



# EL VIAJE MÁS LARGO

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

HIPÓTESIS SOBRE  
SU ITINERARIO

Tomás Mazón Serrano

[www.rutaelcano.com](http://www.rutaelcano.com)





RUMBO AL SUR  
LA HORA DE LOS NAVEGANTES

EXPLORACIÓN

OCEANO ATLANTICO

OCEANO PACIFICO

EL PACIFICO  
EL OCEANO INFINITO

EXPLORACIÓN

LO DESCONOCIDO  
EL EXTREMO SUR

EL ESTRECHO  
EL PUNTO DE NO RETORNO

EXPLORACIÓN





LA ARRIBADA  
IMPACTO Y BALANCE

EL LÍMITE  
BUENA ESPERANZA  
Y EL ATLÁNTICO

OCEANO INDICO

EL ÍNDICO  
LA LARGA TRAVESÍA

REGRESO

DESTINO

LA TRINIDAD  
EL TORNAVIAJE

SIN RUMBO  
FILIPINAS Y BORNEO

EL DESTINO  
EL CANO Y LAS ISLAS MOLUCAS



# EXPLORACIÓN

7. RUMBO AL SUR: LA HORA DE LOS NAVEGANTES

8. LO DESCONOCIDO: EL EXTREMO SUR

9. EL ESTRECHO: EL PUNTO DE NO RETORNO

10. PACÍFICO: EL OCÉANO INFINITO

# DESTINO

11. SIN RUMBO: FILIPINAS Y BORNEO

12. EL DESTINO: ELCANO Y LAS MOLUCAS

# REGRESO

13. EL ÍNDICO: LA LARGA TRAVESÍA

14. EL LÍMITE: BUENA ESPERANZA Y EL ATLÁNTICO

15. LA ARRIBADA: IMPACTO Y BALANCE

16. LA TRINIDAD

## RUMBO AL SUR: LA HORA DE LOS NAVEGANTES

Hace un par de años, descubrí el *Derrotero* que firmó el piloto Francisco Albo, y quedé fascinado. En él dejaba constancia de la latitud hallada en que se encontraban a diario durante prácticamente toda la expedición. A este dato, en muchas ocasiones, se le añadía el rumbo seguido y una estimación de las leguas recorridas. Me pregunté si sería posible determinar con él la derrota seguida, o por el contrario el grado de incertidumbre en sus mediciones no permitiría conseguir otra cosa que algo vago y esquemático. Por curiosidad, empecé a trasladar a Google Maps las posiciones diarias indicadas por Albo. Conforme lo hacía, no solo me iba dando cuenta de la increíble precisión que eran capaces de obtener, sino que mi admiración por la valía de estos hombres pasó a ser absoluta.

En el *Derrotero* empezamos a encontrar constancia de las posiciones diarias el 29 de noviembre de 1519, cuando se sabían ya cerca de la costa de Brasil: "... estando en el paraje del Cabo de San Agustín, en altura de 7° de la parte del Sur y apartados del dicho Cabo cosa de 27 leguas al Sudoeste".

Para determinar la derrota seguida hasta entonces necesitamos recurrir a los detalles que nos proporcionan la obra de Pigafetta, así como algunas de las crónicas escritas posteriormente, destacando la del cronista Antonio de Herrera en sus *Décadas*<sup>1</sup>. Según estas fuentes, a los seis días de haber zarpado de Sanlúcar de Barrameda llegaron a Tenerife, donde se aprovisionaron de brea y maderas para calafatear las naves, y aumentó en tres personas la cifra de tripulantes.

En Tenerife cambiaron de fondeadero. Hay cierta controversia acerca del cuál fue el primero de ellos, con autores que se decantan por Santa Cruz, pero sin que podamos descartar otros puntos como Garachico, el puerto de La Orotava o incluso Icod. El segundo de los fondeaderos no arroja dudas: fue junto a la Montaña Roja, al sur de la isla.

Tras zarpar de la isla de Tenerife, tomaron rumbo al Sur hasta la altura de Sierra Leona —y con ello la vía portuguesa hacia la India, lo cual causó recelos hacia Magallanes—, padeciendo grandes calmas ecuatoriales, pero también fuertes tormentas.

La expedición llegó intacta a Brasil, avanzando sin detenerse hasta terminar fondeando en la que llamaron bahía de Santa Lucía. En la práctica totalidad de las fuentes este lugar es referido como la bahía del Río de Enero o de Janeiro, aunque caben dudas sobre ello por las notas del *Derrotero*:

Hay una bahía muy grande y a la boca tiene una isla muy baja, y de dentro es muy grande con muchos puertos, y por estar elevada, estáis 2 leguas de la bucha y llamase bahía de Santa Lucía, y queriendo entrar, la isla dejaréis a mano izquierda, y es angosto, empero hay fondo de 7 brazas, y es sucio, mas de fuera hay fondo de 20 y 25 brazas, y dentro, adonde surgen, hay 18 brazas<sup>2</sup>.

Esta descripción parece corresponder no a la bahía de Río de Janeiro sino a otra poco más adelante y en su misma latitud, la bahía de Sepetiba, en la que efectivamente encontramos la llamada Ilha Grande.

