y personales peticiones: la capitania mayor de una nueva armada y la tenencia de su fortaleza; la concesión del hábito de Santiago; la participación cada año como armador con doscientos ducados y por último, el ascenso a otras sedes vacantes de Bernardino la Serna y Francisco de Santa Cruz, parientes cercanos “y muy proves”, sin cuya inestimable ayuda -confiesa el capitán- “no podría aver servido a VM” en este viaje. Las anotaciones marginales del documento con la firma de Cobos no dejaban lugar a la esperanza. Punto por punto, al protagonista de una aventura tan heroica, prácticamente se le fueron denegando todas.

¹¹⁶ Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizamo, Valladolid, 18/10/1522. AGI, Patronato, 34, R.19.

Mucho más fácil resultó para el capitán obtener el perdón del monarca por un delito que aún arrastraba como una pesada losa. Y así en febrero de 1523 logró la siguiente cédula eximiéndolo de toda culpa:

Por quanto por parte de vos, Juan Sebastián del Cano... me es fecha relación que vos siendo maestro de una nao de dozientos toneles nos seruystes en lebante y en africa... y como no se vos pago el salario que hauíades de hauer por el dicho seruicio tomastes dineros a cambio de unos nycardos (sic) vasallos del duque de saboya y que despues por no les poder pagar les vendistes la dicha nao y por quanto por leys y establecimientos destos reynos vos no podíades vender la dicha nao a los suso dichos por ser estranjeros de otros reynos, en lo qual cometistes crimen e me suplicastes e pediste por merçed vos perdonase... E Yo, acatando el señalado seruyçio que me habéis hecho en el dicho descubrimiento de la espeçiería y los trabajos que en ello habéis pasado tóbelo por bien e por la presente vos remito e perdono qualquier pena, así civil como criminal en que ayays incurrido...

[Al pie] *Vuestra Magestad perdona al capitán Sebastián el crimen que cometió en vender una nao a estranjeros de otros reynos.*¹¹⁷

He aquí un armador arruinado, tan sólo tres años atrás, que ahora solicitaba al monarca permiso para financiar anualmente con doscientos ducados (75.000 maravedís) las nuevas armadas que se aprestasen a las Molucas, emulando al selecto grupo del capital privado inversor. Para entonces su aspecto había cambiado: lucía en sus manos anillos de oro y pedrería y vestía ropas de caballero distinguido que incluía lujosos jubones de tafetanes dobles y acuchillados, sayos de raso y terciopelo, chamarras, calzas con remates de brocado, bonetillos e incluso un *chapeo* o sombrero francés con tafetán plateado.¹¹⁸

No cabe duda de que el ascenso económico del marino a su regreso de la Especieríay las expectativas para un futuro inmediato resulta-

¹¹⁷ Perdón que el Emperador concede a Juan Sebastián del Cano. Valladolid 13 de febrero de 1523. Archivo Histórico de Euskadi, serie Lardizábal, legajo 15, nº 9. En Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, pp. 311-312. También lo reproduce F.B. Aguinalde, "Juan Sebastián de Elcano", en *El Viaje más largo*, p. 222.

¹¹⁸ Testamento de Juan Sebastián del Cano. Nao Victoria, 26 de julio de 1526. AGI, Patronato, 38, R.1. Lo analiza Romero Tallafigo, *El testamento*, pp. 451 y ss.

ban cuando menos espectaculares. Bien es cierto que los beneficios obtenidos por su participación en el viaje, tanto por su salario, como por las cajas y quintaladas del clavo que transportaba, ascendían a la respetable suma de 613.251 maravedís, lo que proporcionaba al capitán una situación bien holgada.¹¹⁹ Además, el rey tuvo a bien otorgarle más tarde una renta anual vitalicia de 500 ducados (15.625 maravedís mensuales), un mullido colchón para los tiempos venideros.¹²⁰ No fue el único. Hubo un grupo de oficiales de la *Victoria* que también fue gratificados, aunque en menor cuantía, por el monarca como el contramaestre Miguel de Rodas, el piloto Francisco Albo y el contador Martín Méndez.¹²¹

Si bien el rey no se avino a entregar el hábito de Santiago a Juan Sebastián del Cano, como lo hiciera con Magallanes, le concedió, al menos, un escudo de armas en cuya cimera figuraba el globo terrestre con la leyenda “*Primus circumdedisti me*” (Fuiste el primero en rodearme), adornado con motivos tan significativos como el clavo, la nuez moscada y la canela. Claro que si confiamos en las palabras de Herrera, otros tripulantes de la *Victoria* fueron distinguidos de igual forma, arrebatando al capitán Del Cano la exclusividad que por justicia merecía. Se premió al maestre, Miguel de Rodas, cuyo escudo llevaba una leyenda similar: “*Primus qui circumdedit me*” y al barbero, natural de Mérida, Hernando

¹¹⁹ En los apuntes de la tesorería, además del salario recibido, consta que de los 58 quintales de clavo que cargó Juan Sebastián del Cano en la nave, por su participación como maestre y capitán, se le descontaron 18 quintales “por quanto cargó fuera de regimiento de lo que llevaba ordenado”. A esta cifra, se le rebajó además la veintena “para las obras pías y redención de cautivos”, de manera que al final, le quedó líquido 32 quintales y 30 libras de clavo. AGI, Contaduría, 425, N.1, R.1. El capitán transportaba además para su amigo, el mercader bilbaíno Rodrigo de Garay, algo más de tres quintales de clavo “que cargó el capitán Juan Sebastián (del Cano) por Rodrigo de Garay, que no fue en el armada, que dizen le abia prometido de se le traer por lo que trabajó en el armada”. Especialmente emotivo resulta ese “ramal de clavos cossydo en una palma” que el esclavo de Magallanes confió a Juan Sebastián antes de despedirse de éste en Tidore como obsequio para doña Beatriz, la esposa del capitán portugués. Las citas en Mena-García, *Magallanes y las cinco naos del emperador*, pp. 91 y 259.

¹²⁰ Real Cédula del emperador a los oficiales de la Contratación, Valladolid, 23, enero, 1523. AGI, Contaduría, 425, N.1, R.1. Para mayor comprensión, adviértase que el salario asignado en 1513 al gobernador y capitán general de Castilla del Oro, Pedrarias Dávila, ascendía a tan sólo 6.000 maravedís mensuales. Carmen Mena-García: *El oro del Darién. Entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1509-1526)*. Sevilla, Centro de Estudios Andaluces/ CSIC, 2011, p. 253.

¹²¹ A Miguel de Rodas y Francisco Albo, 50.000 maravedís, a Méndez, 75.000. Sus cédulas de concesión en Contaduría, 425, N.1, R.1. “Quatro mil y quinientos maravedís que se pagaron a Ocaçio Alonso y a Ernando de Bustamante por çedula de Su Magestad, los quales Hernando de Magallanes les mandó dar de albricias quando saltaron en tierra y se descubrió el estrecho, de los quales ay carta de pago de 30 de octubre de 1523” AGI, Contaduría, 425, N.1, R.1.

de Bustamante, quien sin pertenecer al grupo de oficiales, consiguió el suyo propio con esta leyenda: “*Ferdinandus de Bustamante, qui primus circumdedit orbem*”.¹²² Sin embargo, se dejó de lado al piloto Francisco Albo. Nadie sabe la razón.

Pese a la dureza del viaje y a todas las penalidades sufridas, el capitán Juan Sebastián del Cano tuvo agallas suficientes para repetir la experiencia en muy corto espacio de tiempo. Esta decisión, que no deja indiferente a nadie, revela como ninguna el coraje del gran marino. Y así, cuando supo que se preparaba una nueva flota a la Especiería con fines colonizadores no dudó ni un instante y se alistó en ella. A sus ojos, obnubilados por riquezas futuras, creía avistar la gallina de los huevos de oro. Estaba convencido de que iba a convertirse en un hombre tremendamente rico. Sin pensárselo mucho, seguro del éxito de la empresa, contribuyó en el armazón con 100.000 maravedís, convirtiéndose así en uno de los principales socios capitalistas del viaje.¹²³ Bien es cierto que para ello tuvo que solicitar un adelanto del salario prometido en éste, su segundo viaje a las Molucas, así como de la renta anual vitalicia, o “acostamiento”, que el rey acababa de otorgarle,¹²⁴ empeñando su hacienda –más futura que presente– así como la de sus parientes en una apuesta bien osada que desconocía los riesgos de la aventura marítima. Con razón su madre, Catalina del Puerto, se lamentaría años más tarde:

*Aviendo gastado el dicho capitán Joan Sebastián toda su hazienda y vendido todas sus heredades para yr en el armada que su Magestad mandó hazer...*¹²⁵

¹²² Herrera, *Décadas*, II, Década III, libro IV. Lo cita también Zulaika, *El regreso de Elcano*, p. 107.

¹²³ Francisco Solano totaliza el capitán invertido por Juan Sebastián en la armada en 130.800 maravedís, (idéntica cantidad que la aportada por Loaysa). Cfr. “Navíos y mercaderes en la ruta occidental de las especias (1519-1563), en *A Viagem de Fernão de Magalhães e a questao das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*. Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, p. 604.

¹²⁴ A la muerte del marino, Catalina del Puerto, madre y heredera, sumida en la más absoluta ruina, emprendió una auténtica batalla legal para recuperar la cantidad adeudada por la Corona a su capitán, tanto por el sueldo del viaje como por el acostamiento debido, que se prolongó por muchos años. El proceso no se dirimió hasta 1535. “Fue una sentencia tacaña que ahora puede producirnos vergüenza”. De casi un millón de maravedís de deuda estimada, el Consejo concedió sólo 170.000 maravedís, y estos en dos plazos. Romero Tallafigo: *El testamento de Juan Sebastián Elcano*, pp. 404-409.

¹²⁵ Sobre estas circunstancias, véase el análisis riguroso de Romero Tallafigo: *El testamento de Juan Sebastián Elcano*; en especial el cap. X, “Elcano, sus riquezas y sus deudas”, pp. 385 y ss.

De nuevo se cruzó en su camino un caballero de alta alcurnia, llamado frey García Jofre de Loaysa, comendador de la Orden de San Juan,¹²⁶ que nada sabía de barcos ni de océanos, pero gozaba de muy altas influencias en la Corte. Este fue nombrado capitán general de la flota que zarpó de la Coruña el 24 de julio de 1525, además de gobernador y justicia mayor de las ya consideradas “nuestras islas del Moluco”, mientras que Juan Sebastián del Cano, que era quien realmente conocía la ruta y las dificultades de la navegación, fue relegado al puesto de lugarteniente y piloto mayor. Ninguno de los dos sobrevivió.

Quiso el destino que Juan Sebastián del Cano, que llevaba en sus genes la mar, abandonase esta vida en medio del Pacífico, a comienzos de agosto de 1526, mientras navegaba a bordo de un barco llamado *Santa María de la Victoria*, como el que le había traído a salvo a España cuatro años atrás. Cuando aún no había cumplido los cuarenta años de edad, desaparecía el protagonista de una de las aventuras más extraordinarias de la era de las exploraciones españolas. Tal vez la mayor hazaña de su tiempo.

¹²⁶ Frey García Jofre de Loaysa era pariente del arzobispo de Sevilla, fray Francisco García de Loaysa, confesor de Carlos V y al mismo tiempo presidente del Consejo de Indias e inquisidor general.

CAPÍTULO III

EL TESTAMENTO DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO

Manuel Romero Tallafigo

*Catedrático Emérito de Ciencias y Técnicas Historiográficas
de la Universidad de Sevilla*

En tiempos de Magallanes y Elcano la monarquía española ejercía de “araña” leve, zancuda, solícita y cuidadosa, que devanaba una gigantesca tela, un sutil internet que tramaba hilos de trazos, rasgos, renglones y párrafos escritos. Voces y rumores fosilizaban atrapados en tinta ocre sobre planas, pliegos y papeles, “cartas y expedientes”, diarios de navegación y libros de regimiento de pilotos, cuentas de maestros, registros de personas y mercancías, testamentos, inventarios y almonedas de pertenencias de marineros difuntos¹. El disperso, remoto y extenso imperio español mantuvo el “músculo” gracias a dos eficaces nervaduras, los “bajeles” y las “cartas”. Lo señaló Ferdinand Braudel. Transportes de tropas y mercaderías junto a centenares de órdenes y noticias ataban con “lazos silenciosos” a la metrópolis con las Indias y su carrera².

