

LAS TRIPULACIONES DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Susana GARCÍA RAMÍREZ
Jefa del Área de Investigación
Museo Naval de Madrid

Introducción (1)

Después de tantos meses hablando, leyendo u oyendo hablar de la primera vuelta al mundo, seguramente una de las primeras ideas con la que la asociamos es con la de hazaña a escala mundial, o con el inicio de la globalización. Y es verdad que la primera vuelta al mundo supuso todos estos conceptos en toda su colosal dimensión, pero no lo es menos que esta proeza extraordinaria estuvo protagonizada en gran medida por personas de ínfima consideración social, mayoritariamente analfabetas y con escasos recursos económicos.

Me estoy refiriendo, evidentemente, a las tripulaciones que embarcaron rumbo a las islas de las Especias con el capitán general Fernando de Magallanes y que, inmensamente mermadas, regresaron al mando de Juan Sebastián Elcano, rodeando por primera vez nuestro planeta como efecto colateral de la misión encargada por un jovencísimo Carlos I al experimentado marino Magallanes.

La extraordinaria riqueza de los archivos españoles, que son de consulta pública y gratuita y que nos hablan de la diligencia y meticulosidad de nuestros antecesores en el registro de todos los datos concernientes a la Administración, nos permite conocer no solo los nombres de los embarcados en esa agrídulce misión –en el más puro significado latino del término *misión*, «acción de enviar» –, sino también datos relativos a su estado civil, a su lugar de nacimiento o residencia, a su filiación, a sus sueldos, e incluso, a las circunstancias en que se produjo su leva (2). Y ese alistamiento, según se

(1) Esta conferencia se basó en GARCÍA RAMÍREZ, Susana: «Gente de mar en la primera vuelta al mundo», en *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, pp. 19-44.

(2) Estos datos se contienen fundamentalmente en las fuentes siguientes: «Relación del sueldo que se debe a los que fueron a Maluco en el armada de que fue por capitán Hernando de Magallanes», Archivo General de Indias (AGI), Patronato 34, R.4; «Relación de tripulantes de la Armada enviada al descubrimiento de la Especiería fallecidos, desertores o dejados en las Molucas», AGI, Patronato 34, R.11; «Relación del sueldo que se pagó a los marineros, grumetes e pajes que van en la nao, que Dios salve, que ha de nombre la *Trinidad*», AGI, Contratación 5090, L.IV; «Relación de la gente que va en las naos que Su Alteza manda inviar para el descubrimiento de la Especiería, de que va por capitán mayor Fernando de Magallanes», AGI, Patronato 34, R.6.



Representación de la nao *Victoria* en *Theatrum Orbis Terrarum*, de Abraham Ortelius

desprende de los documentos, se produjo con dificultades tanto por la duración del viaje, que se estimó en dos años, es decir, unas veintres veces más de lo habitual en la Carrera de Indias, como por la suspicacia que provocaba el hecho de que el mando supremo de esa armada castellana recayese en un portugués, circunstancia que recreaba, en el ámbito personal, la rivalidad por la supremacía marítima existente entre Castilla y Portugal.

Ventajas frente a dificultades para formar las tripulaciones

Teniendo en cuenta estas cuestiones, resulta significativo que Carlos I nombrase a Magallanes caballero de la Orden de Santiago, distinción que le revestía de una autoridad moral y de un prestigio social superior que intentaría equilibrar la falta de seguridad en su liderazgo por parte de los castellanos. También parece esclarecedor que los sueldos ofrecidos para este viaje especial fueran superiores a los habituales (3). Además, estos sueldos se complementa-

(3) GIL, Juan: «Los hombres y el rol del viaje de Magallanes», en PARODI, Manuel J. (coord.): *In Medio Orbe (II). Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*. Junta de Andalucía, Sevilla, 2017, 31-57, pp. 41ss. Sigo su estudio para los datos sobre filiaciones, sueldos y fallecimientos de los participantes en la armada, además de los documentos de archivo.

ban con una participación en especie si la misión tenía éxito, ya que se permitía a los tripulantes, por un lado, llevar cajas de mercaderías para intercambiar por productos de la zona, y por otro, traer las carísimas y codiciadísimas especias que adquiriesen en las Molucas a un precio absolutamente ventajoso. Las cantidades de especias que correspondían a las tripulaciones quedaron fijadas en función de los empleos. Por ejemplo, para los marineros se establecieron 3,5 quintaladas de especias, y para los grumetes, quintal y medio (4). Este suculento complemento supuso para los marineros que sobrevivieron un incremento de 45.000 maravedíes en su soldada (5), una cantidad muy considerable, pero insignificante si se compara con los 80 quintales que correspondían a Magallanes, que se sumaban a los 8.000 maravedíes mensuales que tenía asignados, más 50.000 anuales como capitán general (6), reflejo de las diferencias sociales, económicas y jerárquicas presentes en los buques de comienzos de la edad moderna.



Fernando de Magallanes. Anónimo. (Museo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando)

Para hacer una rápida aproximación al valor de estas cantidades voy a recurrir de nuevo a los documentos de nuestros archivos. Esta referencia me permite además hacer una mención de la labor científica de nuestros marinos ilustrados, que en el caso de la recopilación de la documentación histórica tiene como uno de sus máximos exponentes a Martín Fernández de Navarrete, cuya obra se conserva en el Archivo del Museo Naval y de quien he tomado los ejemplos siguientes:

(4) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellanay de los establecimientos españoles en Indias IV, Expediciones al Maluco: Viaje de Magallanes y Elcano*, Imprenta Nacional, Madrid, 1837, p. 151.

(5) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E.: «Los navegantes del Océano», en *Congreso Internacional de Historia «Primus Circumdedisti Me»*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2018, p. 203. Los supervivientes que habían partido como marineros fueron Diego Gallego, Martín de Iudicibus, Nicolás de Nauplio, Miguel Sánchez, Antonio Hernández Colmenero, Juan Rodríguez y Francisco Rodríguez.

(6) MEDINA, José Toribio: *El descubrimiento del océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos*, Imprenta Elzeviriana, Santiago de Chile, 1920, doc. LXVI, p. 195. El aumento de 8.000 mrs. se concedió por real cédula de 17 de abril de 1518.



Página correspondiente al clavo de *Naturalis historiae opus novum*, de Adam Lonitzer (1551)

- los 984 quesos que se embarcaron costaron 26.434 mrs.;
- cada arroba de azúcar costó 720 mrs. (se embarcaron 21 arrobas y 9 libras, por un total de 15.451 mrs.);
- los 57 quintales y 12 libras de tocino seco se compraron por 43.908 mrs.;
- o los 3 quintales y 22 libras de arroz costaron 1.565 mrs. (7).

Pero, al parecer, las ganancias ofrecidas a quienes decidieran alistarse no fueron suficientes para convencer al número necesario entre los naturales de los reinos de Carlos I. Sí lo fueron, en cambio, para «griegos como venecianos, genoveses, sicilianos, franceses y portugueses» (8). Resulta indicativo de la rivalidad entre Castilla y Portugal por la supremacía naval el hecho de que Carlos I limitase el número de los portugueses que podrían embarcar, así como que Magallanes justificase su elevada cifra

aduciendo el problema de la escasez de castellanos. Esa carencia era la razón por la que había recibido «a otros muchos extranjeros d'estos reynos, conviene a saber, beneçianos e griegos e bretones e franceses e alemanes e ginoveses, porque, al tiempo que los tomó, no se fallava gente para la dicha armada naturales d'estos reynos» (9).