Aunque Pigafetta daba por hecho que esta tierra pertenecía al rey de Portugal, si analizamos el memorial atribuido a Magallanes en que declara conocer la posición de las Molucas antes de partir<sup>3</sup>, podemos inferir que el capitán general posiblemente esperó a detenerse hasta haber sobrepasado el meridiano de demarcación del Tratado de Tordesillas y, por ello, a alcanzar tierra castellana.

<sup>1</sup> HERRERA, A. *Historia General de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*. Madrid: Imprenta Real, 1601.

<sup>2</sup> ALBO, F. *Derrotero*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 70. ISBN: 978-84-7813-389-5.

<sup>3</sup> Memorial atribuido a Magallanes en el que se justifica la pertenencia de las Molucas a España. AGI, Patronato Real, 34, R.13.

Desde aquí, el viaje prosiguió costeando hasta llegar al Río de la Plata, último lugar conocido de antemano, que se exploró concienzudamente hasta descartar que se tratara del ansiado paso al Mar del Sur.

## LO DESCONOCIDO: EL EXTREMO SUR

Desde el Río de la Plata hacia el sur la costa americana era desconocida. Cada entrante y cada ensenada hacia el oeste era un posible paso hacia el Mar del Sur que había que explorar. Por ello, llama la atención que según el *Derrotero* de Francisco Albo no entraran a la gran bahía de San Matías, mientras que sí dedicaron varios días a explorar una rada menor poco más adelante —el conocido hoy como Golfo Nuevo—. Se trata muy probablemente de una imprecisión en las mediciones, puesto que si acudimos a otras fuentes para tratar de resolver la cuestión encontraremos que Antonio de Herrera sí mencionó expresamente en su crónica<sup>4</sup> el descubrimiento de la que llamaron bahía de San Matías, es decir, que no solo fueron ellos quienes la descubrieron, sino también quienes la bautizaron con el mismo nombre que hoy mantiene, y es que comprobamos que este santo se celebraba los 24 de febrero, exactamente el día que la expedición pasaba por allí.

A 49° 2/3 Sur encontraron un puerto muy propicio para la seguridad de las naves, donde Magallanes decidió pasar el invierno austral: es el puerto de San Julián. Aquí estuvieron cerca de cinco meses.

Desconocemos los motivos, pero tras zarpar volverían a detenerse durante otros casi dos meses poco más adelante, en el que llamaron puerto Santa Cruz. Quizá la demora respondiera a que en este puerto, y a diferencia del de San Julián, la pesca era muy abundante según dejaron constancia. No lo sabían, pero estaban ya muy cerca del Estrecho.

## EL ESTRECHO: EL PUNTO DE NO RETORNO

Tan solo tres días después de partir de puerto Santa Cruz descubrieron el que llamaron cabo de las Once Mil Vírgenes y se empezaron a adentrar, sin todavía saberlo, en el ansiado paso al Mar del Sur.

Esa misma noche, una terrible borrasca de 36 horas alejó a la *San Antonio* y a la *Concepción* hacia lo que parecía ser el fondo de una bahía. Parecía que irremediablemente iban a encallar. Sin embargo, allí encontraron un canal angosto y pasaron adelante. A continuación, se les abrió una nueva ensenada, y de nuevo otro canal al frente. Mientras, la *Victoria* y la *Trinidad* dejaron de verlos y esperaron en la boca de la primera bahía. A los tres días “mientras estábamos en esta incertidumbre sobre su suerte [de las tripulaciones de la *Concepción* y la *San Antonio*], los vimos venir hacia nosotros, singlando a toda vela y con los pabellones desplegados, y cuando estuvieron más cerca saludaron con descargas de las bombardas y prorrumpieron en exclamaciones de júbilo. Hicimos nosotros lo mismo, y al saber que habían visto la continuación de la bahía, o, mejor dicho, del estrecho, todos juntos dimos gracias a Dios y a la Virgen María y proseguimos la ruta”<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> HERRERA, A. *Historia General de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*, Década II, libro IX, cap. XI. Madrid: Imprenta Real, 1601, p. 296.

<sup>5</sup> PIGAFETTA, A. *Primer viaje en torno del globo*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 214.

La exploración del Estrecho estaba resultando muy complicada, y Magallanes decidió enviar nuevamente de avanzadilla a la *San Antonio* y la *Concepción*. Esto lo aprovecharon el escribano Jerónimo Guerra y el reputado piloto portugués Esteban Gómez para hacerse con el mando de la nao *San Antonio* durante la noche y abandonar la expedición, poniendo rumbo de vuelta a España. En el camino de vuelta es posible que descubrieran las islas Malvinas, puesto que en las copias que han perdurado del padrón real de Diego Ribero, cosmógrafo de la Casa de la Contratación de Sevilla, y que fueron elaboradas pocos años después de haber concluido la expedición, aparecen las que llamaron islas de Sansón no muy lejos de la posición real de las Malvinas.

Las tres naos restantes pasaron varios días buscando a la nao desertora, dejándoles señales en la costa conforme tenían convenido por si se habían perdido.

La travesía del después llamado estrecho de Magallanes les llevó nada menos que 28 días, que aprovecharon para abastecerse básicamente de agua y leña y, por fin, el 18 de noviembre de 1520, desembarcaron en el océano que llamaron Pacífico, dejando atrás los cabos Hermoso y Deseado. “Cada uno se tuvo por dichoso en haberse hallado en cosa que otro antes que él no se había hallado (...). Salió el armada del Estrecho a la mar del Sur (...), y dieron muchas gracias a Dios por se lo haber deparado”<sup>6</sup>.