Morir sobre una nao en pleno y apartado océano generaba registros escritos. Si en tales instantes el catecismo ordenaba pensar los pecados y decirlos al confesor “sin callar a sabiendas mortal ninguno”³, las *Instrucciones* a la Armada de Magallanes prescribían dictar testamento, que sirviera desde el lejano allá del mar hasta el acá de los herederos y cautivos:

¹ Romero Tallafigo, Manuel: *El archivo de Indias: gestión e innovación en el mundo atlántico*. Sevilla: Corporación tecnológica de Andalucía, 2014.

² Braudel, Ferdinand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México: Fondo de Cultura, 1953, I, 346.

³ *Catecismo de los Padres Ripalda y Astete*. Madrid: Imprenta de la Administración del Real Arbitrio de la Beneficencia, 1800, Sobre la Penitencia.

E ante todas cosas trabajad que se confiesen e fagan sus testamentos por mano de los escribanos de la dichas naos, declaren de donde son vecinos e naturales, e si son casados o por casar. E de aquellos de que Nuestro Señor se tovriere por servido de llevar, se haga inventario de todo lo que tuviere, e del sueldo que se le debe, declarando el día y el mes en que falleciere, para que se sepa acá en la Casa de la Contratación el sueldo que se le fiare debido de lo que sirvió e se le debe, e lo más que le quedare se entregue a sus herederos si los tovriere, e no los teniendo sea para redención de captivos, según por Nos está aplicado⁴.

Una “carta de testamento” para “todo el tiempo del mundo”

Era un 26 de julio de 1526 en la inmensidad del océano Pacífico. Elcano, “el fuerte hijo de Guetaria, hija de nuestro mar de Vizcaya”⁵, “estando enfermo en la cama de su cuerpo e sano de su juyzio y entendimiento natural”, asistido por el físico, el boticario y el barbero⁶, tras confesarse con Juan de Torres⁷, dictaba carta y testamento a su hábil escribiente y criado, el que llegaría a ser gran cosmógrafo, Andrés de Urdaneta⁸. El peor de los sucesos que podría venirle a Elcano después de las penalidades de su segunda expedición era ya la muerte. Por el testamento quería convertirla en buena, puestas en orden todas sus cosas y aparejado en su alma por el confesor. Porque con una buena muerte, de todos los sucesos de su vida “el mejor de todos es el morir”⁹.

A diferencia de Elcano, Magallanes hizo su testamento el 24 de agosto de 1519 en el Alcázar Real de Sevilla. Escuchó lo que Bernal González de Vallecillo había compuesto días antes en unos cuadernos de papel verjurado a

⁴ Medina, José Toribio: *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile*. Santiago de Chile: Ercilla, 1888, I, 66.

⁵ Unamuno, Miguel de: *Vida de don Quijote y Sancho*, Madrid: Cátedra, 1988, 208.

⁶ En el testamento Elcano manda a cada uno de ellos, al físico, maestre Hernando, el boticario, Diego de la Presa y el barbero, Antonio de la Cal, media arroba de aceite. Romero Tallafigo, Manuel *El testamento de Juan Sebastián Elcano (1526). Palabras para un autorretrato*. Sevilla: Universidad: Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico, 2020, 595-596.

⁷ En el testamento Elcano tiene mandas para su confesor: media fanega de harina, otra media de trigo, media arroba de aceite y dos camisas. Manuel Romero Tallafigo, *El testamento*, 596.

⁸ Para profundizar más los aspectos tratados en este capítulo, recomiendo mi amplio y más reciente libro citado en una nota anterior. Además como un bello objeto bibliográfico recomendamos la edición facsimilar de *Los testamentos de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián de Elcano: Edición conmemorativa del V centenario de la Primera Vuelta al Mundo*. Madrid: La Taberna Librería, 2022.

⁹ Miguel de Cervantes: *El ingenioso hidalgo don Quijotes de la Mancha*. II parte, cap. XXIV.

través de la experta mano en escritura procesada del escribano Diego Martínez de Medina. Estampó su firma con tres testigos, los escribanos ayudantes de Bernal, esperó unos días y le devolvieron una copia con letra más bella y cortesana, con renglones y márgenes bien medidos.

Magallanes estaba “sano e con salud e en mi seso e acuerdo e juicio natural” y con un futuro: “queriendo ir en servicio de sus altezas en la dicha armada”. Lo otorgó “así en fecho de mi cuerpo como de mi ánima por mi ánima salvar” e “mis herederos apacificar”. Palabras estas más atribuibles al escribano Vallecillo que al mismo Magallanes.

Elcano sin embargo estaba en alerta, con la muerte avizor, en hora ya más cierta que incierta. A través de la palabra destapó su alma y seso a los allí presentes en la nao *Vitoria*, a un grado de la tórrida línea equinoccial. Un solemne “Sepan cuantos esta carta de testamento vieren” abarcaba a los ausentes, a las “cosas de acá” en el mismo océano, y a “lo de allá” en “la corte”, en “España”, donde su voluntad debía llegar íntegra, intacta, y para ello bien sellada y envuelta en atado papel¹⁰. Elcano a través de mandas y cláusulas es consciente de la supervivencia que el testamento da a sus palabras. Hechas escritura aletearon vivas y sueltas por el colectivo de sus compañeros y socios de viaje cuando en pleno Pacífico, tras su entierro el 6 de agosto de 1526, se cumplieron cada una de las mandas aplicables en el acá de alta mar. También sonaron diez años después en el allá del Real Consejo de las Indias, donde se abrió el testamento a su madre, a las dos madres de sus hijos que solicitaron una copia, a albaceas y beneficiarios de Castilla, a Cristóbal de Haro y otros mercaderes burgaleses, al clero de Guetaria y de la provincia de Guipúzcoa, a los frailes franciscanos de La Coruña y a los jerónimos de la Santa Faz de Alicante, a todos.

Después de muerto y a través de su testamento, Elcano ejercía su voluntad y era muy consciente de ello. Baste ver una manda de cuatrocientos ducados a su hija, niña de menos de cuatro años, la que nació de sus amoríos de la corte de Valladolid, la que tuvo de María de Vidaurreta y de la que desconocía hasta su nombre. Desde el remoto mar, con garabatos del testamento, conminaba y obligaba al futuro casamiento de la niña con consentimiento y mano de sus albaceas, de su madre doña Catalina y de su heredero universal, Domingo. En caso de incumplimiento, Juan Sebastián se siente años después, emerger del fondo del océano, resucitado y vivo en España, para desheredarla con esta acuñada y notarial expresión de supervivencia “desde agora ago la deseraçión como si estonces fuese bibo”.

¹⁰ AGI. Patronato 38, r 1. 7v.



Figura 1. Un físico, un barbero y un boticario asisten a un moribundo. Hieronimus Brunschwig, *Das Pestbüch*. Estrasburgo 1500.

El testamento como “carta” goza del poder viajero de la palabra escrita, la que a sonidos de aire encarna en letras de tinta. Es un “artificio maravilloso que apenas cede a otro alguno en ingenio y utilidad” y más si se hace en un pliego de papel verjurado de hilo, “materia cómoda” para plasmar letras¹¹. El acto de expresar su última voluntad, trascendió distancias y tiempos, leguas y horas, meridianos y calendarios. Según la lírica de Pablo Neruda el cuerpo de Elcano, sepultado en el océano, se disolvió “como ramo

¹¹ Feijoo, Benito: *Teatro crítico universal* según el <Corpus diacrónico del español de la Real Academia Española > tomo IV, disc. 12, n. 54, 306-307.

de sal” y el agua no lo sabía¹². El mar descubrió a su descubridor “sin mirarlo siquiera”, lo derribó “con su contacto frío”, y lo “anotó al pasar en su libro de agua”¹³. La realidad no fue así porque su palabra quedó anclada a surcos de puntizones y corondeles de papel verjurado, asida de la mano que figura en su filigrana o marca de agua. No se grabó en huidiza y destrabada agua, sino fija a los pliegos dio otra segunda vuelta al mundo. Discurrió por archivos y calendarios, día a día, hasta este 2021.

Para Dante Alighieri el rumor mundano de nuestras voces no era más que un soplo y flato de viento (*un fiato di vento*), que vagaba de aquí para allá, palabras cambiantes según los sitios y los oyentes (*muta nome perché muta lato*). La fama de la voz, añadía el florentino, es tan efímera y mudable como el color de las hierbas (*color d'erba che viene e va*), las de nuestras campiñas y dehesas, ahora verdes, luego pajizas, y por fin otoñales cenizas. Siempre se decoloran por virtud del barro, el mismo que con su jugo transmuta la semilla en tierno tallo y leve grano¹⁴.

Al dirigirse el testamento a todos “cuantos vieren”, Elcano saltaba las vallas y barreras del tiempo y su hija, la antigüedad. Incluyó sin quererlo al oficial del Archivo de Indias y escribiente de Juan Bautista Muñoz, un tal Diego Juárez, que en la primera década del XIX, tras atenta lectura, a tinta y pluma de ave, señaló curiosas llamadas en su margen lateral; al archivero de Indias, José de la Higuera y Lara que en 1839 lo copió letra a letra con la recién inventada pluma de acero; a Martín Fernández Navarrete que en 1842 lo difundió por la imprenta a bibliotecas de todo el mundo... y entre otros a mí que lo he releído muchas veces en versión digital para exprimirlo en todo su contenido y depurar erratas en las copias conocidas.

El testamento, en el original del Archivo General de Indias, evidencia un curioso juego de dos, el de la lengua en el paladar del Elcano que ayer articulaba verbos en la Vitoria, y el de los ojos maravillados que hoy lo leen y misteriosamente escuchan. El testamento de Elcano escapa mucho de redacción protocolaria y meticulosa de los formularios hechos por juristas y teólogos del *Ars moriendi*. Este lenguaje aparece sólo en fórmulas como esta:

Yo, el capitán Juan Sebastián de Elcano, vezino de la villa de Guetaria, estando enfermo de mi persona e sano de mi entendimiento e ju-

¹² Neruda Pablo: *Una casa en la arena*: Barcelona: Lumen, 1966, 5.

¹³ *Ibidem* 6.

¹⁴ Dante Alighieri, *Divina Comedia*, Purgatorio, canto XI.

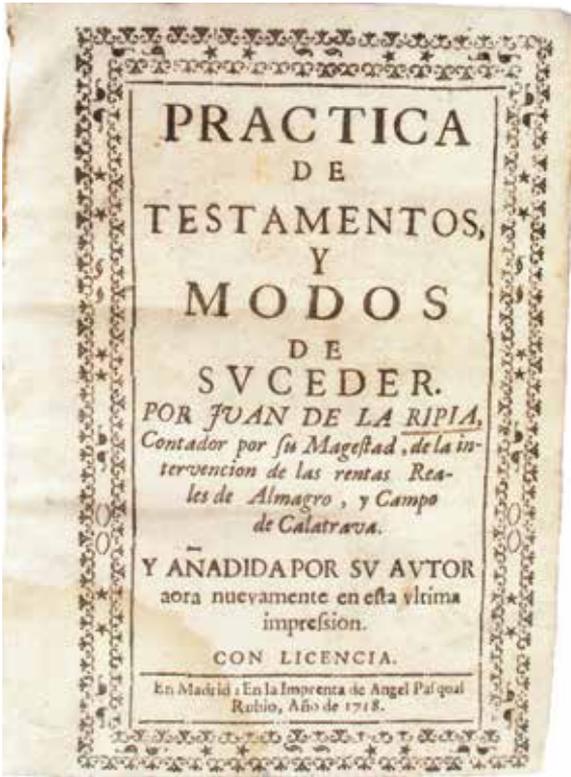


Figura 2. Antiguo formulario notarial para hacer testamentos, recopilado por Juan de la Ripia en 1718.

yzio natural, tal qual Dios nuestro señor me quiso dar, e sabiendo que la vida del ombre es mortal, e la muerte muy çierta e la hora muy inçierta, e para ello qualquier católico christiano ha de estar haparejado para quando fuere la boluntad de Dios.

En muchas más cláusulas suena un lenguaje diferente, el vivo del marinero vasco, sin estricta preceptiva de sintaxis, como en informal coloquio. Por ejemplo en esta entre muchas:

-Digo que yo truxe tres barricas de bino blanco, y el uno de ellos resçibió Montemayor para la despensa de su merçed, el qual mando a su merçed; y el otro de los tres, uno es de Martín Pérez, e de don Juan, e de Martín Ochoa: mando a Martín Pérez que él tome lo suyo e cumpla con sus compañeros; e la otra barrica mando a Martín Pérez que lo beba.