Si finalmente este argumento permitió admitir a los marineros portugueses alistados, no fue suficiente para aceptar a los grumetes, cuyo número limitó el rey a doce (10).

(7) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., pp. 170-173.

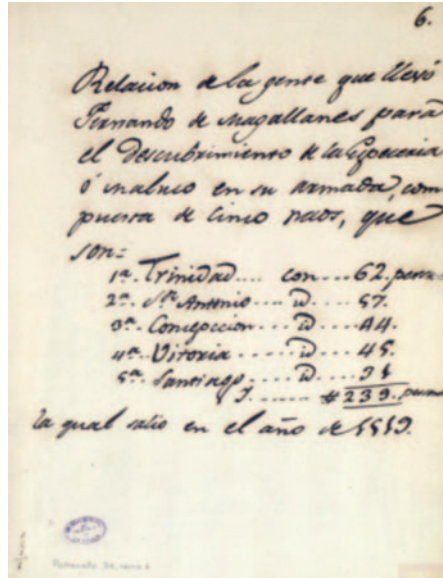
(8) AGI, Patronato 34, R.6, «Testimonio expedido por el escribano real Fernando Díaz de Toledo de la información solicitada por Fernando de Magallanes ante el alcalde ordinario en Sevilla, Fernán Gutiérrez, acerca de la gente enrolada en la Armada a la Especiería» (1519-08-09, Sevilla). Transliteración por Cristóbal Bernal, http://sevilla.2019-2022.org/wp-content/uploads/2016/03/5.ICSevilla2019_Relaci%C3%B3n-de-la-gente-que-llev%C3%B3-al-descubrimiento-de-la-Especier%C3%ADa-n14.pdf

(9) AGI, Patronato 34, R.8-2; GIL, J.: ob. cit., p. 39.

(10) MEDINA: ob. cit., doc. L, p. 99.



Martín Fernández de Navarrete (1765-1844).
Copia de Vicente López. (Museo Naval)



«Información y relación de las personas que llevó Fernando de Magallanes al descubrimiento de la Especiería». (Archivo General de Indias)

Salvadas estas dificultades, una cédula de 5 de mayo de 1519 fijó el número de tripulantes de la armada de Magallanes en 235 hombres (11). Pero, en la inspección realizada dos días antes de zarpar de Sevilla, esa cifra ascendió a 239, distribuidos del modo siguiente: *Trinidad*, 62; *San Antonio*, 57; *Concepción*, 44; *Victoria*, 45, y *Santiago*, 31 (12).

Lo cierto es que a día de hoy la historiografía no contempla ninguna cifra como concluyente, puesto que los números consignados por los documentos no coinciden, lo que ha llegado a sugerir la posibilidad de que hubieran podido embarcar hasta 265 personas (13).

(11) AGI, Contratación 5090, libro IV, f. 13r.

(12) *Ibidem*, f. 32v.

(13) Para las estimaciones del número de embarcados, véanse, por ejemplo, COLOMAR, M.^a Antonia: «Circunvalando la redondez del mundo. Las fuentes documentales», en *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible, 1519-1522*, Lunwerg, Barcelona, 2018, p. 158; GIL, J.: *ob. cit.*, 2017; ÍDEM: *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, Fundación Cajasol, Sevilla, 2009, p. 336; MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.): *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Fundación Museo Naval, Madrid, 2016, p. 401, n. 11; CASTRO, X. de; HAMON, J., y THOMAZ, Luís Filipe: *Le voyage de Magellan (1519-1522)*, t. I, Editions Chandeigne-Librairie Portugaise, 2007, p. 479; FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, y FERNÁNDEZ MORENTE, Guadalupe: *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*, Muñoz Moya, Sevilla, 2001, pp. 253-273.

Lo que sí se puede afirmar es que la gente de mar que embarcó rumbo a las Molucas fue mayoritariamente analfabeta, que pertenecía a los estratos más bajos de la sociedad, y que sufrió el desprecio de sus coetáneos, como correspondía a las personas que ejercían un oficio manual. Este aserto se basa en la conjunción de dos vías de información. Por un lado, la transmitida por los documentos relativa a una parte de sus vidas, de manera que la microhistoria que conforman esos datos permite conocer algunos aspectos de la macrohistoria en la que participaron, a través de la prosopografía. Por otro, a la inversa, la comprensión de la macrohistoria proporciona herramientas para imbricar las vidas de esos tripulantes en la historia correspondiente a los inicios del siglo XVI.

En la base del escalafón

De este modo, conocemos que pajes, grumetes y marineros, que por este orden y de menor a mayor ocupaban la base del escalafón de los buques, constituían el grupo más afectado por el analfabetismo, condición que en la gente de mar superaba el 80 por 100. Pero también sabemos que algunos marineros escaparon de este porcentaje. El más célebre es el jerezano Ginés de Mafra. Este marinero, después piloto de la *Trinidad*, pudo sobrevivir a los infortunios de esa nao tras su intento de tornaviaje y apresamiento posterior por los portugueses, por lo que a su regreso a España en 1525 pudo testificar sobre la incautación de la nave y la situación geográfica de las Molucas (14). La prueba de que no era analfabeto es la *Relación* que escribió sobre la expedición, donde anotó datos muy interesantes sobre el viaje y sus protagonistas (15).

Otro caso de excepción al analfabetismo en este grupo lo constituye el grumete Luis de Beas, apresado asimismo en la *Trinidad*, a quien se ha considerado el posible autor de la *Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa* (16). Este grumete, del que la documentación precisa «caso que el sobredicho se mienta de Galicia, es portogés», ilustra también, si nos fiamos de la advertencia, el caso de los grumetes portugueses «camuflados», que desobedecieron la orden de Carlos I que limitaba su cifra a doce. Este mandato fue contravenido igualmente por Antonio Fernández, portugués embarcado en la *Concepción*, fallecido «de enfermedad» el 16 de agosto de 1520, del que se anotó: «No es de los XII que su Mag. dio licencia fuesen» (17).

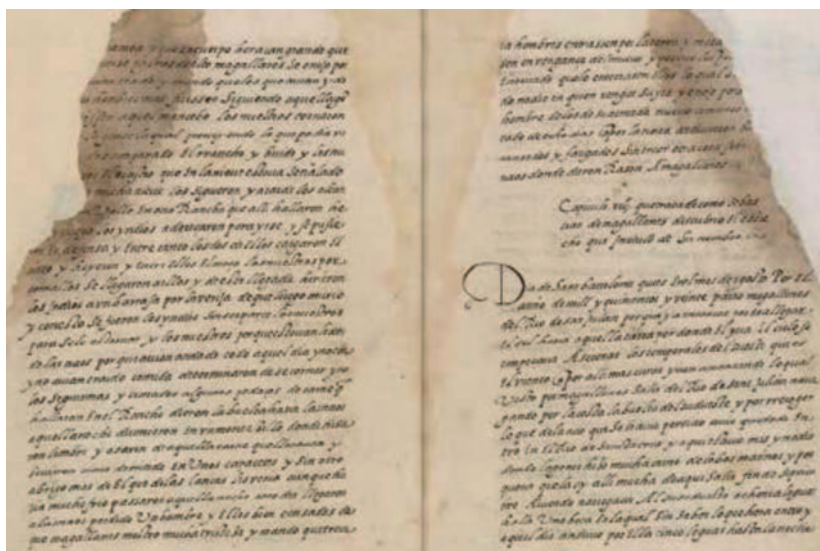
También se ahogó el grumete Juan Negro, esclavo del piloto de la nao *Santiago* Juan Rodríguez Serrano. Este grumete, junto a otros como Antón,

(14) Archivo del Museo Naval, AMN 0017, Ms. 0024/002.