## PACÍFICO: EL OCÉANO INFINITO

Más allá de la dureza de una travesía interminable, el análisis de la derrota seguida por Magallanes en el Pacífico según las posiciones diarias anotadas en el *Derrotero* resulta apasionante.

Lo primero que determinó Magallanes fue dirigirse hacia el Norte para alejarse cuanto antes de las frías latitudes del Estrecho. Así, a los 15 días se encontraba ya frente a las costas de las actuales ciudades chilenas de Valdivia y Concepción. Aparentemente, y según la descripción de las derrotas diarias, sí debieron ver la costa aquí. Sin embargo, no solo no hay mención a ello en ninguna de las fuentes primarias sino que tampoco quedó reflejada esta costa en las copias ya mencionadas del Padrón Real de Diego Ribero.

A esta altura de la costa chilena Magallanes empezó a engolfarse hacia Asia, con rumbo dominante al Oeste-Noroeste, y empujado por unos alisios fuertes y constantes que le hicieron avanzar cómodamente del orden de 70 leguas diarias —385 km, o 213 millas náuticas.

Con pocas variaciones sobre este rumbo, navegaron al sur del ecuador nada menos que 10.500 km, más de medio océano<sup>7</sup>, lo cual resulta desconcertante. Puesto que Magallanes sabía que las Molucas se encuentran en la latitud del ecuador<sup>8</sup>, si hubiera creído que estas se iban a encontrar cerca de América las habría dejado atrás, por lo que, al menos para este autor que les escribe, es muestra de que él sabía de antemano que se estaba enfrentando a un inmenso océano<sup>8</sup>, lo cual da muestra tanto de sus elevados conocimientos científicos como de su enorme arrojo.

Por otro lado, una vez alcanzó el ecuador, en vez de continuar avanzado sin apartarse de él hasta llegar a las Mo-

<sup>6</sup> MAFRA, G. *Relación*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012, p. 162.

<sup>7</sup> Memorial atribuido a Magallanes en el que se justifica la pertenencia de las islas Molucas a España. (AGI, Patronato Real, 34, R. 13). Además, según Pigafetta, un portugués llamado Francisco Serrano, conocido o incluso quizá pariente de Magallanes, esperaba a este en las Molucas, y bien pudo ser quien le proporcionara su ubicación.

<sup>8</sup> Otro indicio de que sabían de antemano que les esperaba un gran océano a espaldas del Nuevo Mundo lo encontramos en la crónica de Herrera: al solicitar Magallanes opinión en el Estrecho sobre qué hacer, si continuar viaje o volver a España, Esteban Gómez dijo que, con vituallas para tres meses, podrían no ser suficientes “porque había gran golfo que pasar, y si les tomasen algunos días de calmas o tormentas perecerían todos” (HERRERA, 1601, p. 303. EN DÉCADA II, LIBRO IX, CAPÍTULO XV).

lucas, que habría sido lo más lógico en caso de pretender dirigirse a ellas directamente, continuó al Oeste-Noroeste hasta la latitud de los 12° Norte, que ya mantuvo en adelante navegando al Oeste hasta llegar, primero a la isla de Los Ladrones —hoy isla de Guam—, y unos días después al archipiélago de San Lázaro —hoy Filipinas— al avistar las islas de Suluan y Homonhon. Pigafetta diría que buscaba el mítico cabo de Gaticara. Elcano fue más rotundo: declaró después ante el alcalde De Leguizamo que “Magallanes [...] nunca quiso dar aquella derrota [hacia las Molucas] porque este testigo siendo piloto en su nao lo vio”<sup>9</sup>.

## SIN RUMBO: FILIPINAS Y BORNEO

Al llegar a Filipinas, lo más probable es que Magallanes persistiera en avanzar hacia el Oeste en vez de dirigirse al Sur en busca del ecuador y, con ello, de las islas Molucas. Así, rodearía la isla de Leyte y, hacia el oeste, descubrió la isla de Mazaua<sup>10</sup>, donde tomó un buen descanso y “donde la gente es muy buena”<sup>11</sup>. El rey de Mazaua sería quien les hablara y les guiara después hasta Cebú.

Tras la muerte de Magallanes y de tantos otros, tomó el mando Juan Lopes Carvalho, quien huyó de Cebú hacia el Sur. En la primera isla que encontraron, llamada Bohol, es donde quemaron la nao *Concepción* por la escasa dotación restante. De Bohol pasaron, también hacia el Sur, a la isla de Mindanao. Y es aquí donde viraron, con gran carestía de alimentos a bordo, tomando rumbo al Oeste para cruzar el mar de Joló, hasta las islas de Cagayan —hoy Mapún— y Palawan. Recorrieron esta hacia el Nordeste en busca de un puerto favorable para fondear.

Una vez repuestas las provisiones en Palawan, decidieron dirigirse a la cercana isla de Borneo, volviendo a costear Palawan por donde habían venido, al Suroeste. En Borneo se dirigieron a la ciudad de Brunéi, famosa por sus riquezas. Es aquí donde, al preguntar por la ubicación de las Molucas, les recomendaron volver a la isla de Mindanao, donde les sería fácil encontrar un piloto que les guiara hasta ellas.