Discurre aquí comunicación desde el seso doliente que hablaba hacia la mano juvenil que lo estampaba en papel. Alguien tiene que desentrañar esa mágica conjunción entre la palabra instantánea y efímera en la punta de la lengua del vasco Elcano, y la escritura larga y permanente del testamento. Este era rumor cogido por el oído de otro vasco, Andrés de Urdaneta, que encaminaba su mano por renglones, asidos los dedos al cabo de su péñola o pluma. La onda de voz de Elcano en el océano Pacífico se hizo inerte tinta, de hierro, mordiente agalla de roble y adherente resina. La voz se sustanció en alfabetos y caracteres, el alma se derramó

por el córneo cañón y tajo de una pluma remera de ánsar. “Las voces son señas del alma entre los presentes, las letras entre los ausentes”¹⁵.

Si leemos este testamento en voz alta, en muchos momentos nos resuenan formas propias del habla trémula de Elcano, su léxico, su pronunciación y giros sintácticos, sus palabras atropelladas y a tiento, lo que los oídos de su madre reconocieron enseguida leídos de labios de un oficial del Consejo de Indias o de su nieto el procurador Gaínza. En sus particularísimas y extensas mandas piadosas, de alimentos, vinos y vestidos, sobrevuelan dichos y decires personales, expresiones sueltas y nunca previsibles, habladas al alma, que escaparon de la severa pauta de un recetario o fórmula de escribano. Son vientos salidos a chorro de sus labios y tales cuales plasmados mágicamente en tinta. Quizás por la urgencia de testar en un repentino agravamiento de salud o por la novedad de la tarea encomendada al joven Urdaneta, que no era escribano profesional y experimentado, escaparon del estricto formulario. Los renglones se convierten muchas veces en frases habladas por Elcano en la cámara de la nao Vitoria; las finas barras y puntos, estampados entre palabras, reproducen sus pausas y respiros, algunas veces jadeantes, para coger aire, enfatizar y entonar la palabra. El ritmo de pluma en los dedos del Urdaneta de Ordicia se acompasaba muchas veces a la plática de voz del de Guetaria. La *Orthografia pratica* del calígrafo Juan de Iciar, vizcaíno de Durango, afirmaba esto: “La escritura no es otra cosa que un razonamiento y plática con los ausentes, hállanse en ella las mismas pausas e intervallos señalados con diversas maneras de rayas y puntos”¹⁶.

El testamento además de revivir la voz de Elcano es un manantial que destila frescura de piedad, creencias en la vida de ultratumba, y escalas matizadas de querencias familiares. Aclara sus peculiares riquezas acumuladas, su forma de guisar en alta mar, sus modos de vestir y escenificarse en la vajilla de su mesa, su pelo largo recogido por una escofia de oro y seda, sus libros y acervo intelectual, sus anteojos sobre la nariz para leer y compartir saberes, sus necesidades y compromiso con deudas y obligaciones, su lealtad a los superiores o su compañerismo a la hora de repartir alimentos y ropa entre hermanos, parientes y amigos.

¹⁵ Vives, Juan Luis: *Diálogos sobre la educación*. Madrid, Alianza, 1987, 82.

¹⁶ Iciar, Juan de: *Recopilación subtilissima titulada Orthographia pratica*. Zaragoza: por Bartolomé Nagera, 1548, B, III.



Figura 3. Escribano de cabildo que escribe con su pluma, su portaplumas, repertorios, tintero y salvadera para secar la tinta. En Felipe Guaman Poma de Ayala: *Nueva Corónica y buen gobierno: Codex Péruvien illustré. Paris, 1936.*

Autor y actores

Magallanes cuando llegó a Sevilla en 1517, antes de las capitulaciones con Carlos I de marzo de 1518, se intituló como autor de una escritura de poder a su suegro Barbosa como “vezino en la çibdad del Puerto en el reyno de Portugal”. Pero un año después cuando redacta su testamento ya es

*Yo el comendador Fernando de Magallaes, capitán general de sus altezas del Armada del Espeçería, marido que soy de doña Beatriz de Barbosa, vezino que soy desta muy noble y muy leal çibdad de Seuilla en la collaçion de Santa María*¹⁷.

Elcano pretendió ser comendador de Santiago, y cuando testó solo lucía dos títulos, sin sonoros epítetos, de poco boato. Era solo “capitán” y “vecino” de su villa natal, Guetaria, sin generalato y sin nao que capitanear. No se declara casado, y luego nos dirá que tenía hijos. Nunca llegó a “caballero principal de nuestros reynos”. Once días antes de su muerte, con 38 años de vida bien colmados de experiencias y del mérito del *Primum circumdedisti*, se intituló sólo así: “Yo, el capitán Juan Sebastián de Elcano, vezino de la villa de Guetaria”.

Lo dijo enfermo de escorbuto o de ciguatera, en la cama, y frente a la pálida, enjuta y descaecida muerte. La que importuna y con torva mueca pisaba sobre cubierta de nao en plena línea equinoccial. La calavera que con su descarnado

¹⁷ En lo relativo al testamento de Magallanes seguimos en esta aportación el texto editado por Juan Gil en el libro ya citado *Los testamentos de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián de Elcano.*

pie aporreaba igual en las chozas de los pobres, en el alcázar del rey, en los puentes de naos de los grumetes y en el camarote de popa de Juan Sebastián de Elcano: *Pallida mors aequo pulsat pede pauperum tabernas regumque turris*¹⁸.

Sólo por las manos que pusieron pluma y tinta en papel verjurado, aparte de los siete testigos presentes, sabemos que hay tres activos actores e intervinientes en el testamento: Andrés de Urdaneta, Andrés de Gorostiaga e Íñigo Ortés de Perea. Dos dejaron su pulso en el texto de dentro, y otro, el último, sólo dos renglones en el del envoltorio por fuera.

El primer actor, Andrés de Urdaneta, criado del testador, con 18 años se muestra un profesional de papeles sin ser todavía escribano de nao. Bajo las órdenes de su amo, Juan Sebastián, escribe con mucha competencia gráfica, pasa a limpio, y da forma definitiva a las trece planas del testamento, apretadas de letras. Su acción se percibe sólo por los gestos gráficos, hábitos subconscientes e intransferibles de su pluma, cotejados con documentos originales también de su mano depositados en el Archivo General de Indias. El escribano de nao, Ortés de Perea, a quien de oficio le tocaba confeccionarlo, ya estaba moribundo ese 26 de julio, le quedaban cuatro días de vida, estaba incapaz de hacerlo entero desde la cruz a la fecha, como el que hizo unos días antes, el 13 de julio, con letra suelta, limpios trazos y buen pulso, de principio a fin, para el marinerero Bartolomé Domínguez¹⁹. Las prolijas, vivas y pormenorizadas mandas de Juan Sebastián necesariamente se encomendaron a la inteligente juventud y buena mano de Urdaneta. El testamento de Elcano por sus circunstancias de testamento cerrado y en alta mar, por ser hecho por el jovencísimo Urdaneta, abandona el lenguaje pautado, cultista y arcaico de los formularios notariales. Abandona la estética rígida del *Ars Notariae* de Rolandino. Está hecho por un joven de 18 años, avezado en la mente y en la pluma. No es Bernal González de Vallecillo que repite en el testamento de Magallanes las fórmulas y mandas del testamento de su suegro Diego de Barbosa.

El segundo actor importante es Andrés de Gorostiaga, paisano de Guetaria, merino de la nao²⁰, que relee y supervisa la redacción y escritura de Urdaneta, y de su puño añade renglones y frases. Se evidencia por los gestos más desaliñados y sueltos del que actúa como corrector, concordantes con el texto de sus dos firmas, en claro contraste con los caligráficos e intensos

¹⁸ Horacio: *Odas* I, 4, 13-14.

¹⁹ AGI(=Archivo General de Indias), Patronato 37, r 20, 2.

²⁰ El merino de nao cuidaba las pertenencias de la tripulación y del navío. Intervenia en las almonedas de bienes de difuntos en plena mar. Ver la almoneda en AGI, Patronato 38, r 13, Autos de Pedro Velasco de Ungo, donde Gorostiaga interviene y ejecuta como merino.

del joven Urdaneta. Su intervención queda señalada en la transcripción que presentamos en nuestra edición.

Por fin, un tercer actor nos dejó solo diez letras y una firma, necesarias y cargadas de autoridad notarial. Son del moribundo Íñigo Ortés de Perea, segoviano de Nieva, establecido y bien casado en el burgalés valle de Mena. Era contador de la nao Vitoria, por tanto poseedor de la fe pública, custodio de todas las escrituras. En un acta, redactada por Urdaneta y convertida en pliego envoltorio, cerrado, cosido y sellado, mediante hilo blanco de lino, con nudo fijado por una especie de engrudo, Ortés da pública fe de que Juan Sebastián le entregó en mano un texto de dentro, el que dijo era su última y definitiva voluntad²¹. Mediante los hilos Ortés anudaba el texto de Elcano, para que sin añadiduras ni defectos llegase a sus herederos de España. Al pie y de su puño y letra, destaca un lacónico y contundente “Pasó ante mí”, seguido de su ya temblorosa, agónica y poliédrica firma. La muerte, guadaña en mano, con su huesudo pie ya le había dado el primer golpe a su pulso.

Otros actores importantes y necesarios son los siete testigos vascos que además de suscribir con sus firmas, son relatados y referidos en una cláusula anterior a la fecha o fin de ambos documentos, el testamento y el acta. Con su firma dentro del testamento y en el acta del envoltorio dan fe y testimonio de que vieron al paisano Elcano firmar su testamento y entregarlo cerrado a Íñigo Ortés de Perea.

Fecha y momento

Fechar un testamento, o puesta de lugar y día, es importante para cerciorar su valor de última voluntad, la única que trasciende a la muerte. Para Magallanes fue muy fácil hacerla en Sevilla antes de su aventurera partida:

Fecha la carta de testamento en Sevilla estando en los Alcázares Reales desta dicha çibdad de Seuilla miércoles veynte e quatro días del mes de agosto año del nasçimiento de nuestro Salvador Ihesu Cristo de mill e quinientos e diez e nueve años.

²¹ En el taller de restauración del Archivo General de Indias mediante un negatoscopio pude observar el documento original. La luz artificial hizo evidentes los orificios en los márgenes de los tres pliegos, doblados en cuartilla, los que dejó la aguja y el hilo de lino que cerró el testamento en otro pliego de envoltorio. No encontramos vestigios de cera o laca en el sello. Más bien vimos la mancha ácida y redonda, posiblemente de un emplasto de engrudo, el que se hacía, a falta de arcilla y cera, con flor de harina templada en agua hirviendo y salpicada con vinagre. Vid. Gerónimo de Huerta, *Traducción de los libros de Caio Plinio Segundo...* Alcalá de Henares: Por Justo Sánchez, 1602, lib. 13, cap. 12.

Para la pluma de Urdaneta era un problema marcar términos y lugares en la líquida y salada alfombra del Pacífico, infinidad “engolfada, donde solo agua y cielo verse puede”, en versos del poeta Virgilio. Ese dónde fue primero “dentro en la nao Vitoria *en el mar del Sur* estando a un grado de línea equinoçial”, según plasma la mano de Andrés de Gorostiaga, paisano de Guetaria al rematar el “testamento dentro”. Luego, la segunda, la de fuera, Andrés de Urdaneta la escribe de su puño, “en la nao Vitoria *en el mar Pacífico*, a un grado de la línea equinoçial”²². Cada uno señaló un mar con nombre distinto, el Pacífico y el del Sur, el que con sal señoreaba la tercera parte de la esfera terrestre. Para Gorostiaga nunca fue pacífico, porque “muy deleitosa de mirar”, fue sin embargo “muy peligrosa de pasear”²³. Pablo Neruda imaginó que “se salía del mapa” y no “había donde ponerlo”. Era “grande, desordenado y azul”, “no cabía en ninguna parte. Por eso lo dejaron frente a mi ventana”²⁴.