(15) La *Relación*, editada en 1920 por Antonio Blázquez, se contiene en el manuscrito Res. 18 de la Biblioteca Nacional de Madrid.

(16) VARELA, Consuelo: «Los cronistas del viaje de Magallanes y Elcano», en *Congreso Internacional de Historia «Primus Circumdedisti Me»*, 2018, p. 264.

(17) «Relación del sueldo debido a 107 de los tripulantes de la expedición a las Islas Molucas capitaneada por Fernando de Magallanes», AGI, Patronato 34, R.4, f. 12v, n.º 48.



«Relación de Ginés de Mafra», incluida en el anónimo *Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. (Biblioteca Nacional de España)

«de color negro», muestra la presencia de negros y mulatos entre la gente de mar.

Los pajes ocupaban la posición inferior del escalafón. Habitualmente embarcaban entre los doce y los dieciséis años buscando en los buques un medio para poder comer diariamente, ya que solían proceder de familias muy pobres y, en muchos casos, eran huérfanos. Los que se alistaron en la armada de Magallanes, además del sueldo de 500 maravedíes y tres arrobas de especias, cobraron cuatro meses de adelanto, como también hicieron los grumetes y los marineros. Además, la experiencia que pudiesen adquirir en la navegación les permitiría progresar en el futuro pues, como señalaría Escalante de Mendoza en su célebre *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (1575), para lograr la imprescindible práctica había que «deprender de la niñez» (18).

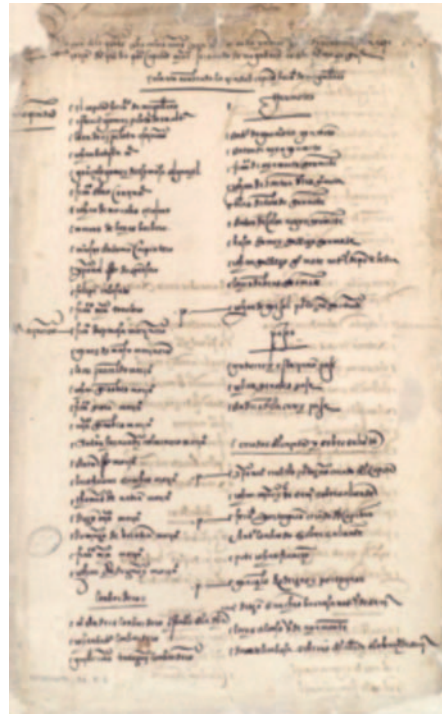
Ese deseo de adquirir experiencia habría estado presente probablemente cuando Vasco Gallego, piloto de la *Victoria*, decidió llevar consigo a su hijo el paje Vasquito. La documentación precisa que «se embarcó sin ser asentado en el libro ni en el alarde» —es decir, en la inspección previa a la partida— (19), y también que, durante el viaje de vuelta de la *Victoria*, fue apresado en Cabo Verde.

(18) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (1575), Museo Naval, Madrid, 1985.

(19) MEDINA: ob. cit., doc. LXVIII, p. 212.



«La desembocadura del Río de la Plata y la banda oriental del mismo río», de *Islario general de todas las islas del mundo*, de Alonso de Santa Cruz (1560)



«Relación de la gente embarcada en las naos enviadas para el descubrimiento de la Especiería de las que iba por capitán mayor Fernando de Magallanes». (Archivo General de Indias)

La misma idea de adquirir experiencia habría animado a los pilotos Juan Rodríguez de Mafra, de la *San Antonio*, y Juan Rodríguez Serrano, de la *Santiago*, a embarcar con sus hijos Diego y Francisco en calidad de pajes. Pero estos tres niños, Diego, Francisco y Vasquito, junto con Francisco de Mezquita –paje de Magallanes e hijo de Álvaro de Mezquita, que era primo de Magallanes –, pertenecían a un grupo diferente de los demás: el integrado por los familiares de pilotos, maestros y capitanes que, según Escalante, «ni hacen nada, ni sirven para nada, sino solamente acudir a servir a sus amos». Por tanto, se distinguían claramente de los que embarcaban por su pobreza u orfandad, cuyas obligaciones incluían limpiar, girar los relojes de arena, o cantar los buenos días y las oraciones.

Sin embargo, tal carrera de ascensos basada en la experiencia quedó cortada para la mayor parte de los pajes, así como de los grumetes y los marineros, puesto que no regresaron. Muchos murieron durante el viaje, y otros quedaron en las tierras a las que llegaron: Bartolomé de Saldaña, que había sido paje del capitán Mendoza, huyó a la isla de Timor, y los marineros Juan Griego y

Mateo de Corfú lo hicieron a la ciudad de Brunéi. Allí quedó también, aunque «no por su voluntad», el marinero Domingo de Barrutia. Los hermanos Francisco y Luis del Molino, grumetes, permanecieron en la isla de Tidore, en las Molucas. Y un paje y cuatro marineros fueron apresados en la isla de Santiago, en Cabo Verde, aunque este grupo sí consiguió regresar: Vasquito, Felipe de Rodas, Gómez Hernández, Pedro de Chindurza y Bocacio Alonso (20).

Este último, Bocacio Alonso, vecino de Bollullos (Huelva), había partido de Sevilla en la *Santiago*. Cuando la expedición se hallaba al sur del continente americano buscando el paso que comunicase el Atlántico con el Pacífico, ascendió a una cumbre desde la que divisó el cabo Deseado y el Pacífico al otro lado. Este hallazgo fundamental, en el que también participó el barbero Bustamante, le proporciono una recompensa: «... cuatro mil y quinientos maravedís se pagaron a Bocacio y a Hernando de Bustamante, por cédula de S.M., los cuales Hernando de Magallanes les mandó de albricias cuando saltaron en tierra y se descubrió el Estrecho» (21). Pero esa alegría se tornaría en tristeza durante el viaje de vuelta a Sevilla, cuando el marinero fue apresado en Cabo Verde con otros once compañeros, entre los se encontraba Simón de Burgos, quizá portugués, que había partido como criado del capitán Mendoza y que les habría delatado.



Carta de Juan Sebastián Elcano a Carlos V. Sanlúcar, 6 de septiembre de 1522. (Archivo General de Indias)

(20) VARELA, Consuelo: «Los supervivientes del viaje de Magallanes-Elcano», en PARODI (coord.): ob. cit., 2017, p. 60. También quedaron en Santiago Martín Méndez, escribano; Pedro de Tolosa, despensero; Richard de Normandía, carpintero; Roldán de Argote, artillero; Simón de Burgos, alguacil; maestre Pedro, lombardero; y Juan Martín, criado del capitán Luis de Mendoza.

(21) MEDINA: ob. cit., doc. LXVIII, p. 228.