Así, desde Brunéi deshicieron camino dirigiéndose de nuevo al mar de Joló, que volvieron a cruzar en sentido contrario, no sin antes detenerse para calafatear las naves durante unos cuarenta días<sup>12</sup>. El lugar donde lo hicieron no queda suficientemente claro, pero sería una de las islas comprendidas entre Borneo y Palawan, a 8° 7' Norte según Pigafetta<sup>13</sup> —apostamos por la isla de Balabac—. Es probable que fuera en este puerto o poco antes de llegar a él donde Juan Lopes Carvalho fuera depuesto<sup>14</sup>, y se eligiera como capitanes a Gonzalo Gómez de Espinosa, de la armada y a bordo de la nao *Trinidad*, y Juan Sebastián Elcano de la nao *Victoria*. Pasaron por las islas de Joló y de Basilan, y de allí cruzaron a la de Mindanao, donde por fin tomaron pilotos que les guiaron rápidamente hasta el Maluco, rumbo al Sur, pasando por varias islas del archipiélago de las Célebes Septentrionales. Al cabo de poco más de un mes llegarían por fin al Maluco, fondeando en la isla de Tidore.

<sup>9</sup> Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizamo, en que declaran el capitán de la nao *Victoria* Juan Sebastián de Elcano, Francisco Albo y Fernando de Bustamante, sobre distintos pormenores del viaje de la primera vuelta al mundo (AGI, Patronato Real, 34, R. 19, folio 2 vuelto).

<sup>10</sup> La correlación de Mazaua con cualquier topónimo actual resulta controvertida. Según las diferentes fuentes primarias, se encontraba en una latitud comprendida entre 9 y 10 grados. En este entorno sólo podría tratarse de la isla de Limasawa. Sin embargo, no podemos olvidar que en Batuan, a 9 grados justos pero en la gran isla de Mindanao, la tradición sostiene desde hace siglos que fue allí donde se detuvo la expedición. El problema es que en Batuan no hay ninguna pequeña isla como la que describieron nuestros expedicionarios. Un asunto interesante en cualquier caso.

<sup>11</sup> ALBO, 2012, p. 81.

<sup>12</sup> 42 días en PIGAFETTA, 2012, p. 277; 35 en MAFRA, 2012, p. 179.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> MAFRA, 2012, p. 179.

## EL DESTINO: ELCANO Y LAS MOLUCAS

Una vez cumplido el objetivo de llegar a las Molucas navegando por occidente, había que plantearse el camino de vuelta. Ninguna de las 74 instrucciones dadas por el Rey hablaba de por dónde volver. No hay ninguna constancia de que en la expedición estuviera previsto dar la vuelta al mundo. Fue por tanto un nuevo objetivo que nuestros navegantes se impusieron. Sabían que sería un hito que pasaría a la posteridad. Lo tenían en la mano, y no quisieron dejar pasar la ocasión de entrar en la Historia de la Humanidad. No tenían dudas: no darían la vuelta por donde habían venido, sino que continuarían navegando hacia occidente.

Sin embargo, esta opción revestía un problema muy serio, y es que se adentrarían en el hemisferio portugués según el Tratado de Tordesillas, algo que tenían vetado expresamente. Sabían que si los portugueses les descubrían su fin sería la prisión, y posiblemente la muerte. Para evitarlo, Elcano y Espinosa plantearon inicialmente el viaje de un modo absolutamente heroico: navegarían siempre alejados de la costa, evitando la ruta portuguesa hacia las Indias, por unas latitudes Sur por las que nadie había navegado hasta entonces, y no se detendrían hasta llegar a España. Sabían del inmenso riesgo que suponía su plan, pero era la única opción para alcanzar el sueño de dar la vuelta al mundo.

Ambas naves, la *Trinidad* y la *Victoria*, zarparon de Tidore en un primer momento con esta idea. La vía de agua que se descubrió justo en ese momento en la *Trinidad*, por la que la nao iba a necesitar muy importantes reparaciones, la convertía en poco fiable para conseguir llegar a España sin poder realizar ningún mantenimiento en el camino, y debió renunciar a la vuelta al mundo. Por ello, más tarde intentaría volver por el Pacífico hasta la costa española más cercana, que por entonces era la descubierta por Balboa y que Andrés Niño había explorado: el Darién.

## EL ÍNDICO: LA LARGA TRAVESÍA

El océano Índico les recibió inicialmente con vientos flojos, propios de las latitudes ecuatoriales en que se encontraban. Derrotaron hacia el Suroeste, buscando desde el primer momento ese Sur que les alejaba de la posibilidad de encontrarse con expediciones portuguesas, y no pasaron lejos de Australia. Estuvieron cerca de descubrirla.

Conforme ganaban Sur, la mar se fue volviendo cada vez más hostil. Los vientos y las corrientes no les iban a ser favorables casi en ningún momento en el Índico. Al cabo de mes y medio de travesía, ya en mitad del océano, divisaron una isla, a la que acudieron y rodearon, pero sin encontrar fondo en ella, por lo que no pudieron detenerse. Se trata de la que después se llamó Isla de Ámsterdam, muy inhóspita y que aún hoy está deshabitada.