Encabezar la data por una nao aludía a una de las “maquinarias más complejas que los seres humanos podían construir”, vaso grande de pino y roble, de alto borde, con una o dos cubiertas, más redondo que enfilado, que con mástiles y velas volaba sobre el agua. Según el rey Salomón fue inventada por puro “afán de lucro”. Su primer constructor acertó, porque “a un minúsculo leño fían los hombres su vida, cruzan el bravo oleaje en una barquichuela” y hasta los más inexpertos pasajeros “arriban salvos al puerto”²⁵. Fray Tomás de la Torre en 1545 llamaba a las naos “caballos de palo” y “rocines de madera”. Fray Pedro Beltrán ponía a estos caballos unas espuelas de viento. Jugaban la metáfora de los animales más veloces en las postas y correos de su tiempo²⁶. En 1589 Abraham Ortelius sobre una cartela de su *Novus orbis terrarum* hizo hablar en latín a la nao Vitoria. Guiada por Magallanes fue victoria sobre el orbe porque sus velas eran alas, su precio, la gloria, y su combate, el mar²⁷.

²² Romero Tallafigo, Manuel, *El testamento...*129-173.

²³ Martínez, José Luis: *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. Madrid: Alianza, 1983, 229.

²⁴ Neruda, Pablo: *Una casa...* 4.

²⁵ *Libro de la Sabiduría*, XIV, 1-5.

²⁶ Martínez, José Luis: *Pasajeros...* 198. Fray Pedro Beltrán: *La Charidad Guzmaná*. Mss. 188. Biblioteca Nacional de Madrid.

²⁷ *Prima ego velivolis ambivi cursibus orbem, / Magellane novo te duce ducta freto/ambivi, meritoque vocor VICTORIA: sunt mihi/vela, alae; precium, gloria, pugna, mare*, que traducimos por “Yo, la primera por derroteros a toda vela rodeé el orbe, guiada por ti en un nuevo estrecho, oh Magallanes, y con todo merito me llamo VICTORIA, tengo por alas, las velas, por precio, la gloria y por lucha, el mar”.

El 26 de julio de 1526, año del Señor, en el mediodía, cuando la sombra de los mástiles sobre la cubierta era más corta y el sol más alto en el firmamento, el piloto y testigo del testamento, Martín de Uriarte, a través de la pínula o mira horadada del astrolabio, marcó cuarenta minutos en su libro de regimiento, menos de un grado de altura. Era la misma operación que doce siglos antes practicó Eratóstenes en la Biblioteca de Alejandría para calcular la longitud de un grado de meridiano. El sol con sus rayos era el “reloj para el día tan cierto” y “en todas las tierras señala las horas sin defecto alguno”²⁸. Ese rito diario interesaba mucho a los tripulantes, que miraban a la esfera poma del piloto, ansiosos de saber dónde estaban en el mundo, cuántos días faltaban para llegar a puerto, cuántas leguas habían recorrido... Más trascendente era ese rito cuando la gente, ya desmayada, comenzaba “a oler y barruntar la tierra como los asnos al verde”²⁹.

La fecha de este testamento nos sirve también el momento horario de las firmas. Al consignar “a un grado de la línea equinoçial” nos señala veinte minutos más de latitud que se midió al medio día. ¿Qué originó este aumento? Creemos que a la hora de fechar Urdaneta y Gorostiaga preguntaron la altura al piloto Uriarte, testigo presto a estampar su firma en la misma cámara de Elcano. Contestó que ya era un grado, es decir 20 minutos más que su medición del mediodía. En un día de 24 horas, entre los mediodías del 26 y el 27 de julio, según el libro de regimiento de la nao, se recorrieron dos grados, es decir cinco minutos de altura por cada hora de ampolleta. Las cuatro horas de la tarde del 26 dieron a la Vitoria el avance de 20 minutos sobre el meridiano, los que completaron el grado consignado en la fecha del testamento.

Dante en la *Divina Comedia* envolvía esas horas vespertinas en plena mar dentro de una atmósfera de melancolías y añoranzas. Nostalgia del día en el ocaso de un sol que se muere (*che paia il giorno pianger che si more*), sentimiento que encajaba con el momento culminante de Elcano al estampar sus dos firmas al cabo del testamento. En tales instantes mágicos los deseos revuelven los anhelos (*l'ora che volge il disio*), se ablanda el corazón (*e'ntenerisce il core*), se agita el recuerdo del día del adiós a sus madres, esposas, hijos y amigos (*lo di c'han detto ai dolci amici addio*) y se encandilan compungidos de amor los marineros, nuevos peregrinos

²⁸ Cortés, Martín: *Breve compendio de la sphaera y de la arte de navegar*. Sevilla, 1551. Carta introductoria.

²⁹ Salazar, Eugenio de: *Cartas a unos amigos (1573)*. Ed. Pascual de Gayangos. Madrid: Imprenta Rivadeneyra, 1866, 53-54.

del mar (*lo novo peregrin d'amore punge*). Mientras en el castillo de popa los pajes tintineaban la esquila (*schilla di lontano*), anuncio de la oración vespertina³⁰.

Elcano piadoso y devoto

El primer garabato de Andrés de Urdaneta en el testamento de Juan Sebastián Elcano es una cruz. Humildosa, pero orgullosa es la cruz, insignia y eje de las esferas estelares del cosmos cristiano (*axis mundi*). “Cuando expiraba su autor”, Cristo, clavado en ella, fija e inamovible sobre el monte Calvario, a su alrededor el cosmos temblaba, “expiraba toda la naturaleza”, las esferas del universo se colapsaban y desordenaban en tinieblas, eclipses y terremotos, aquel primer viernes santo en Jerusalén³¹. Bajo esa cruz Elcano invocó a Dios con un latino “In Dei nomine. Amen”. Su Amén firme resonó en medio de aquel océano azul, el Pacífico, aquel mar “sin oasis para el calor, con frío sin misericordia, con la soledad en el desierto del agua, cercado por la muerte en mil formas” como escribió Zweig. Un acto firme de fe inició el rito de la “muerte vivida”, el testamento de Elcano, la vivida desde la enfermedad y la cama hasta la tumba del océano³².

Esta protesta de fe era fundamental al encontrarse con un pie fuera a punto de tocar el abismo de la muerte. Pronunciar Dios criador y redentor, invocar a su bendita Madre, era optar a la felicidad en la ultratumba. En la *Divina Comedia*, el gran poeta Virgilio, desesperanzado y en un limbo, encomiaba la fe, la que profesa y pregona Elcano. El poeta del siglo I explicaba al Dante del siglo XIV porque él perdió la gloria y contemplación del sol supremo. No por sus obras, sólo por no tener fe, sólo por no ser bautizado y redimido, no por hacer sino por lo que no hizo (“*Non per far, ma per non fare ho perduto a veder l'alto Sol*”)³³.

Elcano cuando testa y ya se siente sepultado en la sima del Pacífico, está lejos, añora la “huesa” de sus antepasados, bajo una losa en la cripta bajo el

³⁰ *El purgatorio*, canto VIII: Era la hora en que se revuelven el deseo y la nostalgia, / la hora que entenece el corazón de los navegantes, / la del recuerdo del día del adiós a los dulces amigos/ cuando el nuevo peregrino, lejos de su patria se estremece de amor. / Se oye un repiqueteo de lejanas esquilas/ que parece llorar al día que se muere.

³¹ Pseudo Hipólito: *In sanctum Pascha*, 55.5-25. Cita tomada de Dragos Andreas Giulea: “Pseudo-Hippolytus's in sanctum Pascha: A mystery apocalypse”. En *Apocalyptic Thought in Early Christianity*, ed. Robert J. Daly. Michigan: Baker Academic, 2009, 135.

³² Michel Vovelle: *Mourir autrefois: attitudes collectives devant la mort au XVII e XVII siècles*. Paris: Gallimard, 1978.

³³ *Divina Comedia*, el Purgatorio, canto VII.



Figura 4: Las obras de misericordia de los vivos liberan las ánimas del Purgatorio. En Felipe Guaman Poma de Ayala: *Nueva Corónica y buen gobierno: Codex Péruvien illustré*. Paris, 1936.

Elcano dejó una capa roja entera. No pasa por alto la cruz del humilladero de la Plaza mayor. En ninguna de las mandas del vasco se ve el boato del portugués Magallanes, que mandó que en un solo día de 24 horas, el de su enterramiento, se le dijese 30 misas, dos cantadas y 28 rezadas. Sus santos más venerados son solo aquellos que conoció en su villa y provincia con una señalada preferencia por San Martín. Con sus santos, como un hombre normal de aquella época, necesitaba asegurar la salvación de su alma con limosnas y mandas pías.

La piedad de Elcano se desparrama desde el corazón de Guetaria hacia la provincia de Guipúzcoa. Repartió y tasó limosnas en ducados de oro, los que uno por uno cuidadosamente se pesaban en balanza, o en ducados de cuenta, los contados en maravedís de plata. Los de precioso y reluciente oro fueron conscientemente a la obra de San Salvador y a las iglesias de San

coro de la iglesia de San Salvador de la villa de Guetaria. Venera con ternura filial “el ánima de mi padre” por quien está “en cargo” y manda que sus exequias se celebren en “la huesa donde están enterrados mi señor padre e mis antepasados”. Se siente el último punto de la línea y linaje familiar, hecho materia, hecho ceniza y polvo en el osario. Un “hombre, dondequiera que vaya, desea llevar consigo a sus muertos”³⁴.

No olvida en el extenso y disperso mapa de caseríos de Guetaria a ningún santo o iglesia desde la del monte de San Antón hasta la de los viñedos de San Martín, el santo caballero que donó su media capa a un pobre y a quien El-

³⁴ Martínez Sierra, Gregorio: *Granada (Guía sentimental)*. Madrid: Saturnino Calleja, 1920, 194.

Martín y “San Provencia” en Guetaria, y también a los santuarios y monasterios de Iciar, la manda más cuantiosa de todas, de Guadalupe, Aránzazu, Sasiola, Iruniraunzu y Santa Engracia de Guipúzcoa. Urdaneta con un peculiar sistema de barras acota bien la palabra “ducados” para que no pueda alterarse con el añadido premio y aumento de valor del “oro”.

Su devoción escapa de su terruño hacia Alicante y La Coruña. Con la Verónica y la Santa Faz rememora un antiguo e incumplido acto de piedad: Hacer romería a Alicante, puerto conocido por Elcano en sus años de andanzas y fracasos mediterráneos: “Yten mando, por quanto tengo prometido de yr en romería a la santa Berónica de Alicante e porque yo no puedo conplir, que se haga un romero”. En cuanto a La Coruña también la manda rezuma fresca de lenguaje: “yo conçerté con el guardián e frayles del monesterio de sant Françisco de La Coruña para que dixiesen una misa de Conçeçión cada día”.

Esta manda concepcionista dirigida a un convento franciscano revela el protagonismo que estos frailes dieron a la teoría inmaculista de la madre de Cristo. En la expedición de Magallanes una nao se llamaba Concepción, su maestre fue Elcano, y en ella se pintó una bandera con esa imagen, dibujada por el pintor Diego Fernández³⁵. Un acto muy señalado durante la capitania de Elcano fue la solemne misa del 8 de diciembre de 1521, en la venturosa estancia de la isla de Tidore.

Magallanes pudo elegir sepultura en el convento de Nuestra Señora de la Victoria, aunque lo tuvo más difícil si moría en el mar. No pudo preveer su muerte en una isla sin santuario:

Mando que si fallesciere en esta çibdad de Sevilla que mi cuerpo sea enterrado en el monesterio de Santa María de la Vitoria, que en Triana guarda e collaçion desta cibdad de Seuilla, en la sepultura que ý me fuere dada, e si fallesciere en el dicho viaje mando que entierren mi cuerpo en una Iglesia de la advocaçión de nuestra señora del más cercano lugar donde yo falleciere e me tomare la muerte.

Sus dádivas piadosas van más para Sevilla que para su tierra natal: El lo justifica por los perdones e indulgencias que puede ganar para librarse

³⁵ Fernández Vial, Ignacio y Guadalupe Fernández Morente: *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla: Muñoz Moya, 2001, 92.

del fuego del Purgatorio. Van a la obra de la capilla del sagrario de la santa iglesia catedral, a la casa y enfermos de señor San Lázaro, al hospital de las Bubas , a la casa de Sant Sebastián” que es en el campo de Tablada”. Para el día de su entierro encarga treinta misas, dos cantadas y veinte y ocho rezadas, y un “treintenario de misas en el convento de la Victoria..”