Ginés de Mafra señala en su *Relación* que también fue recompensado por otro importante descubrimiento un hombre apellidado Navarro (22), quien después de la interminable navegación por el Pacífico, con sus tres meses y veinte días sin reponer agua ni comida, avistó tierra el 6 de marzo de 1521. No indica su nombre de pila, pero sabemos que con este apellido embarcaron dos hombres: Juan, de Pamplona, grumete de la *Concepción*, y Lope, vecino de Tudela, marinero de la *Victoria*. Ninguno de los dos consiguió regresar a Sevilla. Lope murió en el viaje de vuelta de la *Victoria* cuando, según refirió a su regreso Elcano en su carta al Emperador, después de «cinco meses, sin comer más que trigo y arroz y bebiendo solo agua», durante los cuales «no tocamos en tierra alguna, por temor al Rey de Portugal», finalmente «se nos murieron de hambre veinte y dos hombres» (23), entre los que estaba el marinero Lope. Y el grumete Juan fue apresado por los portugueses tras el portentoso intento de tornaviaje de la *Trinidad* por el este.

Si leemos las tareas que Escalante atribuye a los grumetes, identificaremos a Navarro con el grumete Juan, ya que Escalante considera «subir en las gaviás» como la segunda de «las dos cosas principales» a que estaban obligados los grumetes (24), y Ginés de Mafra especifica que Navarro estaba en la gavia cuando dio la voz. Como grumete, Juan Navarro pertenecía al grupo de «aprendices de marineros», de unos dieciséis a veinte años, que debían vigilar desde las cofas, cargar las naos, recoger las velas o saltar al batel. Por su parte, el marinero Lope Navarro se encuadraba en el de hombres con más experiencia, capaces de detectar la cercanía de la tierra por las nubes, la salobridad del agua o el color del mar.

Los marineros, antiguos grumetes –sobre los que mandaban –, tenían entre veinte y cuarenta años y su trabajo esencial era «gobernar muy bien el timón» desde su «cueva», situada bajo la toldilla de popa, atentos a las órdenes que el piloto gritaba desde arriba. Además, debían manejar los aparejos, y antes de ascender a la categoría siguiente, que era la de los pilotos, debían estar familiarizados con la «aguja», es decir, la brújula, y con las «cartas de marear» (las cartas de navegación).

Pilotos

Del grupo de los pilotos formaron parte seis hombres en la armada de Magallanes: Esteban Gómez (Estêvão Gomes), Andrés de San Martín, Juan Rodríguez de Mafra, Vasco Gallego, Juan López Carvallo (Lopes Carvalho) y

(22): «Relación de Ginés de Mafra», en ELCANO, Juan Sebastián de; PIGAFETTA, Antonio, y otros: *La primera vuelta al mundo*, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, Madrid, 2012, 140-183, p. 164.

(23) «Carta de Juan Sebastián de Elcano al Emperador, dándole breve relación de su viaje en la armada de Magallanes y de su regreso en la nao *Victoria*», ibídem, p. 12.

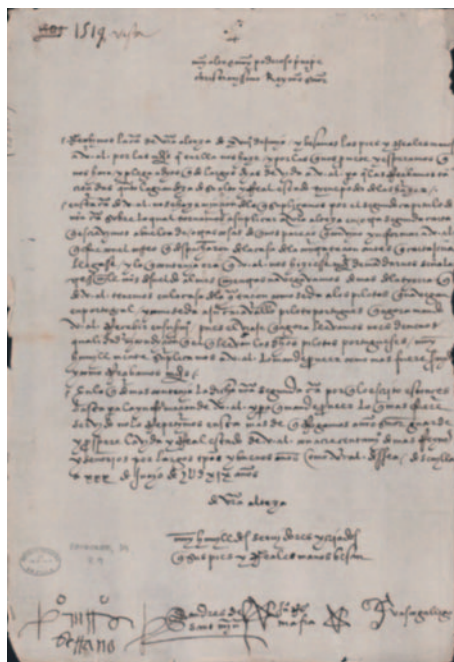
(24) ESCALANTE DE MENDOZA: ob. cit., p. 48. En la descripción de funciones de la gente de mar sigo esta obra entrecomillando las frases que incluyo en el texto, y el estudio de

Juan Rodríguez Serrano. Dos meses antes de zarpar, su sueldo se aumentó a 30.000 maravedís anuales, como ya se había hecho antes con el portugués Carvalho (25).

Aunque el origen portugués no supuso entonces un obstáculo para la selección de los pilotos, ocho años después se hizo obligatorio «ser natural de estos reinos de Castilla» para desempeñar el oficio en las navegaciones transatlánticas (26).

En estos seis pilotos seleccionados se valoró por supuesto su experiencia, fundamental para conducir esa misión especial. Pero resultaba conveniente que además fueran versados en «astrología, matemática y cosmografía», como recomendaría después García de Palacio (27), para poder avanzar en la navegación astronómica.

Seguramente el ejemplo más emblemático de estos conocimientos lo encarna, con sus cálculos y observaciones, Andrés de San Martín, que fue piloto de la *San Antonio* con Juan Rodríguez de Mafra. En San Julián (provincia de Santa Cruz, Argentina) estableció la longitud a 61 grados al oeste de Sevilla, con una precisión sin analogía hasta el empleo del cronómetro marino en la segunda mitad del siglo XVIII (28). Recordemos que esta enseada se encontraba en aguas completamente desconocidas, ya que el piloto mayor Juan Díaz de Solís



Carta de Juan Rodríguez Serrano, Andrés de San Martín, Juan Rodríguez de Mafra y Vasco Gallego al rey Carlos I, solicitando un aumento de sueldo durante el tiempo que durara la expedición a la Especiería. (Archivo General de Indias)

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E.: *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de indias, siglo XVI*, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.

(25) AGI, Patronato 34, R.9, «Carta de [Juan Rodríguez] Serrano, Andrés de San Martín, Juan Rodríguez Mafra y Vasco Gallego al rey Carlos I, solicitando un aumento de sueldo durante el tiempo que durara la expedición a la Especiería», Sevilla, 30 de junio de 1519.

(26) Instrucciones dadas a Sebastián Caboto en 1527. MENA GARCÍA, Carmen: *Sevilla y las Flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro*, Fundación El Monte, Sevilla, 1998, p. 155.

(27) GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instrucción náutica para navegar*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1944, f. 112v (facsimilar de la edición impresa en México por Pedro Ocharte en 1587).

(28) CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*, CSIC, Madrid, 1994, p. 172.

había muerto, hacía cuatro años, antes de rebasar el estuario del Río de la Plata.

Sin embargo, un caso que demuestra que durante estos primeros años del siglo XVI la experiencia primaba sobre la formación teórica, lo personifica Juan Rodríguez de Mafra, que era analfabeto (29) y había sido nombrado piloto real, al igual que San Martín, en 1512. En 1514, tanto Rodríguez de Mafra como San Martín habían participado en la armada de Pedrarias Dávila a Castilla del Oro. Y, sin duda por toda esa experiencia, Magallanes confió en Rodríguez de Mafra para reclutar «gente» que fuese a la Especiería, entre la que el piloto incluyó a su propio hijo el paje Diego, al que ya me he referido.