Les costó mucho seguir avanzando. Llegaron a bajar al paralelo 40, donde les esperaban grandes vientos y corrientes contrarios que les obligaron a amainar durante días, devolviéndoles hacia el Este. Era la temible franja conocida como los Cuarenta Rugientes, que después fue muy usada por los ingleses para hacer el viaje a Australia en dirección Este, pero nuestros navegantes la recorrieron en sentido contrario. Llegaron a pasar 8 días amainados en dos episodios diferentes de fuertes borrascas, con gran frío y mala mar. Tras la última, Elcano decidió abandonar este paralelo y pasar al 36. Muchos otros días, el viento les obligó a ceñir contra él, tarea imposible con el rudimentario velamen de aquella nao, navegando en zig-zag.

Quizás el peor efecto de todo esto fue que las corrientes contrarias les falseaban las estimaciones de velocidad. Creían avanzar más de lo que lo hacían. Además de por este motivo, puesto que tampoco conocían realmente la di-



mención del océano Índico, ni del mundo, ni modo fiable de determinar su longitud geográfica, el 4 de mayo creyeron haber sobrepasado ya el cabo de Buena Esperanza, muy al sur de él tal como pretendían, y por ello viraron al Noroeste, creyendo encontrarse ya en el Atlántico. Sin embargo, con gran decepción toparon con la costa 3 días después. Concluyeron enseguida estar a la altura del río Infante —el gran río Fish en la actualidad, en la costa de Sudáfrica—, y por esta identificación es evidente que portaban cartas portuguesas, puesto que los españoles nunca antes habían navegado por ellas.

Pese a que la mayoría de ellos se encontraban ya enfermos, su idea de alejarse de la costa era firme, y enseguida continuaron viaje. Cuenta Albo que “tomamos la vuelta de la mar por estar en nuestra libertad”<sup>15</sup>. Sin embargo, empezaron a sufrir las tempestades propias del temido cabo de Buena Esperanza, y continúa: “en esta costa hay muchas corrientes que el hombre no les halla abrigo ninguno, sino lo que la altura le da”. La tempestad era tan fuerte que partieron el mástil y verga del trinquete.

La mar se tornó infernal y pensaron que no iban a lograr doblar el Cabo. Los más enfermos fallecieron. Se plantearon incluso arrojar la carga de clavo por la borda para ganar seguridad, pero decidieron no hacerlo. Buscaban la gloria, y no querían volver sin su preciado cargamento. Era el todo o nada. Nos cuenta Pigafetta: “Hallándose la mayor parte de la tripulación inclinada más al honor que a la vida misma, determinamos hacer cuantos esfuerzos nos fuera posible para regresar a España”<sup>16</sup>.

Estimaron pasar a solo 8 leguas del cabo —44 km— aunque sin poder verlo, y después de una durísima semana de lucha contra el viento y las corrientes, por fin el 19 de mayo viraron al Noroeste, ya por fin, esta vez sí, en el océano Atlántico, camino de casa.

## EL LÍMITE: BUENA ESPERANZA Y EL ATLÁNTICO

El océano Atlántico les brindó vientos muy propicios hasta encontrarse cerca del ecuador. Avanzaban con gran velocidad pese a no contar con el trinquete —no sabemos si pudieron repararlo—. De hecho, si las lecturas del sol fueron correctas, entre el 25 y el 26 de mayo recorrieron la friolera de 100 millas náuticas frente a la costa de Namibia —unos 560 km—, siendo el día de mayor distancia recorrida en toda su vuelta al mundo. La corriente de Benguela les estaba impulsando con fuerza hacia el golfo de Guinea.

Sin embargo, la extrema dureza de la singladura y la escasez de alimentos —solo contaban ya por comida con arroz hervido en agua de mar— empezó a causar fatales consecuencias en la tripulación. Hasta el 12 de mayo no se volvió a registrar ninguna muerte, pero a partir de entonces no cesaron. Se produjeron muertes los días 12, 13, 17, 18, 20 de mayo, 1 de junio, 7, 8, 9... a este ritmo morirían todos pronto.

Elcano se vio obligado por ello a tomar una decisión contraria a sus intenciones: acercarse a la costa para avituallarse. Estaban cerca de Guinea. Se dirigieron a la costa pero con muy mala fortuna, porque no hallaron más que manglares, bosques de árboles resistentes al agua salada que crecen en los bajíos de las desembocaduras de los grandes ríos tropicales de esta zona, lo cual les impedía acercarse a tierra firme. Persistieron en ello 16 días, dedicando desde el 14 de junio al 1 de julio a recorrer estas costas africanas en busca de un lugar donde detenerse, sin éxito. Y las muertes seguían.

<sup>15</sup> ALBO, 2012, p. 96.

<sup>16</sup> PIGAFETTA, 2012, p. 322.

Ante tal situación, el 1 de julio Elcano sometió a votación entre los supervivientes qué hacer, si continuar viaje a España sabiendo que quizá murieran en el intento, o recalar en las islas de Cabo Verde, de las que estaban a pocos días, pero donde se encontraban los portugueses, a los que tanto temían. Por mayoría decidieron acudir a Cabo Verde —había por tanto quien pese a todo estaba determinado a continuar—, pero sabían que deberían ser muy cautos y no revelar quiénes eran y de dónde venían.

El 9 de julio llegaron a la isla de Santiago de Cabo Verde. La *Victoria* no fondeó, mientras parte de la tripulación acudía a la costa a bordo de su batel para traer provisiones. Los portugueses atendieron de buena fe a los expedicionarios y les abastecieron de alimentos y agua. “Nos dieron mantenimientos cuantos quisimos”, escribió Albo<sup>17</sup>.