Elcano amante y familiar

Tras expresarse en cristiano a través de dos páginas apretadas de mandas piosas, movidas “por amor de Dios” o “de su ánima”, se manifiesta generoso para “fazer bien a algunos con quien ha debdo de amor o parentesco”³⁶. En el siglo XVIII el archivero Diego Juárez resaltaba la curiosidad de algunos de estos deudos de Elcano y se atrevía a señalar con pluma y tinta los márgenes de la hoja 3 recto del documento original: “Un hijo de soltera”, “Hija de otra”, “Prima” y “Hermano y sobrino”³⁷.

Sin ser casado, reconoce dos hijos y sus respectivas madres: “Mari Hernández de Hernialde, madre de Domingo del Cano, mi hijo”, de la Guetaria marinera, y “María de Vidaurreta, madre de la dicha mi hija que yo tengo en Valladolid”, la bulliciosa corte del lujo borgoñón. A ninguna de ellas encomienda la tutela de sus hijos. Para eso estaba sólo su madre, “mi señora doña Catalina del Puerto”, que treinta años después pleiteaba con el rey por las rentas de su hijo Elcano.

Entre las dos madres de sus hijos marca significativas diferencias. Es comedido y pondera motivos, monedas, cantidades y plazos de pago y los transmite al oído del escribano Urdaneta. A Mari, “por quanto seyendo moça virgen hube”, madre de su primogénito Domingo, más ducados, 100, en mejor moneda, la de peso en oro, pero con menos urgencia de cobro, dos años: “cient ducados de oro... que se le paguen dentro de dos años después que este mi testamento fuere en España”. A la Vidaurreta, madre de la anónima criatura, Elcano, se motiva “por la criança della e por descargo de mi conçiencia”. Menos ducados, no premiados en oro sino en moneda de cuenta, pero más urgencia de reembolso: “quarenta ducados, los quales mando que le sehan pagados dentro de un año después que el dicho mi testamento fuere en España”. El cargo de conciencia pudo provenir de un adulterio, pues en un expediente judicial de 1538 para cobrar esta cantidad María de Vidaurreta se declara viuda y no precisamente de Juan Sebastián de Elcano.

³⁶ *Partidas* VI, IX.

³⁷ Véase en la edición facsímil el margen del folio. 3v.



Figura 5. Mujeres vizcaínas de la época de Juan Sebastián Elcano. C. Weiditz: *Trachtenbuch*, 1528-1529.

Resulta enternecedor descubrir al Elcano paternal, que en las antípodas recuerda y arropa la crianza de una hija cuyo nombre no llegó a conocer. Alfonso X en *Las Partidas* definió antológicamente la cría amorosa de un hijo:

Criança es uno de los mayores bien fechos que un ome puede fazer a otro, porque todo home se mueve a la fazer, con gran amor que ha, a aquel que cría, quier sea fijo o otro home extraño. E esta criança ha muy gran fuerça e señaladamente la que face el padre al fijo, ca como quier que le ama naturalmente, porque le engendró, mucho más le cresce el amor, por razón de la criança que face en él³⁸.

Según calcula el testamento la misteriosa y anónima hija no había cumplido los cuatro años para ser trasladada de Valladolid a Guetaria, pero ya la dota de 400 ducados en oro, además del pago del ajuar, y las arras o “arreo”. La dote era el caudal de dinero que la mujer aportaba al casamiento. El ajuar, atavío, vestidos y enseres. El “arreo”, joyas y adornos. Las casadas lo guardaban celosamente y lo presumían en las grandes celebraciones, tanto que

³⁸ *Partidas* IV, XIX, I.

Rosales en su *Diccionario* recoge el dicho popular que una mujer iba arreada “quando llevaba las arras de su casamiento”³⁹.

Diez años después se abrió el testamento en la corte de Valladolid. Seguramente llamaron la atención de su madre, doña Catalina del Puerto, dos mandas tiernas y sorprendentes, salidas de Juan Sebastián. A su prima por parte de madre, Isabel del Puerto, cuatro ducados para una saya. El vestido que colgaba desde la cintura hasta los pies, muy plegado por arriba. Un historiador se ha atrevido a escribir que fue “recuerdo de un amor de su primera juventud”⁴⁰. A dos sobrinos, Martín y Domingo, hijos huérfanos de su hermano, el mercader “Sabastián” del Cano, son asignados veinte ducados cada uno. Este hermano aparecía vivo siete años antes como apoderado de un poder que Juan Sebastián Elcano, maestre de la nao Concepción, otorga en Sevilla el 1º de agosto de 1519, unos días antes de partir para Sanlúcar⁴¹.

Magallanes era legítimo esposo de Beatriz de Barbosa. Sólo tenía la “fazienda que llevo yo en la dicha armada” y la “otra fazienda que yo tengo en esta dicha ciudad de Sevilla”, o sea su salario de 50 mil maravedíes que cada año le daba la casa de la Contratación, la dote de 600.000 pactada con su suegro, y las arras. Asegura la dote y las arras. No se olvida de su criado Cristóbal Rebelo y de su esclavo y lengua Enrique de Malaca. La donación de la quinta de Gaia a su hermana Isabel le aseguraba una dote de casamiento: Sus heredero universal, su hijo Rodrigo, no Rui, como oportunamente señala Juan Gil, y sucesivamente la criatura o criaturas que llevaba la preñada Beatriz, su hermano Rodrigo de Sousa, y su hermana Isabel. Cualquiera de los herederos debían llamarse Magallaes y llevar sus armas, además de vivir en Castilla. Es un testamento curioso por el resumen que hace de las deudas contraídas: Todas se hallan escritas “en mi libro de cuentas, el cual yo ratifico y apruebo por bueno”. Todas debían ser pagadas para descargo de su ánima.

Los bienes castrenses y debidos por el rey

La declaración de bienes de Juan Sebastián Elcano se desenvuelve en cuatro vertientes testamentarias: Los quinientos ducados anuales de un acostamiento, el salario de capitania, el armazón o ducados invertidos en la ex-

³⁹ Del Rosal, Francisco: *Origen y etimología de todos los vocablos originales de la Lengua Castellana*. Manuscrito de la Biblioteca Nacional 6929, f. 69.

⁴⁰ Carlos Barreda Aldámiz-Echevarría: *Nova Imago mundi: La imagen del mundo después de la primera navegación alrededor del globo*. Madrid, 2002, 254.

⁴¹ Archivo Histórico Provincial de Sevilla. Protocolos notariales. Oficio 7, folios 9 v – 10 r. 4896P.

pedición, y los rescates futuros de mercaderías propias. No hay afluencia de bienes raíces, heredades y haciendas, ni en España ni en su Guetaria natal, ni en las Indias. En el pleito por la herencia el procurador de Catalina del Puerto, la madre, pinta un cuadro ruinoso de bienes raíces:

Que aviendo gastado el dicho capitán Joan Sebastián toda su hazienda y vendido todas sus heredades para yr en el armada que su Magestad mandó hazer⁴².

No hay tampoco declaración de monedas o dineros atesorados en arca o bolsa, de ducados contantes, sonantes y efectivos. El primer bien que Elcano declara es un concedido *acostamiento* o estipendio anual de quinientos ducados “que su Magestad me debe en la casa de la Contratación de la Espeçería”. En julio de 1526, tras tres años sin poder cobrarlo, la deuda acumulaba los mil setecientos cincuenta. Eran 656.250 maravedís. A continuación declara el *salario* global de mil ducados o 375.000 maravedís por su capitania en una de las naos de la Armada, la Santi Spíritus. De él no había cobrado ni uno solo efectivo. Sólo con cargo a este salario el rey le restó 100 mil para invertirlos en una futurible y golosa ganancia, la del *armazón* y rescate de clavo y especias en la expedición de Loaysa. Así además de capitán y acostado del rey, nuestro capitán se convirtió en armador y puso parte de su salario en manos de la caprichosa Fortuna.

Siete años después de la fecha del testamento, en la corte del rey, en Toledo, Catalina del Puerto, madre y agobiada heredera de Juan Sebastián, pleitea con el fiscal Villalobos, defensor de los intereses de la corona. Reclama el pago del salario y del *acostamiento*. La sentencia fue tacaña y cicatera, ahora puede producirnos vergüenza. Sólo le dieron 200.000 maravedís o unos 268.000 euros, cantidad que no tenía nada que ver con los 919.500, casi un millón de maravedís, los que Elcano había declarado y previsto con toda objetividad en su testamento. Los argumentos astutos del fiscal Villalobos sobre una empresa fallida e inconclusa pesaron en esa tacaña sentencia del Consejo de las Indias⁴³. Juan Gil Fernández tacha este tipo de sentencias en la expedición de Loaysa como cicateras y que no satisfacen a nadie⁴⁴.

⁴² AGI Patronato 38, r 1, 180.

⁴³ Todo el pleito en Patronato 38, r 1.

⁴⁴ Juan Gil: “El entorno vasco de Juan de Urdaneta 1525-1538”. En S. Truchuelo (ed.) *Andrés de Urdaneta, un hombre moderno*. Ordizia, 2009, 328.

Todo lo que quedara tras cumplir las mandas piadosas y familiares y tras satisfacer las casi inexistentes deudas lo deja en manos de su heredero universal, “a Domingo de Elcano, mi hijo e de Mari Hernández de Hernialde, con esta condición e pacto”: La condición y pacto es que todos los bienes son calificados de bienes castrenses y de libre disposición. Todos ganados por Elcano bajo el pabellón real que presidía la nao. Garantizaban el usufructo vitalicio de su madre Catalina, a quien mostraba más acendrada devoción que la sentida por sus propios hijos:

-Que mi señora doña Catelina (sic) del Puerto sea señora e usufrutuaria de todos mis vienes en su vida, e que los resçiba todos los dichos mis vienes abidos e por aver por ynventario, e que goze del usufruto de ellas (sic) en toda su vida o antes, asta que fuere su voluntad de ellas, y después de sus días dexee los dichos vienes al dicho Domingo, mi heredero.

-E por quanto todos los bienes míos son vienes castrenses e ganados en seruiçio de su Magestad e merçedes de su Magestad, e puedo disponer dellos como a mi voluntad fuere...⁴⁵.

Bienes de rescate en cajas y fardales

Estos podían cobrarse multiplicados o no, pendía todo de la fortuna caprichosa. Su rescate o canje por especias era prometedor y enjundioso. En lenguaje de Bernal Díaz del Castillo, Elcano, como muchos otros, servía a Dios, servía a su rey, pero más todavía intentaba hacerse rico, él y toda su familia⁴⁶. Rescate es un curioso mercadeo “en que ambas partes creían salir ganando”, dice muy bien Comellas⁴⁷. Contento y maravillado quedaba tanto el que recibía el cascabel como el que a cambio, el clavo aromático. En la mar océano las mercancías tenían un valor añadido y particular, tanto por la lejanía como por la escala de valores de los naturales de las islas Molucas. La *resma de papel* o doscientos cincuenta pliegos, que menciona Elcano en su testamento, podía acrecentar una inversión de dos centenas de maravedíes a casi dos decenas de mil. El papel que los árabes trajeron desde Samarcanda a España retornaba

⁴⁵ Para el concepto de bien castrense ver *Las Partidas de Alfonso X*, IV, XVII, VII; Llamas Molina, Sancho de: *Comentario crítico-jurídico literal a las ochenta y tres leyes de Toro*. Madrid, 1852, 409.

⁴⁶ Díaz del Castillo, Bernal: *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, Ed. Guillermo Serés, Madrid: Espasa y Real Academia Española, 2015, 971.

⁴⁷ Comellas, José Luis: *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Rialp, 2012, 17.



Figura 6. Mausoleo de Cristóbal de Haro, gran financiero de las expediciones de Juan Sebastián Elcano. Parroquia de san Lesmes en Burgos. Fotografía de José Antonio Zamora.

al extremo oriente con nuevo aspecto y textura, verjurado y encolado. En las Molucas una resma se rescataba por un quintal de clavo, 45 kilos, “a quintal por resma”. Es decir 250 maravedís, coste de la resma, se multiplicaban en un rescate de 15.750, el del clavo según valoración de la Casa de la Contratación de Sevilla. Cálculos parecidos podrían hacerse con las bacinejas, los cascabeles y los sombreros vedejudos. De expectativas tales deriva que Juan Sebastián Elcano dedique varios folios de su testamento sólo a enumerar minuciosamente pesos, medidas y cantidad de cada una de las mercaderías que “iban asentadas de su partido”, declaradas como de su “cámara e quintalada”, las suyas propias.