Asimismo, hemos visto cómo otro de los pilotos, Juan Rodríguez Serrano, había llevado como paje a su hijastro Francisco. Este piloto, que era vecino de Sevilla, quizá de origen portugués (30) y pariente de Magallanes (31), había sido nombrado piloto real en 1514. Después del motín de San Julián, Rodríguez Serrano sustituyó a Juan de Cartagena como capitán de la *Concepción*, y tras la muerte de Magallanes en Mactán (Filipinas, 27 de abril de 1521) fue elegido capitán general de la armada junto con Duarte Barbosa, cuñado de Magallanes. Pero, cuatro días después, fue apresado con su hijo en la emboscada de Cebú (Filipinas), donde «veinticuatro hombres bajaron a tierra» invitados a almorzar por su rey, quien dijo tenía unas joyas para el rey Carlos (32). Serrano, «hombre viejo», como correspondía a la media de edad de los pilotos, superior a los cuarenta años (33), fue visto por última vez por quienes no desembarcaron «con lágrimas» y rogándoles «que pues que no le rescataban que no hiciesen mal con los tiros en el pueblo» (34). Su hijo Francisco quedó también en Cebú con los demás convidados, a los que se dio por muertos. Aunque es posible que no todos perecieran, puesto que Pedro Mártir de Anglería, encargado por el rey de recoger todos los datos de la expedición, refiere que el genovés Martín de Iudicibus, alguacil de la *Concepción* y superviviente, que también había sido apresado, consiguió escapar y alcanzar la flota (35). Y Gómara indica en su *Historia general de las Indias* que ocho fueron vendidos en China (36). En la traición de Cebú habría estado implica-

(29) PÉREZ-MALLAÍNA: ob. cit., 2018, p. 195.

(30) Sobre las dudas sobre su origen sevillano, portugués o castellano, véase MENA GARCÍA: ob. cit., p. 132, n. 18.

(31) Así lo consigna Ginés de Mafra en su *Relación*. «Relación de Ginés de Mafra», en *La primera vuelta al mundo*, p. 156.

(32) PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del mundo* (edición de Leoncio CABRE-RO), Historia 16, Madrid, 1985, p. 113. Ginés de Mafra consigna en su *Relación* la cifra de 53 hombres, de los que «por escote mataron treinta y siete», pp. 174ss.

(33) PÉREZ-MALLAÍNA: ob. cit., 1992, p. 92.

(34) «Relación de Ginés de Mafra», pp. 172ss.

(35) MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro: *Décadas del Nuevo Mundo. Década V, Capítulo VII: De La Vuelta al Mundo* (1522), Ediciones Polifemo, Madrid, 1989 (ed. orig., 1522), p. 356.

(36) LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco: *Historia General de las Indias y Conquista de México. Cap. XCI-CII: El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*, Agustín Millán, Zaragoza, 1552, p. 87.

do Enrique, el esclavo malayo de Magallanes y «lengua» (intérprete) de la expedición, pues según declaró Elcano habría actuado ofendido por Barbosa, que le había llamado «perro». Después, en su testamento, Elcano plasmó la esperanza de que algunos hubieran sobrevivido a la emboscada, pues legaba dos libros de astrología y «tres baras de paño colorado de Londres para una chamarra» en caso de que «toparen con Andres San Martín» (37).

Mucho antes de que la armada hubiera alcanzado el archipiélago de San Lázaro (Filipinas), la expedición había recogido al «hijito de Juan Carvalho», un niño mestizo de siete años, en la «bahía de Enero», donde vivía con su madre (38). Su padre, el piloto portugués Juan López Carvalho o Lopes Carvalho, había llegado a Brasil ocho años antes con la expedición de Juan de Lisboa, en 1511, y ocho años



Mapa de la Terra Brasilis y Atlántico Sur. Lopo Homem, Pedro Reinel, Jorge Reinel y Antonio de Holanda

después se había enrolado en la de Magallanes como piloto de la *Concepción*. Tras el apresamiento de Serrano en Cebú, fue elegido capitán general, pero «los desaguisados y deservicios que contra Su Majestad hacía» (39) provocaron su cese, según declaró Elcano a su regreso. Una vez llegados a las Molucas, Carvalho tuvo ocasión de redimir parte de sus culpas sirviendo de intérprete durante las reparaciones de la *Trinidad* en Tidore, donde murió.

También era portugués el piloto de la *Trinidad*, Esteban Gómez o Estêvão Gomes, nombrado piloto real año y medio antes de la partida de la expedición. Pero no concluyó la empresa, porque el miércoles 6 de mayo de 1521 regresó al puerto de las Muelas, en Sevilla, como piloto de la *San Antonio*, que llegó con cerca de 60 personas (40) y al mando de Jerónimo Guerra, quien, aunque había embarcado como escribano por nombramiento real, susti-

(37) Testamento cerrado de Juan Sebastián de Elcano, Archivo General de Indias, Patronato Real 38, R.1, f. 6r. Transcripción de AGUINAGALDE, F. Borja: «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano», en PARODI (coord.): ob. cit., pp. 83-93.

(38) «Relación de Ginés de Mafra», p. 146.

(39) Interrogatorio a Elcano en Valladolid el 18 de octubre de 1522, en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., p. 289.

(40) «Carta del contador Juan López de Recalde al obispo de Burgos, dándole cuenta de la llegada al puerto de las Muelas de la nao *San Antonio*», ibídem, doc. XXI, pp. 201-208.

tuyó al capitán, Álvaro de Mezquita, que llegó preso. Años después, Esteban Gómez, a bordo de la carabela *Anunciada*, buscó por Norteamérica un paso hacia la Especiería, y aunque no lo halló proporcionó datos fundamentales para la elaboración por Diego Ribero de las cartas de la costa este (41).

Y es que el paso al Maluco estaba al sur del continente, como pudo comprobar Vasco Gallego, piloto de la *Victoria*, quien en 1514 había sido nombrado piloto real a pesar de su analfabetismo, compensado por su experiencia. Sin embargo, esa destreza no fue suficiente para resistir la interminable navegación por el Pacífico, durante la cual las ratas, que hoy sabemos que son fuente de vitamina C y, por tanto, protectoras del terrible escorbuto, llegaron a pagarse a medio ducado (42), es decir, una cantidad muy respetable, pero a la que se podía hacer frente puesto que la tripulación había cobrado cuatro meses de adelanto. Pero Vasco Gallego no logró sobrevivir y murió, probablemente a causa del escorbuto, seis días antes de llegar a la isla de los Ladrones (Guam), en las Marianas, después de testar ante el escribano Sancho de Heredia. De las otras 45 personas que enfermaron de escorbuto durante la travesía por el Pacífico fallecieron veinte. Afortunadamente, cuando Navarro divisó tierra, comenzó el proceso de recuperación de los enfermos, gracias sobre todo a la ingesta de coco y de vino de palmera, fuente de ácido ascórbico, resistente al calor y la oxidación (43).