Tanto Albo como Pigafetta dejaron constancia sobre su extrañeza al ver que los portugueses decían estar a 10 de julio, mientras que según su cuenta era día 9. Más tarde averiguarían que al haber dado la vuelta al mundo hacia poniente habían perdido un día. Al respecto, Pigafetta nos dejó una bonita cita: “después supimos que no existía error en nuestro cálculo, porque navegando siempre hacia el Oeste, siguiendo el curso del sol y habiendo regresado al mismo punto, debíamos ganar veinticuatro horas sobre los que permanecían en el mismo sitio; y basta reflexionar para convencerse de ello”<sup>18</sup>.

Pero los expedicionarios no iban a encontrar aquí descanso. Los portugueses enseguida les descubrirían.

## LA ARRIBADA: IMPACTO Y BALANCE

Al cabo de tres días en Cabo Verde, el batel que se había acercado nuevamente al puerto no volvía. Las autoridades de la isla habían averiguado la verdad y estaban reteniendo a los trece hombres que en él iban —pocos meses después el emperador Carlos V conseguiría su rescate—. Los expedicionarios habían pretendido comprar algunos esclavos para aliviarles en la labor de achicar agua con las bombas, algo que desde hacía días les estaba extenuando debido a una vía de agua que se había abierto en el casco de la *Victoria* y que no podían reparar. Y para realizar el pago cometieron el error de usar clavo. Los portugueses enseguida les descubrieron.

En la *Victoria* aguardaron toda la noche la vuelta de sus compañeros navegando cerca de la isla, temiendo lo que estaba ocurriendo. Por la mañana del día siguiente se acercaron al puerto, donde acudió una embarcación portuguesa que les avisó de que sus compañeros habían sido detenidos, y que las autoridades les pedían entregar la nave. Elcano largó velas inmediatamente, emprendiendo así la huida. Eran muy pocos para gobernar la nao, pero tuvieron que arreglárselas. Y decidió despistar a los portugueses que pudieran salir tras él: tomó rumbo sur.

Navegando a vela, el camino a España desde Cabo Verde no pasa por las islas Canarias, que habría sido la ruta más corta. En esa franja se encuentran alisios constantes en dirección Suroeste, de modo que es un camino cerrado para un velero. El camino de vuelta se conoce como *volta do mar*, *volta do mar largo*, *volta do largo* o *volta da mina*, y fue descubierto en el siglo XV por los portugueses en sus viajes de exploración de la costa africana. Consiste en cruzar la banda de alisios en dirección Noroeste hasta las Azores, o más adelante en función de cómo afecte el anticiclón que habitualmente encontraremos por allí, para después virar al Este camino de Portugal. Elcano siguió fielmente esta ruta.

<sup>17</sup> ALBO, 2012, p. 103.

<sup>18</sup> PIGAFETTA, 2012, p. 323.

Tuvo que atravesar el archipiélago de las islas Azores, que en este caso no suponían peligro pese a también ser portuguesas, puesto que se encontraban en la ruta normal para la vuelta desde América para los barcos españoles. El viento le ayudó y lo hizo a gran velocidad, sin cruzarse con ningún barco.

Pero estaban ya en agosto y el anticiclón de las Azores les dejó sin viento a los pocos días. Pasó una semana sin que apenas pudieran avanzar. Estaban ya cerca de la gloria, pero la desesperación y el agotamiento por las bombas de achique, que debían hacer funcionar noche y día, les estaban dejando exhaustos.

Al fin se levantó el viento y navegaron hacia el cabo de San Vicente. Pudieron haberse dirigido a Galicia y terminar así cuanto antes el viaje, pero querían completar la vuelta al mundo y por ello volver exactamente al punto de partida. Todavía pasarían 14 días, pero al fin, el 4 de septiembre, divisaron el cabo, y dos días después, el 6 de septiembre de 1522, llegaron al puerto de Sanlúcar de Barrameda.

Los sanluqueños vieron llegar una nave escorada, parcialmente desarbolada, y de la que asomaban dieciocho emocionados y escuálidos hombres “flacos como jamás hombres estuvieron”<sup>19</sup> que les dijeron ser los supervivientes de la Armada de Magallanes, y que volvían de haber dado la vuelta al mundo cargados de especias. Les acompañaban al menos tres nativos de las islas Molucas, de los trece que habían embarcado en Tidore nueve meses atrás “que deseaban ver al Emperador y estos reynos”<sup>20</sup>. Ya habían dado la vuelta al mundo, pero, orgullosos de su gesta, quisieron continuar hasta Sevilla inmediatamente. Así, la nao *Victoria* fue remolcada Guadalquivir arriba durante dos días.

El ocho de septiembre de 1522 llegaban a Sevilla, y nuestros marinos cumplían así el sueño que habían fraguado en las Molucas: “descubrir y redondear toda la redondeza del mundo”<sup>21</sup>. El viaje más largo terminaba y, aunque tantos habían encontrado en él la muerte, empezaba para todos ellos la eternidad.

## LA TRINIDAD

Tenemos que volver a las Molucas para narrar qué fue de aquellos hombres que quedaron en Tidore al cargo de las reparaciones de la nao *Trinidad*. La suya es una historia mucho menos estudiada, a veces mal entendida, e injustamente tratada.