Un aparte formaba el hierro, las hachas y los clavos, depositados en la bodega y lastre de la nao. Escaseaba en las Molucas el provechoso hierro, el metal que todo lo custodia y todo lo trabaja. Cosas y operaciones infinitas hacen con él. El acero no es sino hierro purificado. Si era de Vizcaya, por su pureza era entonces mejor que ninguno. Gonzalo Fernández de Oviedo resaltaba así este aprecio: “En aquellas partes se presçia el metal argento vivo y azogue, vidrio, paños de lana y de tela y qualquiera otra mercadería, y sobre todo el hierro”⁴⁸. Llevaba Elcano 9 quintales de cabos de hierro, unas 800 hachas y dos barriles de clavazón para fijar muchas cosas. En las cajas, los 272 aceros de un solo corte, los *cuchillos*, con su cabo de madera o metal, hacían cómodo el diario partir pan, carne, fruta y hortalizas por parte de los moluqueños. Las 48 *tijeras*, hojas unidas por un eje y hechas palancas en los dedos, tan útiles para muchas y no pocas artes mecánicas, desde cortar el paño a cortar el pelo, el hilo, la cuerda, la barba y las uñas, originaban buenos rescates.

⁴⁸ Fernández de Oviedo, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias*. Edición Juan Pérez de Tudela. Madrid: Atlas, 1992. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Banco de datos (CORDE) [en línea]. *Corpus diacrónico del español*. <<http://www.rae.es>> [18/09/2019]. XX, III.

Lienzos, paños, abalorios y mercerías embalados en cajas y talegas o fardeles, iban junto a su cámara del castillo de popa. En una resguardaba piezas completas de *naval*, género de algodón y cáñamo, en fino y en más basto, invulnerable a los roces, al viento, al salitre, a los fríos y calores húmedos de la mar⁴⁹. Junto a ellas, las *olandas* finas o medio finas, de lino de Holanda, ideales para cuellos alechugados y almidonados, manguetas, sábanas, enaguas, camisas y pañuelos “de gente muy principal” según aseveraba el *Diccionario de autoridades*. En las misas se usaban para los corporales, pañitos leves y blancos que limpiaban y secaban dedos y superficies que tocaban el pan y el vino consagrados. El *angeos*, medido en anas, es decir del codo a la mano, era lienzo de verano, pero basto y grosero. Como el ruán o la olanda toma su nombre de su lugar de origen, Anjou (Francia). Estas telas se completaban con una pieza entera de manteles de mesa.

Bienes para rescatar por especias eran también 150 *bacinejas* u orinales hondos y redondos de “latón”; los 20 *aguamaniles*, vasos de metal, con cuerpo ancho y cuello angosto, con asa y pico en su boca, para que los líquidos se viertan poco a poco; cientos y cientos de mazos de *abalorios* y de *matamundos* o cuentas y canutillos de cristal de colores, ensartados en manojo para rosarios, collares, gargantillas, manillas y lámparas, labores y bordaduras de poco precio; cien libras de *crystalino* azul cuidadosamente pesadas en balanza; 50 *manillas* o brazaletes y seis libras de *margaritas* o perlas engarzadas a hilos. En clima tropical donde es necesario cubrirse la cabeza, los 18 y 40 *sombreros vedejudos* de pelos apretados, apañuscados y ensortijados, embelesaban a los indonesios⁵⁰.

Destaca por cantidad las “cient dozenas de *cascabeles* medianos e çinquenta de los pequeños”, unos mil ochocientos, “encanto eterno de las almas infantiles”⁵¹. Globitos de metal, en forma de avellana o nuez, huecos y tala-drados de dos agujeros sobre una rajita, con una bolita de latón suelta en su interior, siempre cantan sones graciosos, animosos, sin estridencias. En las jacas y mulillas animan su trote, en los halcones y gatos permiten el rastreo de sus amos, y en las danzas animan el ritmo.

⁴⁹ Eran famosas las lonas fabricadas en la ciudad francesa y marítima de Olonne, en Le Vendée, en la desembocadura del Loira. Se llamaron primero olonas y luego lonas.

⁵⁰ Pigafetta, Antonio: “Primer viaje alrededor del mundo”. *En busca de las especias. La primera vuelta al mundo*. Sanlúcar de Barrameda: Fundación Puerta de América, 2015, 192.

⁵¹ Zweig, Stefan: *Magallanes: La aventura más audaz de la Humanidad*. <www.librosmaravillosos.com>, 88.

La mención de “doze madejas de ylo de *manicordio*” rememora música, en concreto las cuerdas percutidas de un organillo. En cuentas e inventarios de almonedas de marineros difuntos nunca faltan panderos, atambores, trompetas, flautas, vihuelas y cornetas, hasta un arpa. En solemnidades litúrgicas, en el paso del estrecho de Magallanes, en la partida de Tidore, en la llegada a Sanlúcar y a Sevilla, seguramente por no haber leído toda la documentación, Stefan Zweig imaginaba sólo el estruendo de la artillería al mando del condestable Anes o Hans. Desde el testamento complementado con otras fuentes se aperciben otras orquestas, otras músicas, distintas al estruendo recio de los cañones que rompían los vientos.

Ornato de capitán: ropa, cama, cocina y vajilla

Tras su hazaña de 1522, tras su estancia en la corte de Valladolid codeándose con ricos guardarropas de altos magistrados, cortesanos, académicos y poderosos comerciantes de la lana merina, y tras el proyecto de la segunda expedición a las Molucas, el status social de Elcano subió enormemente. Paralelamente se elevaron sus ropajes, sus diseños, sus telas, adornos y colores. La espada como el jubón y calzas de tafetán, su cocina particular, su mantel de ocho cuarteles y su aparador de vajilla de plata, descritos en el testamento, son acordes a un enriquecido capitán del rey. Su escenificación ante reyes exóticos, revestidos de sedas orientales, era importante en un viaje comercial. Tras la experiencia glacial y tropical de su primera circunnavegación, llevó ropa provechosa para abrigarse en el antártico y refrescarse en el ecuador.

Elcano recuenta prendas nuevas y otras ya “traídas” o usadas, cuyo reparto encomienda a su hermano, presente junto a la cama, Martín Pérez Elcano. La ropa sin estrenar tras un año de travesía la resguardaba para solemnes encuentros con los reyes de las islas. A diferencia de Magallanes, hombre de armas, Elcano no llevaba arneses ni coseletes, ni tampoco seis hojas de arma blanca⁵². Sólo dos espadas, las permitidas por el rey en Burgos, el 20 de mayo de 1524, cuando temía y recelaba de algunas personas “que le quieren mal” e iban a herirlo, matarlo o lisiarlo⁵³. Elcano representaba mejor a un elegante y bien relacionado maestre de nao. No alardeaba con cotas de malla sino con jubones acuchillados de tafetán doble, costosos

⁵² Medina, José Toribio: *Colección...* I, 129.

⁵³ Aguinagalde, Francisco Borja: “El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano (1487-1526). Marino de Getaria”. En *In medio Orbe* (II). Sevilla: Junta de Andalucía, 2017 80.

sayos de terciopelo plateado, conjugados con sombreros y calzas fajadas de brocado. Las propias del que alternaba con mercaderes dispendiosos del emporio de Burgos, Cristóbal de Haro, Diego de Covarrubias y Francisco de Burgos, mentados en el testamento 6, 4 y 1 veces respectivamente

Destacan telas lujosas y finísimas como el terciopelo o seda velluda de tres pelos, el inconfundible lienzo y los finísimos encajes de la poderosa y rica Valenciennes en el flamenco condado de Henao, el tafetán, el raso, el chamelote, frente a la cotilina, el cuero y la sarga. En colores predominan los prestigiosos colorados y granas (8 prendas), los negros de moda en el siglo (5), y los vistosos plateados y argentinos (6). Menos abundantes son los indefinidos verdes (3), y las pocas muestras de azules o aniletos (azul pastel), morados y leonados. No faltan los fajados que jugaban con listados colores y tactos.

Elcano llevaba *capa aguadera* “de grana”, tupida e impermeable para resguardar del agua desde hombros a rodillas, con su capilla encima para la cabeza. Prenda práctica, no era para presumir como las capas pluviales del clero. Las cuatro *chamarras* eran elegante abrigo y vestido talar hasta los talones, de mangas y cuellos muy amplios. Se sobreponían a jubones y sayos⁵⁴. La cuera de *pañó verde oscuro*, respuntada de seda o acuchillada, complementaba al jubón o sayo para defenderse o abrigarse más. Con estas prendas competía la *almexía*, una túnica de lino o lana de gran calidad, de gente privilegiada, también lucía puesta sobre otra prenda. Era larga (llegaba hasta el suelo) y tenía mangas anchas. Podía ser ceñida u holgada. La *esclavina* era la muceta alrededor del cuello, sobre los hombros, y abierta por delante. El sacote (*un sacote colorado*), aumentativo de saco, era un vestido talar de tela basta, áspera, de penitencia y trabajo duro.

Sus cuatro *sayos* eran fundamentales en el vestir de época. Era la túnica varonil, hueca y ceñida con muchos pliegues en el vuelo, escotada a veces. La *jaqueta (de panno colorado)* era suelta y sobrepuesta al jubón o al sayo, con mangas ahuecadas y recogidas en la muñeca. Se cerraba con botones, y cubría de los hombros a las rodillas. Sus siete *jubones* eran la prenda exterior más abundante, elegante y variada en tejidos, costuras y colores. Mejoraban su cuerpo con rellenos de estopa o estofa. Cuatro lucían dos capas o lienzos de seda, sobrepuestos y acuchillados, y otros tres de sólo una.

Calzar es cubrir y adornar el pie y la pierna para quitarles la incomodidad del desnudo. Las *calzas* y medias *calzas* conjugan colores negros, granas, pla-

⁵⁴ Phillips, Carla Rhan; “Mercado, modas y gustos...”. En *España y América. Un océano de negocios*. Madrid: Ministerio de Cultura, 2003, 195.

teados y blancos. Algunas iban brocadas o realzadas con hilos de oro, plata y seda. Repiten el arco iris y colores de la caja ropero de Elcano. Se llamaban medias, las que no pasaban de las rodillas, y enteras las que subían hasta la cintura. Los *zaragüelles de sarga verde*, eran unos calzones bombachos y con muchos pliegues. Los más pegados son *calzones* colorados y plateados que vestían de la cintura a las corvas. Hay complementos que adornaban y cubrían su cabeza como bonetillos, casi todos “traídos” y viejos, un papahígo, gorras, escofia y chapeo. Los sombreros o *chapeos* franceses daban prestancia con su tafetán lustroso y coloreado. La *escofia* o cofia “de oro e de seda” era una redcilla de hilos para recoger el cabello. Delata un Elcano de larga cabellera. Ortés de Perea, el contador de la nao Vitoria, usaba dos, una casi como la Elcano de “seda y oro falso”, y otra diferente de “seda negra”⁵⁵.

Las 19 camisas de Elcano, visto el resto de vestuario, serían la mayoría de asedados, frescos y delgados hilos de lino, de blanco crudo, entonces lujo inusitado, símbolo de opulencia y distinción, y prenda de comodidad por estar “debaxo de la demás ropa, a rayas de las carnes”, decía el *Tesoro* de Covarrubias. Existe una razonable y marina explicación al elevado número de camisas: La escasez de agua dulce para lavarlas dentro de las naos. El salitre agarrado a las fibras del lienzo produce picazón, prurito y comezón en la piel.

La ropa de cama, cargada de simbolismos en palacios y casas, se anuncia en el testamento: colchones, que no la cama; almohadas rellenas de pluma o



Figura 7. Sayo de época en la losa sepulcral de Alonso Fernández de Lugo. Iglesia de la Trinidad en Sanlúcar de Barrameda. Dibujo de Cristóbal Mancha.

⁵⁵ AGI, Patronato 38 r 13, 29.

lana, con sus fundas o cobertores de lienzo, tela o cuero; una manta frazada, es decir de pelos de lana, largos y revueltos; y siete sábanas, número alto como en las camisas, que creemos que eran lienzos de finas holandas, no de áspero angeo o lienzo casero.