Oficiales «no mandadores»

La siguiente gran crisis alimentaria a que debió enfrentarse la tripulación tuvo lugar durante el viaje de regreso a Sevilla de la *Victoria*. Después de navegar cinco meses por el Índico sin tocar tierra, la nao se encontraba en mal estado y su tripulación se hallaba extenuada por el trabajo de la bomba de achique y la falta de alimentos. Por ello, tras doblar el terrible «cabo de las Tormentas» (el cabo de Buena Esperanza) y remontar la costa occidental africana, la expedición decidió arriesgarse a abastecerse en Cabo Verde, que correspondía a la zona de demarcación portuguesa. Aquí, concretamente en la isla de Santiago, se compraron esclavos para sustituir a los marineros que habían fallecido o que estaban enfermos, como prevenían las instrucciones que el rey Carlos había entregado a Magallanes. En este sentido, el barbero Hernando de Bustamante declaró a su regreso que vio descargar «dos quintales de clavo para rescatar [comprar] esclavos para dar a la bomba, que estaba la gente mala» (44).

(41) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.): *Desvelando horizontes II, Personajes de entonces y terminología básica de la navegación a vela*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, p. 277.

(42) PIGAFETTA: ob. cit., pp. 75ss.

(43) ALMAZÁN ALTUZARRA, Javier Ángel: *Estudio clínico y epidemiológico de la primera circunnavegación a la Tierra* (tesis doctoral), Universidad Autónoma de Madrid, p. 113.

(44) Respuesta del barbero Hernando de Bustamante a la XI pregunta. «Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizamo, en que declaran el capitán de



Servidor de lombarda, siglos XV-XVI. (Museo Naval)

Hernando de Bustamante había partido como barbero en la *Concepción* con sueldo de 1.200 maravedís y pertenecía a la categoría inferior del grupo de los cirujanos. Entre sus funciones se encontraban realizar sangrías y aplicar sanguijuelas, fontanelas y ventosas, labores que compartiría con sus compañeros los barberos Marcos de Vayas y Pedro Olabarrieta. De estos tres barberos, Bustamante fue el único «sanitario», diríamos hoy, que completó la vuelta al mundo, pues Marcos de Vayas fue apresado por los portugueses en la *Trinidad* y Pedro Olabarrieta retornó en la *San Antonio*. Por su parte, Juan de Morales, cirujano de la armada, quedó también en la *Trinidad*.

Pero, si bien el barbero Bustamante ocupaba la base del grupo de los cirujanos, se situaba jerárquicamente por encima de los marineros, ya que se encuadraba en el grupo de los oficiales que ejercían labores específicas y que, según Escalante, «no son mandadores».

En esta misma categoría incluía Escalante a los escribanos, que se encargaban del registro de la carga, los testamentos, los inventarios, el libro de registro... En la armada de Magallanes contaron con el privilegio de poder cargar 25 quintales de especias (45). Conocemos los nombres de León de Ezpeleta y Sancho de Heredia, que murieron en el convite de Cebú; Jerónimo Guerra, vecino de Burgos, que partió con nombramiento real y regresó en la *San Antonio*, como ya hemos visto; Martín Méndez, que fue apresado en Cabo Verde, y Antonio da Costa, registrado como «muy probablemente, portugués».

A este conjunto de oficiales pertenecían también los carpinteros, calafates, toneleros y capellanes.

la nao *Victoria* Juan Sebastián Elcano, Francisco Albo y Fernando de Bustamante, sobre distintos pormenores del viaje de la primera vuelta al mundo». AGI, Patronato 34, R.19. Transliteración de Cristóbal BERNAL, http://sevilla.2019-2022.org/wp-content/uploads/2016/03/11.ICSevilla2019_Interrogatorio-tras-la-aventura-s14.pdf.

(45) PÉREZ-MALLAÍNA: ob. cit., 2018, p. 203.

Entre los primeros, es decir, los carpinteros, con sueldo de cinco ducados (1.875 mrs.) embarcaron: el genovés Maestre Antón; el normando Richard, preso en Cabo Verde; los vecinos de Deva Martín de Gárate y Domingo de Oyarzun, y el de Bermeo Pedro de Sautúa.

De los calafates, con el mismo sueldo, conocemos al genovés Filippo, vecino de Génova; Juan García, apresado con la *Trinidad*; Simón de La Rochela, muerto en Cebú; Pedro de Bilbao, hijo de Mari Sánchez de Arinça; Martín de Goitisoló, vecino de Baquío, y Antón de Basazabal, vecino de Bermeo, que después fue contra maestre de la *Trinidad*.

Entre los toneleros, con cuatro ducados mensuales (1.500 mrs.), figuran los vecinos de Sevilla Francisco Martín, Juan de Oviedo y Pedro Pérez, y el sanluqueño Juan de Córdoba.

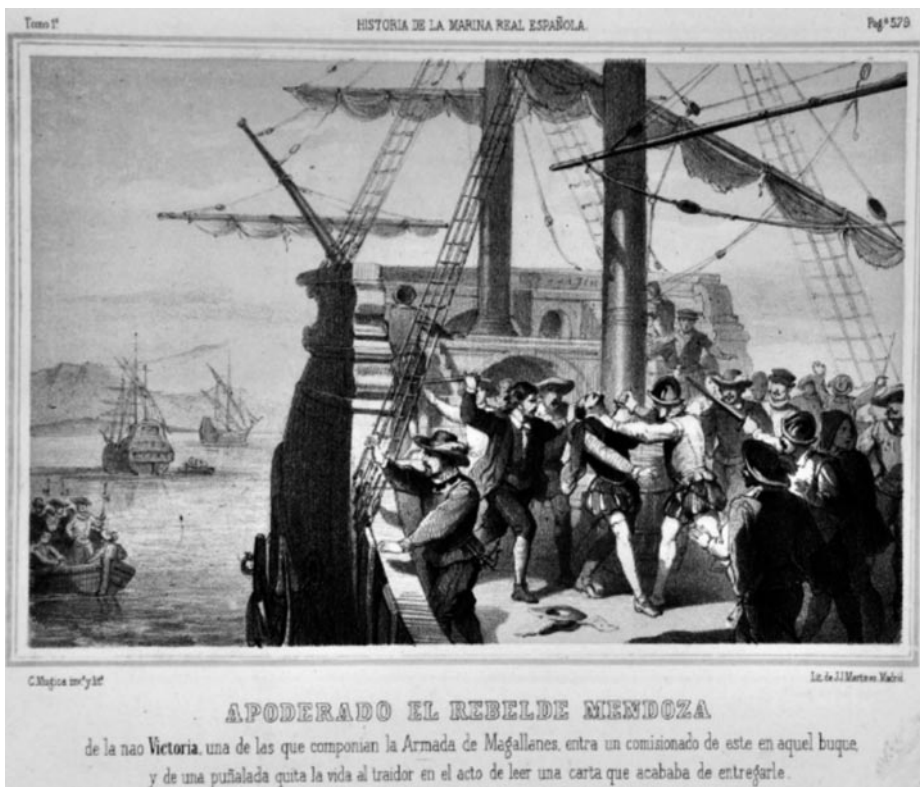
De los capellanes, asimismo con 1.500 maravedís, sabemos que embarcaron Pedro de Valderrama, que murió en el convite de Cebú, y Pero Sánchez de la Reina, que fue abandonado por Magallanes en San Julián, con Juan de Cartagena, como consecuencia del motín.