La avería que se descubrió en el casco de la nave capitana no solo había frustrado la idea de intentar completar la vuelta al mundo en compañía de la nao *Victoria*. El capitán Gonzalo Gómez de Espinosa y sus hombres ya no tratarían después de volver por este camino, sino que convinieron dirigirse a la tierra castellana más próxima a su ubicación de la que tenían noticia, que era la costa del Darién, en el actual Panamá. Para ello iba a ser necesario cruzar de nuevo el océano Pacífico en sentido contrario.

Las causas que les llevaron a tomar esta vía son motivo de controversia entre algunos expertos. En las fuentes originales no encontraremos ningún razonamiento o motivo claro que nos arroje luz sobre aquel debate que nuestros hombres a buen seguro mantuvieron para elegir el camino de vuelta a casa —en el que también participaron los integrantes de la tripulación de la *Victoria*—, más allá del argumento de los vientos favorables reinantes en el Maluco,

<sup>19</sup> Carta de Juan Sebastián Elcano a Carlos V (6 de septiembre de 1522, Sanlúcar de Barrameda. AGI, Patronato Real, 48, R. 20, folio 2 recto).

<sup>20</sup> HERRERA, 1601, 148. En *Década III*, libro IV, cap. IV.

<sup>21</sup> Carta de Juan Sebastián Elcano a Carlos V (AGI, Patronato Real, 48, R. 20, folio 2r).

diferentes entre el momento de que Elcano iniciara su viaje de vuelta a los que encontrarían cuatro meses más tarde, al zarpar la *Trinidad*.

Resulta a considerar que la pérdida de fiabilidad en su maltrecha nave fuera un factor determinante, y por ello buscaran hacer una escala en el territorio seguro más cercano, “... donde hizo Andrés Niño las carabelas, que es en la Mar del Sur; donde, Señor, hallaba que de Maluco [...] no había sino mil y ochocientas leguas”<sup>22</sup>. Pese al inmenso riesgo que entrañaba cruzar de nuevo el Pacífico en sentido contrario, esta opción les parecería más segura que tomar la vía de Elcano que, recordemos, se adentró en aguas que tenía vetadas por el Tratado de Tordesillas, a sabiendas de que por ello no podría permitirse hacer escalas en la costa africana sin riesgo de ser detectado y apresado por los portugueses.

El viaje de la nao *Trinidad* se convirtió en el primero de múltiples intentos fracasados por conseguir llegar a América desde Asia. El *tornaviaje* —como así se llamó a esta travesía— no fue resuelto hasta 1565 por el entonces ya muy veterano Andrés de Urdaneta, quien en su juventud había sido aprendiz de Elcano en la expedición de Loaysa.

Como Urdaneta demostró, el secreto de un tornaviaje exitoso consistía en alcanzar la suficiente latitud norte — hasta alcanzar alrededor del paralelo 39— donde encontraríamos la corriente de Kuro-Shivo, que nos permitiría virar definitivamente al Este, hacia la costa americana. Los 55 tripulantes de la nao *Trinidad* hicieron exactamente eso, alcanzando una latitud incluso más septentrional que Urdaneta, pero en su caso el destino les privó de esos vientos portantes del oeste que tanto tiempo llevaban buscando. Carentes de sustento, se vieron obligados a volver a las Molucas en una travesía que se convirtió en terrorífica, y en la que la mayoría de ellos falleció.

Las fuentes que tenemos para recomponer lo ocurrido en este viaje son poco concretas, con la única excepción de una relación de fallecidos en la nao *Trinidad*<sup>23</sup>. Se trata de diferentes relatos más o menos extensos, redactados de memoria por algunos de los supervivientes, puesto que los derroteros fueron requisados por Antonio de Brito, el capitán portugués que les terminó apresando en el Maluco. La propia carta que Antonio de Brito escribió a su rey en aquel momento es otra de las fuentes de que disponemos. La más detallada es anónima, conocida como el *Roteiro* de un piloto genovés, que con gran probabilidad se trató de León Pancaldo.

Gracias a todas ellas y a los registros de las declaraciones que fueron tomadas a los supervivientes a su vuelta a España, podemos extraer los suficientes datos como para obtener una hipótesis bastante fundamentada acerca de la derrota seguida.

Zarparon de Tidore el 6 de abril de 1522, después de los tres meses y medio que necesitaron invertir para reparar el casco de la *Trinidad*. Antes de alcanzar el océano Pacífico tuvieron que costear la vecina isla de Halmahera en dirección Norte. Tras doblar su cabo más septentrional, se detuvieron a los pocos días en una ciudad de esta misma isla a la que se refieren como Quimor —posiblemente la actual Tobelo—, “y allí tomaron puercos y cabras y gallinas y cocos y *hava* —una bebida local—”<sup>24</sup>. Estuvieron allí “8 o 9 días”, y el 20 de abril emprendieron definitivamente el viaje hacia El Darién.

Aunque los primeros días contaron con viento favorable, pronto tuvieron que empezar a desviarse hacia el Nordeste, tratando de ceñir contra los mismos alisios contrarios que en el viaje de ida les habían favorecido, y que en estas latitudes próximas al ecuador ya empezaron a afectarles. No debió de resultar una sorpresa para ellos topar con la misma

<sup>22</sup> Carta de Espinosa de 1525 (AGI, Indiferente General, 1528, N. 2, fol. 1v).