Elcano, experimentado maestro de mar, tuvo sus propias ollas, sartenes, pucheros, parrillas, trébedes, asadores y espetos de cocinar. Hacía cocidos, fritos y asados. Con ostentación vertía el vino desde una jarra de plata y lo bebía en tazones del mismo metal, no en cuartillos de palo como el resto de su tripulación. Los pucheros llegaban a su boca en cucharas de plata y platos de estaño. Los dioses del Olimpo bebían en vasos de oro y el rey de Cebú en platos y tazas de transparente, clara y lustrosa porcelana china. Elcano guardaba su vajilla apretada en un “fardel”, talega o saco embutido como el que llevaba el Lazarillo de Tormes (“Traía el pan y todas las otras cosas en un fardel de lienzo, que por la boca se cerraba con una argolla de hierro y su candado y llave”⁵⁶). No le faltaba para sus convites “una pieza de manteles de VIII^o quarteles que tiene XLIII anas”. Un hermoso mantel que se doblaba en ocho cuartos. Los dobleces se exhibían luego en las mesas como vemos en las representaciones de la Sagrada Cena de Cristo de la época.

Elcano con antojos puestos leía libros de cosmografía. Su retrato

En 1610 Sebastián de Covarrubias, con curiosidad y amenidad en su *Tesoro de la lengua castellana*, definía los “antojos”: Lunas o “espejuelos que se ponen delante de la vista para alargarla a los que la tienen corta”. Este invento de vidrieros de Murano (Venecia) se agradecía por el provecho que representaba para viejos y cortos de vista en la Baja edad Media. Junto con la pólvora, la aguja magnética y la imprenta, los antojos fueron considerados un invento que cambió la vida de la Humanidad⁵⁷. Elcano llevaba unos dentro de una funda o “caja de antojos”. Apoyados en su nariz cómodamente leía libros y escribía registros. Faltaba casi un siglo para que Hans Lippershy inventara el catalejo de refracción en dos lentes y Galileo construyera su telescopio de veinte aumentos para ver lunas en Júpiter.

Sabemos por el testamento que el maestro Elcano con sus antojos en la nariz leía el latín de “un libro llamado Almanaque”, confrontaba sus experiencias astronómicas y náuticas en una esfera amanzanada del mundo

⁵⁶ *El Lazarillo de Tormes*. Ed. Francisco Rico. Madrid: Cátedra, 199, 27-28.

⁵⁷ Johannes Stradanus: *Nova Reperta*. Florencia 1596.



Figura 8. La venta y uso de anteojos en una ciudad del siglo XVI. Reproducción de Johannes Stradanus, *Nova Reperta*, año 1596

(“una esfera poma del mundo”) y en un tratado cosmográfico (“libro de astrología”). Con ellos interpretó el mapa del cielo, dibujado de estrellas fijas y planetas movientes⁵⁸. El firmamento se hizo cronos y fecha de almanaque. Manda insistentemente que estos dos libros se devuelvan a un dueño muy importante, el cosmógrafo y sevillano Andrés de San Martín, al que sorprendente y generosamente recompensa con “tres baras de paño colorado de Londres para una chamarra”. Es un regalo especial por el paño, el color y la prenda. Tuvo que brotar de una gran amistad entre ambos⁵⁹.

La esfera poma es un “libro redondo”, como los que se ven en el mobiliario de las grandes bibliotecas del Barroco, como las del Real de El Escorial, la Imperial de Viena o la Vaticana. Este libro cruzado de meri-

⁵⁸ Madueño Galán, José María: “Andrés de Urdaneta, un aventurero”. En *Cuadernos Monográficos* 58 (Madrid, Ministerio de Defensa, 2009, 66-67).

⁵⁹ Sobre la importancia del personaje como alumno de Américo Vespucio, como hombre y criado del banquero genovés León Pinelo, al burgalés y tesorero de la Contratación Sancho Ortíz de Matienzo, como Piloto del rey, como viajero oceánico, como cosmógrafo de la primera vuelta al mundo, ver Mena García, Carmen: “Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano”. En *Temas Americanistas* 44 (junio 2020, 197-231).

dianos y paralelos permitía a un arriesgado marino jugar a la *Rayuela* de Julio Cortázar. Ante ella quizás Elcano se imaginaba a sí mismo como un tejo, pedacito redondo de teja, de viaje por la poma del mundo, sobre un pie a saltos entre rayuelas de latitudes y longitudes. Jugaba a buscar sin hallar o de preguntas sin respuestas, de indagar siempre algo que no se sabe qué es.

Si el escultor Bellver o el pintor Zuloaga me hubieran preguntado por los rasgos personales que yo les podía aportar para su retrato, yo les hablaría de su impresionante, colorido y telas costosas en un ropero de capas, jubones, sayos, jaquetas, chamarras, calzas y medias calzas bonetes y sombreros, con sus colores y distintas calidades. Les hablaría de sus tres anillos, de sus dos espadas. Pero también les plantearía que tenía el pelo largo, porque usaba una escofia para recogerse lo (“Una escofia de oro e de seda”) y además que al menos ocasionalmente Juan Sebastián usaba gafas o como se decía en la época “antojos”, espejuelos o lentes para sus ojos. Ni Bellver ni Zuloaga pudieron imaginar un gesto de Elcano con un bigote mirando por debajo de las lentes a Andrés de Urdaneta. Y ese gesto fue posible, porque según Benito Daza en la años de Elcano ya tenían presbicia generalizada los que rondaban la edad de 40 a 50 años⁶⁰. En el año 1519 Elcano declaró que tenía 32 años. Siete años después cuando redacta su testamento y recoge entre sus pertenencias unos anteojos con su caja o funda ya tenía 38, muy cercano a los 40⁶¹. Por tanto los llevaba porque podía ser miope de mozo o si no, ya estaba entrando en la presbicia.

Repartos de despensa y ropero

Fanegas de trigo y harina, arrobas de aceite, barricas de vino, barriles de quesos, atados y manojos de ceciales de pulpo y congrio, bien atesorados en despensa de olor a esparto y candado seguro durante larga travesía, todo junto al rico ropero, destacan la generosidad de Elcano en este testamento. Urdaneta argumentaba la cortedad de alimentos y la miseria de la travesía de la Vitoria por el exceso de tripulación provocado por los naufragos de la *Sancti Spiritus*, incorporados con Elcano a ella, por el penoso y sinfín trabajo de achicar agua con sólo dos bombas, por mantener la integridad del

⁶⁰ Benito Daza de Valdés (1623): *Uso de los antoios para todo genero de vistas*. Sevilla. Diego Pérez. II, III.

⁶¹ Manuel Romero Tallafigo: *El testamento de Juan Sebastián Elcano (1526). Palabras para un autorretrato*. Sevilla: Universidad, Consejería de Cultura y Patrimonio, 2020, 284.



Figura 9. Transporte de barricas de vino. C. Weiditz: *Trachtenbuch*, 1528.

velamen y el casco, y todo empañado por el miedo a quedarse sin alimentos por el alargue de la travesía⁶².

La despensa de víveres revela un Elcano económico, buen racionero y administrador férreo en un año de dramática navegación por el Atlántico y el Pacífico. En las mandas alimenticias, como sucederá con las de sus vestidos, se asoman claras y distintas escalas de afecto: a cada uno de sus tres hermanos y un cuñado embarcados, a sus criados Urdaneta y Guevara, a un sobrino muy especial y servicial para él, Esteban Mutio, y al cura “dicharachero” y cronista Juan de Areizaga⁶³; también cortesías y respetos por su superior Loaysa, por el barbero, el físico, el boticario y el capellán que aliviaban su enfermedad. Elcano nos traslada a los que fueron sus acompañantes habituales de mesa, los companos o “paneros”, a la hora de comer el pan. Recomiendo leer en voz alta y pausada los párrafos que siguen, es

⁶² Rodríguez González, Agustín: *La expedición de Loaysa: una guerra en las antípodas*. En *V Centenario del nacimiento de Andrés de Urdaneta. Cuaderno monográfico n° 58*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura naval, 2009, 113.

⁶³ Arteché, José: “Un relato del siglo XVI. La crónica del cura Areizaga”. En *Cuatro Relatos*. Pamplona: Gómez, 1959, 11-98. Borja de Aguinalgalde y Olaizola: “El capitán Juan Sebastián, o Elcano en su entorno. Guetaria, la circunnavegación y la corte del Emperador”. En *Revista General de Marina* 277, 2 (agosto-septiembre 2019) 289.

la mejor versión de un Juan Sebastián redivivo. Se percibe su habla, su “yo digo” que escapa de la pauta notarial:

-Yten mando que trigo e de la arina que yo tengo aquí, que den una anega de trigo e otro de arina, e del azeyte una arroa, ha Andrés de Urdaneta, e ha Ernando de Guebara, e más de los pulpos, treynta e tres quesos.

-Yten más mando que los otros quesos ayan el dicho Martín Pérez y Esteban [de Mutio], y que coman con los que comen agora en la mesa, y el trigo y las arinas y los pulpos e congrio lo mesmo, que coma con sus paneros que tienen agora.

En medio de las carestías del océano resguardó tres barricas de vino blanco, una de ella de ribeiro de Ribadavia y otras dos de la “marca de Jerez”⁶⁴. Aquí marca significa territorio amplio y distinto de los otros que le rodean, de ningún modo el actual sentido de señal o distintivo que un fabricante pone a su producto. El vino blanco, mareado después de un año por olas y tormentas, sabía mejor. La despensa olía a bodega de Jerez y a calles vinateras de Sanlúcar de Barrameda. Ya contaba Cervantes de aquellos “generosos vinos, que cuando se trasiegan por la mar de un cabo a otro, se mejoran de manera que no hay néctar que se les iguale”⁶⁵. Elcano, vemos, no bebía solo, sino en buena compañía. Disfrutaba cuando regalaba vino, tesoro de sensaciones agradables en un Pacífico aborrecible y monótono.

En el reparto del ropero el capellán Torres aprovecha dos de las muchas camisas de Elcano. Pero los dos mejores jubones de tafetanes plateados o carmesís, los primeros mencionados en inventario, van para dos cercanos criados, los jóvenes Urdaneta y Guevara. Un sobrino por su hermana ilegítima María⁶⁶, Esteban de Mutio, sorprendentemente es el único familiar al que asigna 40 ducados “del primer oro o azienda que para mí se rescatare” y por el único que ruega y suplica al Comendador y Capitán General Loaysa “que asy lo quiera mandar e conplir”. A él también le reparte más cantidad

⁶⁴ AGI, Contaduría 426, 259.

⁶⁵ Miguel Cervantes y Saavedra: *Los trabajos de Persiles y Segismunda*. Ed. Florencio Sevilla Arroyo y Antonio Rey Hazas, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos, 1994, 1054

⁶⁶ Aguinagalde Olaizola, Francisco de Borja “¿Qué sabemos realmente sobre Juan Sebastián Elcano” En *In medio orbe: Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo*. Sevilla: Junta de Andalucía, 2016, 33.

de ropa pero de menos calidad, y es el primero que un mes largo después la recogerá de manos de Martín Pérez de Elcano, a cuyo cargo estaba. Entrega documentada, cuyo recibo unido al testamento con él llegó a la corte⁶⁷. ¿Qué pasaba en el corazón de Elcano con este sobrino? ¿Cuál fue ese “servicio que le hize”, según declara Mutio, que justificó tales y premiosas dádivas? ¿Asistencia abnegada en la enfermedad, en el naufragio de la nao Sancti Spiritus, en un apuro o “necesidad” que tuvo?.

Para terminar, oigamos hablar a Elcano del reparto de su ropa:

-Yten más mando que de las ropas de vestir que se aga lo siguiente:

-Yten mando el jubón de tafetán plateado que se le dé (sic) Andrés de Urdaneta.

-Yten mando ha Ernando (sic) de Guevara el jubón de carmesí cubierto de tafetán acochillado.

-Yten mando ha (sic) Esteban [de Mutio] tres pares de calças, tomando Martín Pérez los mejores que él quisiere, tres pares, e más la cuera de paño verdescuro e el jubón de cotonín e la jaqueta colorada e la almexía colorada.

-Todos los otros vestidos sy toparen Martín Pérez con sus hermanos, los quatro, que repartan como hermanos syn deferencia ninguna, e sy no se toparen aquí en las Yndias que los tenga el dicho Martín Pérez para sy. E digo que con Guebara son los quatro.

⁶⁷ Unido al último pliego del testamento aparece el recibo de la ropa firmado por Esteban. AGI. Patronato 38, r 1, imagen 31.