En este mismo grupo de oficiales «no mandadores» se encuadraban, según Escalante, los lombarderos, es decir, los artilleros. Ahora nos puede llamar la atención el hecho de que fueran todos extranjeros, pero eso no era algo infrecuente en ese momento. De los nueve embarcados, con sueldo de cuatro ducados, solo sobrevivió Hans de Aquisgrán, compañero de Juan Bautista de Montpellier, que murió con la cara abrasada por la pólvora; Guillermo Tanguí, de la isla de Groix, en Bretaña, que falleció en la emboscada de Cebú; Rojel Dupret, de Mónaco, que se ahogó en San Julián; Juan Jorge, natural de Silvedrín (¿?); Simón de Quíos; Filiberto, probablemente de Tours (¿?), que murió a consecuencia del combate de Mactán, donde perdió la vida Magallanes; maestre Pedro, de Bruselas, que fue apresado en Cabo Verde; Roldán de Argote, de Brujas, que corrió la misma suerte; y el francés Juan Maçia, de Troyes, que fue hecho prisionero por los portugueses en las Molucas.

Sobre todos estos lombarderos mandaban los condestables, que ganaban un ducado más de sueldo y eran asimismo extranjeros: maestre Andrés, de Bristol; maestre Jacques, de Lorena; Jorge Alemán, de Alemania, y Hans Bergen, también alemán.

Oficiales «mandadores»

Entre los oficiales que sí tenían mando sobre la marinería, de la que procedían tras años de experiencia, se encontraban los contra maestres, cuyo cometido fundamental era mantener la disciplina y dirigir la maniobra. Con sueldo de 2.000 maravedís y 14 quintales de especias, partieron rumbo a las islas de las Especias: Diego Fernández, vecino de Sevilla, en la *San Antonio*; Miguel de Rodas, que había partido como contra maestre de la *Victoria* y volvió como maestre de la misma nave; Juan de Acurio, que también regresó en la *Victoria* con el mismo empleo de contra maestre con el que marchó en la



Muerte del capitán Luis de Mendoza por el alguacil Gómez de Espinosa, en Retratos de la Marina Real Española, de J. J. Martínez

Concepción; y Bartolomé Prior, de Saint-Malo (Bretaña), contra maestre de la *Santiago*, que fue capturado por los portugueses en la *Trinidad*. Pero sin duda el contra maestre más célebre de la expedición es el griego de Quíos, vecino de Rodas, Francisco Albo, quien volvió como piloto de la *Victoria*, aunque había partido de Sevilla como contra maestre de la *Trinidad*. Desde el 19 de abril de 1521 había ejercido como piloto de esa nave después de haber sido su maestre durante año y medio (46). Su prestigioso *Derrotero*, que comienza el 29 de noviembre de 1519 en el cabo de San Agustín (Brasil) y finaliza el 4 de septiembre de 1522 frente al cabo de San Vicente, señala la ruta que siguieron e indica tanto la posición diaria del sol como el rumbo y la distancia recorrida. En alguna ocasión se ha sugerido que el verdadero autor del *Derrotero* sea Elcano (47).

(46) COLOMAR: ob. cit., p. 165.

(47) MARTÍNEZ RUIZ (dir.): ob. cit., 2016, pp. 738ss.



Juan Sebastián de Elcano, anónimo del siglo XIX. (Museo Naval)

Oficiales también con mando sobre la marinería eran los despenseros. Las instrucciones del rey a Magallanes especificaban claramente su trabajo: «Todas las cosas de despensa e menudencias della es a cargo del despensero; al cual se le ha de cargar, e hacer descargo de todo lo que diere, para sobre ello se le tomar cuenta como a los otros oficiales». En la expedición figuran con 1.200 maravedíes mensuales: Cristóbal Rodríguez, de Lepe (Huelva); Alonso González, de Guarda (Portugal); Gaspar Díaz o Días, de la isla Graciosa (Azores); Juan de Campos, de Alcalá de Henares, que quedó en la factoría establecida en Tidore en espera de la llegada de otras naves castellanas, en compañía de tres

hombres de armas; y Juan Ortiz de Gopegui, vecino de Bilbao, quien declaró que, en el motín de San Julián, el capitán Gaspar de Quesada le ordenó abrir la despensa a la tripulación, sin duda a fin de ganarla para su causa (48).

Entre los cargos superiores de la expedición se encontraban los alguaciles, los veedores, los contadores y los tesoreros.

Los primeros, los alguaciles, con funciones de policía, estuvieron encabezados por el alguacil mayor, Gonzalo Gómez de Espinosa, a quien el rey había encargado «traer vara de nuestra justicia» y ejecutar «los mandamientos» de Magallanes (49). A sus órdenes se encontraban, con sueldo de 1.000 maravedíes, los «merinos» o alguaciles Alberto Sánchez, en la *Trinidad*, donde fue apresado; Juan de Sagredo, en la *San Antonio*, con igual suerte; Diego de Peralta, en la *Victoria*, fallecido «por enfermedad», y el genovés Martín de Iudicibus, en la *Concepción*, que volvió en la *Victoria*. El alguacil mayor, Gonzalo Gómez de Espinosa, compartió con Elcano la capitania general de la armada tras la destitución de Carvallo, y después del apresamiento de la *Trinidad*, de la que fue capitán, padeció cautiverio por los portugueses en las Molucas, la India y Lisboa. Pero consiguió completar la vuelta al mundo en compañía de los marineros Juan Rodríguez (*el Sordo*), Ginés de Mafra y León Pancaldo, y del artillero Hans Bergen, que murió en la prisión lisboeta del Limoeiro (50). Sus méritos fueron recompensados con «treinta mil maravedís

(48) PÉREZ-MALLAÍNA: ob. cit., 1992, p. 229, n. 65.

(49) MEDINA: ob. cit., doc. XXXIII, p. 46.

(50) VARELA: ob. cit., 2017, p. 60.

en cada un año durante su vida» (51), 8.400 más de los que le correspondían según su sueldo de 1.800 maravedíes mensuales como alguacil mayor, aunque muchos menos de los estipulados para Magallanes, que ya he comentado. Precisamente Magallanes, durante los sucesos de San Julián, habría pagado cierta cantidad al alguacil por el asesinato del capitán Luis de Mendoza, tesorero de la armada, según declararon Elcano, Albo y Bustamante en Valladolid.

Tanto Mendoza como Espinosa habían embarcado por nombramiento real. Pero el primero lo había hecho con prestigio social, no solo por su cargo de capitán, reconocido con 50 quintales de especias, sino por el de tesorero, recompensado con otros cincuenta, la misma cantidad que se había otorgado a Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio* y veedor de la armada.

Esto era así porque los capitanes, encargados de las cuestiones militares y habitualmente hidalgos, formaban la cima de esta oficialidad en la que, por su condición de *gente de guerra*, quedaban al margen de la *gente de mar*, a la que en cambio pertenecían los dos puestos inmediatamente inferiores a los capitanes, es decir, los maestros, que eran responsables de la administración, y los pilotos, a quienes incumbían los aspectos náuticos, como ya hemos visto. A ambos les correspondían 13 quintales de especias.

Los maestros, uno por nave, cobraron 3.000 maravedíes mensuales por sus obligaciones, que incluían formar la tripulación, aparejar y abastecer las naves, estibar y registrar la carga y vigilar a la marinería y la carga. Antes de zarpar, dos de ellos fueron enviados por Magallanes a reclutar «gente» fuera de Sevilla: los genoveses Baltasar Genovés (o Baltasar Pallán), de treinta y seis años, y Juan Bautista de Punzorol, analfabeto, de cincuenta, que viajaron respectivamente a Málaga y Cádiz. El primero, que embarcó en la *Santiago*, murió en Filipinas, y el segundo, en la *Trinidad*, falleció preso por los portugueses en Mozambique, adonde huyó después de haber sido prendido en las Molucas y sufrir cautiverio en Malaca y Cochín (52).