<sup>23</sup> AGI, Patronato Real, 34, R. 20.

<sup>24</sup> PILOTO GENOVÉS, 2012, p. 136.



franja de vientos que durante la ida, con Magallanes al mando, tanto les había favorecido. El 3 de mayo descubrieron dos pequeños islotes en latitud 5° Norte, que identificamos hoy con certeza como unos atolones del archipiélago de Sonsorol.

Continuaron con vientos contrarios, de modo que avanzaron rumbo al Nordeste o Nor-Noreste. Aunque de haber seguido una línea recta habrían topado con Palaos, ninguna de las fuentes menciona el posible avistamiento de esta importante isla.

Con gran probabilidad era el día 11 de julio de 1522 —hay una contradicción en la fecha entre el *Roteiro* y lo escrito por Gonzalo Gómez de Espinosa— cuando arribaron a la isla que llamaron Cyco, que podemos identificar como el farallón de Pájaros, la isla más septentrional del archipiélago de las Marianas. Aquí tomaron consigo a un nativo.

Avanzaron siempre con dirección Nor-Noreste, por mantenerse los vientos contrarios que en estas latitudes habrían ganado intensidad, lo que les permitiría incrementar la velocidad. Un mes después, el 10 de agosto, se produjo la primera muerte, la del calafate Juan García, lo cual nos pone sobre aviso de que por entonces los víveres debían de estar escaseando.

A mediados de agosto les sobrevino un fuerte temporal, de 12 días de duración, que les causó daños graves, viéndose forzados a cortar los castillos y toldas. Durante el temporal se hizo muy difícil preparar comida, o esta se corrompió, enfermando la mayoría de la tripulación. En palabras de Espinosa, la gente adoleció de *fastío*.

Llegaron a alcanzar una latitud de 42° Norte, a una distancia estimada de las islas Molucas de 500 leguas —2.750 km— en sentido Este-Oeste, pero los vientos que necesitaban para dirigirse al Este seguían sin aparecer. Bajo el temporal decidieron renunciar a continuar, tomando rumbo de vuelta hacia las Molucas. Al virar al Sur-Suroeste con fuerte viento, en este caso ya a favor, les fue relativamente fácil avanzar con gran rapidez.

Navegaron por unos días hacia el Oeste manteniendo la latitud de la isla del farallón de Pájaros, donde habían estado antes, hasta topar con ella. Estaban a finales de agosto. El isleño que habían tomado consigo aquí en la ida les advirtió de que en dirección Sur encontrarían muy cerca un grupo de tres islas donde les sería más fácil tomar tierra. Siguieron su recomendación, y enseguida dieron con esas tres islas que referirán con el nombre de Mao, hoy Maug. En ellas huyeron Gonzalo de Vigo, Alonso González, Martín Genovés y el propio isleño.

Continuaron viaje hacia las Molucas produciéndose una tremenda sucesión de muertes por enfermedad. Recorrieron la cadena de 14 islas principales de las Marianas —con dudas entre si lo hicieron durante la ida o durante la vuelta, puesto que las fuentes son contradictorias en este aspecto, aunque quizá resulte más coherente esta segunda opción—. Es evidente que pese a ello no consiguieron reabastecerse y mejorar así la salud de la tripulación. Antes al contrario, resulta posible —y esto es una conjetura— que ante la debilidad general siquiera se arriesgaran a tomar tierra en ellas, exponiéndose a algún enfrentamiento con los nativos.

A finales de octubre avistaron la isla de Halmahera en las Molucas, doblaron su cabo tomando entonces rumbo sur, y recalaron en la isla aledaña de Doyz, conocida como Pulau Doi. El 31 de octubre de 1522 se produjo el último fallecimiento con la muerte de Jerónimo García. Habían muerto en la nao nada menos que 31 hombres, y los vivos, enfermos, apenas tenían fuerzas para nada.

Unos isleños les informaron de que los portugueses ya se habían implantado en la cercana isla de Ternate, donde habían empezado a construir una fortaleza bajo el mando del capitán Antonio de Brito, quien no tardó en apresarles,

trasladando a la *Trinidad* hasta allí. De Brito relató su impresión al ver el lamentable estado de los supervivientes. Fue en Ternate donde encontró su fin la nao *Trinidad*, yéndose a pique antes de ser terminado de descargar el clavo que transportaba.

Durante los siete meses que duró esta travesía infernal, Gonzalo Gómez de Espinosa, Juan Bautista de Punzorol, León Pancaldo, Ginés de Mafra y el resto de la dotación de la *Trinidad* tomaron las decisiones probablemente más correctas bajo las circunstancias en que se encontraban. Aun así, su empeño era de tal magnitud, y sus medios tan escasos, que fracasaron.

El destino no solo les había privado de poder acompañar a Elcano en su intento por entrar en la Historia, sino también de adelantarse a Urdaneta en su logro de descubrir la vía del *tornaviaje*. Pero, además, todavía les tenía reservados varios años de terrible dureza e incertidumbre, si no la propia muerte, y también la incompreensión de una parte de la historiografía de los siglos posteriores.

Por ello, tras investigar lo que estos hombres hicieron y cómo lo hicieron gracias a los documentos archivados que hoy conocemos, restituir su memoria resulta una labor tan necesaria como justa.