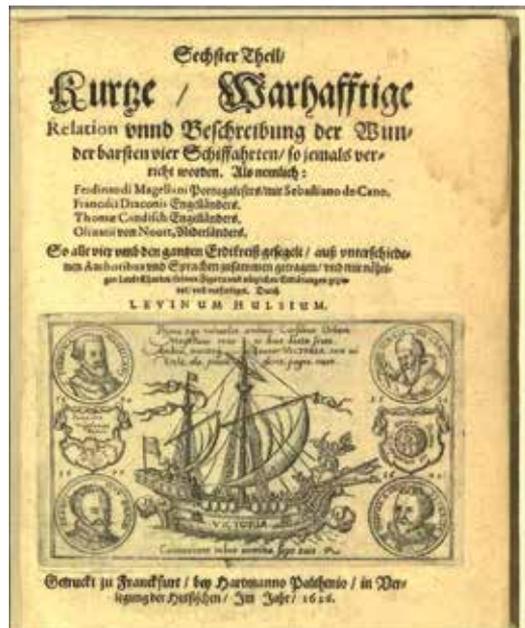
CAPÍTULO IV

LOS RETRATOS DE JUAN SEBASTIAN ELCANO, UN VASCO UNIVERSAL

Ramón María Serrera

1

Primer retrato imaginario que conocemos de Juan Sebastián Elcano (Sebast De Cano) reproducido en la viñeta circular (parte superior, a la derecha) de la obra *Sexta Parte. Breve relación y descripción verdadera de los cuatro más maravillosos viajes en barco que jamás fueron llevados a cabo. A saber: Fernando Magallanes, portugués, con Sebastián de Cano, Francis Drake, inglés, Thomas Cavendish, inglés, Olivier van Noort, holandés. De esta manera los cuatro navegaron a lo largo de todo el orbe terrestre. Recopilado*



por Levin Hulsius de diferentes autores y lenguas y adornado y compuesto con los necesarios mapas, hermosas imágenes y útiles aclaraciones. Impreso en Frankfurt en la imprenta de Hartmann Palthenius por encargo de Hulsius en

el año 1626. Incorporamos la traducción al español realizada por el profesor doctor don Antonio Caballos Rufino de la portadilla original en alemán de la edición de Fráncfort de 1626.

2

Juan Sebastián Elcano, por Fernando Selma (1752-1810), calcógrafo y grabador de cámara de “S. M. C. de España”. Biblioteca Nacional de España. Madrid, Imprenta Real. 1837



3

Retrato de Juan Sebastián Elcano. José López Enguïdanos lo dibujó y Luis Fernández Noseret lo grabó. Sirvió de base para las numerosas variantes de dicho retrato que se pintaron o grabaron hasta la actualidad. Esta representación de Elcano apareció en la serie “*Retratos de los Españoles Ilustres con un epítome de sus vidas*” que empezó a publicar, por entregas, la Imprenta Real de Madrid en 1791. Su principal impulsor fue el conde de Floridablanca.

Representa a un fornido y engalanado marino oteando el horizonte, a bordo de un barco. El breve apunte biográfico que acompaña al retrato destaca su condición de “hábil piloto y argonauta inmortal”.



4

Retrato al óleo de Juan Sebastián Elcano conservado en el Museo Naval de Madrid, variante del grabado de José López Enguïdanos y Luis Fernández Noseret.



5

Monumento en la Plaza Elcano, realizada en 1861 por el murciano Antonio Palao. La historia de la estatua había comenzado muchos años antes, concretamente en 1800, cuando el alcalde de Guetaria, Manuel Agote, encargó a Alfonso Girardo que hiciera una estatua en mármol de Juan Sebastián, que sería destruida en 1836, durante la primera guerra carlista. Veinticuatro años más tarde, es decir, en 1860, se aprobó, con el apoyo de la Diputación, colocar una nueva estatua, en esta ocasión de bronce, encargada al murciano, residente en Zaragoza, Antonio Palao. Pero llegaron nuevos tiempos de guerra y hacía falta materia prima para construir cañones. Pero fue descartada, por ser hueca, para ser fundida como munición, la estatua de Elcano. 37 años después la figura llegó a su lugar de origen y se puso fin a una historia que comenzó en 1800



6

Estatua en mármol de Elcano en Guetaria, obra del escultor madrileño Ricardo Bellver (1888). Se realiza gracias al encargo que hace en 1881 el Ministerio de Ultramar, hoy Ministerio de Asuntos Exteriores, al artista madrileño Ricardo Bellver. El boceto para esta obra fue realizado en 1877 y la escultura se presentó en la Exposición de Bellas Artes de 1881.



7

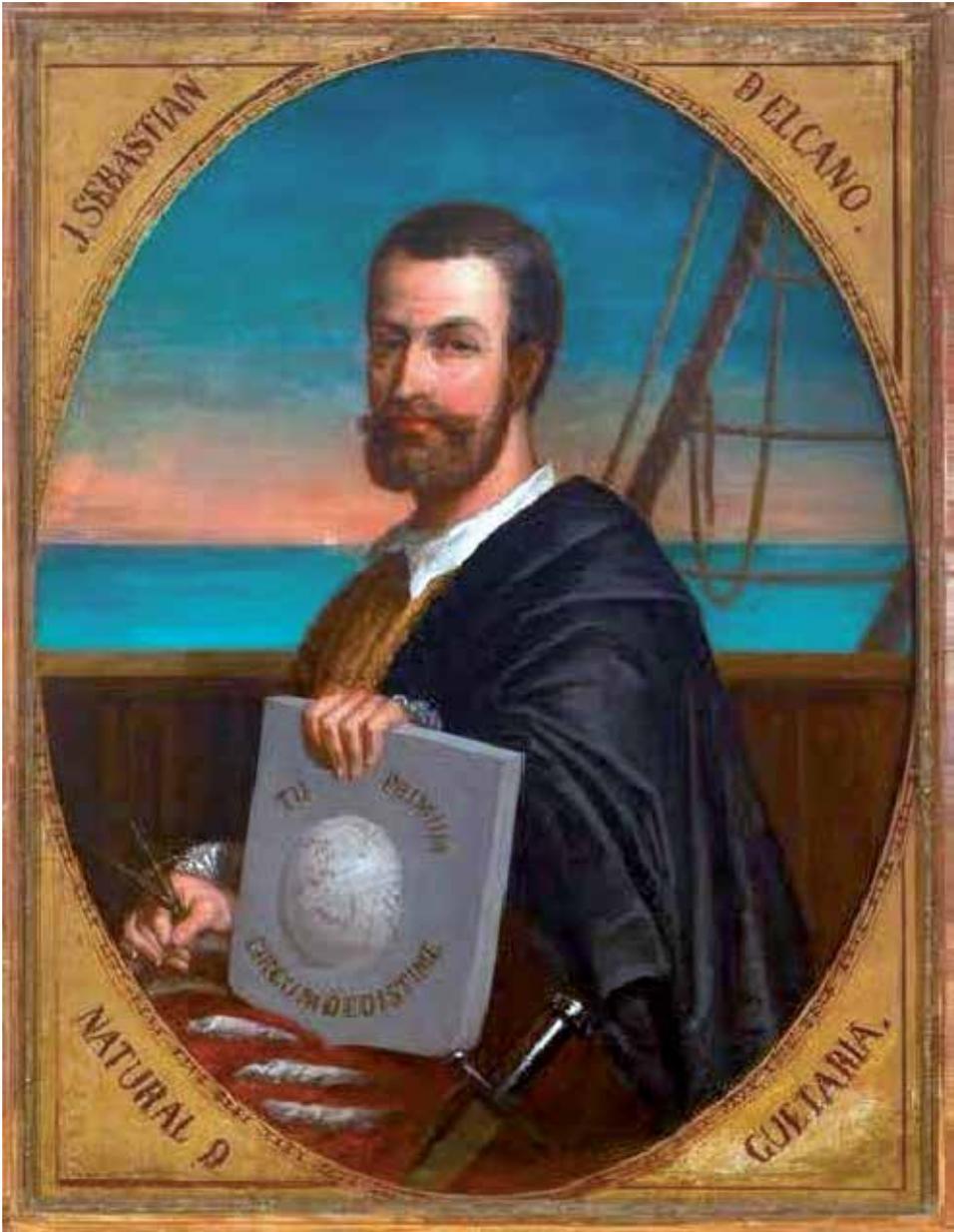
Escultura de Elcano obra de Francesc Pont (1880), en la hornacina central de la Casa Olano (Edificio Elcano) del Paseo de Gracia de Barcelona

En este edificio se instaló el Gobierno Vasco en el exilio presidido por José Antonio Aguirre durante la Guerra Civil, entre octubre de 1937 y enero de 1939.



8

Juan Sebastián Elcano. Cuadro de Eugenio Azcuède. Diputación Foral de Guipúzcoa.



9

Juan Sebastián Elcano, por Ignacio Zuloaga. Lo pintó con motivo del IV Centenario de la Primera Vuelta al Mundo en 1922.



10

Trofeo «Juan Sebastián Elcano» presentado en La Casa de América en conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo (Ediciones & Escultura Histórica).



11

El monumento en piedra, que fue diseñado por Agustín Aguirre y José de Azpiroz, se inauguró en 1924. En estilo Art Déco, fue construido sobre un antiguo baluarte de la antigua muralla de Guetaria, derruida a principios de siglo XX, que le sirve de zócalo.



12

(1922) Maqueta del Monumento a Elcano en Guetaria, diseñado por los arquitectos Agustín Aguirre y José Azpiroz, con esculturas de Victorio Macho.



13

Victoria Alada que remata el Monumento a Juan Sebastián Elcano en Guetaria (Victorio Macho,1925).x



14

Monumento a Juan Sebastián Elcano en Sevilla (Antonio Cano Correa, 1973). En el año 1963, el Ayuntamiento de Sevilla, convocó un concurso público para erigir un monumento a Juan Sebastián Elcano. Fue elegido para el proyecto el granadino Antonio Cano Correa, y hasta 1969 no se aprobó el presupuesto, eligiéndose como emplazamiento la glorieta de los Marineros Voluntarios, frente al puente de Los Remedios. Fue inaugurado el 27 de octubre de 1972. El monumento consta de los siguientes elementos: la figura en bronce de Juan Sebastián Elcano, paramento semicircular situado detrás de la figura y columna de 12 metros de altura y 2 metros de diámetro, donde se describe la historia del viaje.



(15)

Monumento a Juan Sebastián Elcano en Sevilla (detalles)



16

El monumento a Juan Sebastián Elcano, obra del escultor Fernando Sáenz de Elorrieta. Fue inaugurado el 6 de septiembre de 2022 en el muelle de cruceros de Cartagena (España).



17

La milla cero. Monumento levantado en el año 2010 a escasos metros de donde zarpó la expedición de la Primera Vuelta al Mundo. Plaza de Cuba. Sevilla.



18

Monumento a la Legua Cero en la Primera Circunnavegación mundial en Sanlúcar de Barrameda, con la desembocadura del Guadalquivir al fondo (Fundación Puerta de América).



19

Monumento a Elcano levantado en el año 2023 por la Autoridad Portuaria de Sevilla en el muelle de Nueva York a orillas del Guadalquivir.



20

Retrato de Juan Sebastián Elcano en la moneda de dos euros acuñada en el año 2022 en conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo.



21

Retrato de Juan Sebastián Elcano en el sello emitido por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre en el año 2022 en conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo.



*“Por tierra y por mar profundo
con imán y derrotero,
un vascongado el primero
dio la vuelta a todo el mundo”*

Casimiro Gómez de Ortega
(1741-1818)



Soneto a Elcano

Miguel de Unamuno

Olas gigantes de la mar bravía
que canta el sueño férreo de Vizcaya,
cunada en el sosiego de esta playa,
os sueña con morriña el alma mía.

Curtió vuestra salina la osadía
que traspuso del cielo azul la raya,
la que su suerte en el océano ensaya
y en él su vida al huracán confía.

Ciñó a la tierra por la mar Elcano,
pues era vasco y le venía estrecho
su golfo patrio; se lanzó al arcano;

rico artesón de estrellas le dio techo;
fue el timón laya en su segura mano;
con él del mundo se ensanchó su pecho.



ESTE LIBRO SE TERMINÓ DE
IMPRIMIR EL 9 DE OCTUBRE DE 2024,
FESTIVIDAD DE SAN DIONISIO