Su compañero, el maestro de la *San Antonio*, Juan de Elorriaga, vecino de Sevilla, analfabeto, murió apuñalado por el capitán de la *Concepción*, Gaspar de Quesada, en san Julián.

La lista de fallecidos de la armada de Magallanes la encabeza el maestro de la *Victoria*, el siciliano Antón Salamón, analfabeto, de cuarenta y seis años, que fue ajusticiado por Magallanes en Brasil el 20 de diciembre de 1519 (53). Se le acusó de cometer pecado nefando con el grumete Antonio Genovés. Después, este grumete, que antes de partir había sustituido a otro portugués, saltó o fue arrojado por la borda (54).

Quien sí sobrevivió fue el maestro de la *Concepción*, Juan Sebastián de Elcano, vecino de Guetaria, hijo de Domingo Sebastián de Elcano y de Catali-

(51) MEDINA: ob. cit., doc. LXXXIX, p. 263.

(52) Según declaró en Valladolid, el 2 de agosto de 1527, el marinero León Pancaldo. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., doc. XXI, p. 384.

(53) AGI, Patronato 34, R.11, f. 1r., «Relación de tripulantes de la Armada enviada al descubrimiento de la Especiería fallecidos, desertores o dejados en las Molucas».

(54) *Ibidem*, f. 1v.



El «cabo de las Tormentas» (de Buena Esperanza), según el *Planisferio Kunstmann IV*, de Jorge Reinel (atrib.), h. 1519

na del Puerto. Cuando regresó a Sevilla como capitán de la *Victoria* con los otros 17 supervivientes, había completado la misión asignada por Carlos I a Magallanes, pues había alcanzado la Especiería, «que el dicho Magallanes y el dicho Carvallo nunca quisieron dar aquella derrota, aunque fueron requeridos para ello», según declaró en Valladolid en el interrogatorio a que fue sometido a su vuelta (55). Además, siguiendo las instrucciones reales, había firmado tratados de amistad con sus reyes y vuelto con las preciadas especias.

La actividad de Elcano durante la expedición (56) parece ajustarse a las cualidades que más de sesenta años después García de Palacio requeriría de los maestros, entre las que figuraban la habilidad y diligencia, el carácter pací-

(55) *Ib.*, R.19.

(56) Sobre su figura, véase AGUINAGALDE, F.B.: «Tres documentos del archivo de Juan Sebastián de Elcano y algunas pistas para entender al marino de Guetaria», en *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, pp.151-169. También la reciente semblanza de BERNABÉU, Salvador: «Mitos y verdades sobre Elcano: hacia una nueva biografía», en *Congreso Internacional de Historia «Primus Circumdisti Me»*, pp. 110-123.



El regreso a Sevilla de Juan Sebastián Elcano, de Elías Salaverría. (Museo Naval)

fico y «que sea buen marinero y sepa de altura» (57). Estas dos últimas cualidades quedaron sobradamente demostradas en la agotadora navegación por el Índico, atravesando medio mundo durante cinco meses, y especialmente durante las durísimas nueve semanas que tardó la expedición en poder doblar el cabo de las Tormentas por los fortísimos vientos y el terrible temporal. Elcano se equiparaba así a los portugueses, considerados, en palabras de Esca-

(57) GARCÍA DE PALACIO: ob. cit., f. 112.

lante, los mejores en navegación «de altura y escuadría» es decir, los que dan «una vuelta al mundo por el mar» (58).

No ser analfabeto le permitió registrar en los libros de asientos los rescates que se hicieron una vez elegido capitán y tesorero, «y de lo de antes no sabe nada, que Magallanes y Carvallo hacían lo que querían» (59), según declaró. La documentación precisa «que desde el estrecho hasta que murió Magallanes, [Elcano] había sufrido muchos desfavores» (60), pues había participado en el motín de San Julián. También reseña que, tras ser designado capitán, consensuó aspectos tan relevantes como la ruta de regreso (61) o la posibilidad de aprovisionarse en territorios portugueses (62), como hicieron en «Cabo Verde para comprar las vituallas y mantenimientos, que no tenían nada [para comer]» (63). Allí, el piloto de la *Victoria*, Francisco Albo, anotó en su *Derrotero* cómo el martes 15 de julio de 1522 tuvieron que zarpar apresuradamente tras ser descubiertos «con 22 hombres dolientes y sanos» (64).

Tras el regreso, el 18 de octubre 1522 Carlos V concedió a Elcano un escudo de armas con el lema *Primus circumdedisti me* (el primero que me rodeaste), similar a los que otorgó a Albo y Bustamante, y, en 1527, a Martín Méndez y a Gómez de Espinosa (65). También le recompensó con una pensión anual de 500 ducados de oro (66) –que no llegó a cobrar– y, posteriormente, con un permiso para llevar «armas ofensivas y defensivas» y una escolta de dos hombres, porque «algunas personas vos quieren mal» (67). Esa concesión ya estaba en vigor cuando participó en la Junta de Elvas-Badajoz, acompañado de los supervivientes de la *Victoria*, para decidir a quién pertene-

(58) ESCALANTE DE MENDOZA: ob. cit., p. 47.

(59) Respuesta de Elcano a la IX pregunta. «Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizamo ...».

(60) «Relación de Ginés de Mafra», p. 171.

(61) «Carta escrita por Maximiliano Transilvano de cómo, por qué y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, donde es el propio nacimiento de la especiería las cuales caen en la conquista y marcación de la corona real de España», en *La primera vuelta al mundo*, p. 64.

(62) El 1 de julio de 1522 «llamamos a la gente para que *diesen sus pareceres* para ir a las islas de Cabo Verde por tomar mantenimientos, y así deliberamos de ir a las islas y *tomaos por más votos*». «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», en *La primera vuelta al mundo*, p. 102.

(63) Respuesta de Elcano a la X pregunta. «Información recibida por el alcalde de casa y corte, Santiago Díaz de Leguizamo ...».

(64) «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», en *La primera vuelta al mundo*, p. 104; AGI, Patronato 34, R.5.

(65) VARELA: ob. cit., 2018, p. 261. Diseño del escudo de Gómez de Espinosa en AGI, MP-Escudos 231.

(66) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín; SALVÁ, Miguel, y SAINZ DE BARANDA, Pedro: *Colección de documentos inéditos para la historia de España* (CODDIN), t. 1, Viuda de Calero, Madrid, 1842, pp. 248ss.

(67) Por real cédula dada en Burgos el 20 de mayo de 1524. AGUINALDE, F. Borja: «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano», en PARODI (coord.): ob. cit., doc. 6, p. 80.

cían las Molucas. Al año siguiente se embarcó en la expedición de García Jofre de Loaísa a la Especiería, durante la que murió el 4 de agosto de 1526.

Y concluyo ya, esperando que estos retazos de las historias de algunos de los integrantes de la tripulación que dio la primera vuelta al mundo permitan mostrar cómo sus vidas contribuyeron a iniciar una historia que desde entonces sería universal.

