

SAN JULIÁN 1520. REVUELTA EN LA ESCUADRA DE MAGALLANES

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de Navío (retirado)

Introducción

Magallanes salió de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1519 con una escuadra de cinco barcos, para buscar las islas de las Especias navegando hacia occidente. Pero en la noche del 1 al 2 de abril de 1520, en San Julián (Argentina), ocurrió una revuelta que estuvo a punto de hacer fracasar la expedición. Aquel motín merece ser recordado dentro de las celebraciones del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo porque, de haber tenido éxito, hoy no estaríamos celebrando dicho V Centenario y la historia hubiera discurredo por otros derroteros.

Antecedentes

El marino portugués Fernando de Magallanes, al ver que en su tierra, que era Portugal, no tenía el porvenir que andaba buscando, había pasado a España y llegado a Sevilla en 1517, junto con su amigo el cosmógrafo Ruy Faleiro –que tampoco tenía porvenir en su tierra–, para presentar al rey Carlos I su proyecto de navegar hacia occidente a la búsqueda de las islas de las Especias, las Molucas.

Magallanes y Faleiro habían estudiado en las bibliotecas y archivos portugueses todo lo relacionado con viajes oceánicos, cartografía, derroteros, informes de navegantes, etc., y madurado el plan de Magallanes de navegar por el oeste hacia la Especiería.

En un principio, Carlos I contempló aquel proyecto con cierto escepticismo, pero más adelante se acordó de que sus abuelos, los Reyes Católicos, habían tenido un gran éxito y alcanzado gran fama con el descubrimiento de América por Colón en 1492, y pensó que, si les seguía la corriente a los dos portugueses, y si tenían éxito, él también podría alcanzar fama. Por ello, el proyecto terminó siendo bien acogido por el rey, que el 22 de marzo de 1518 firmó en Valladolid con ambos portugueses unas capitulaciones por las que les otorgaba el mando de una escuadra de cinco naos españolas con su gente,

provisiones y pertrechos, junto con otras prebendas y nombramientos, para realizar dicha expedición.

Y en mayo de 1519 Magallanes recibió unas instrucciones, órdenes y recomendaciones de Carlos I para el viaje, que entre otras cosas decían que debía proporcionar a los capitanes, maestros y pilotos la cartografía necesaria y la oportuna información sobre las tierras que se iban a encontrar. Y al mismo tiempo ordenaba a los capitanes rendir honores al jefe de la armada, que era Magallanes con el título de capitán general, y que los barcos debían seguir a la nao capitana, que era la *Trinidad*.

Ruy Faleiro

Durante los preparativos de la escuadra en España, la armonía que existía entre Magallanes y Faleiro desapareció, surgieron discrepancias y hubo muchas discusiones que se acentuaron conforme pasaba el tiempo. Parece que dichas discusiones y discrepancias se debieron a diferencias de carácter de ambos personajes, a problemas de liderazgo, a intromisiones de emisarios portugueses que se empeñaban en hacer abortar la expedición, y a problemas mentales de Faleiro. El cosmógrafo se quejaba del comportamiento autoritario de Magallanes, que no quería compartir el mando con nadie. Por otra parte, Faleiro no era marino, ni tenía práctica para hacer frente a los muchos problemas que surgían en la preparación de los barcos; era sencillamente un gran teórico de la astronomía y la navegación astronómica que, ante las dificultades, se impacientaba. Magallanes, en cambio, echaba mano de su tozudez y fuerte resolución para hacer frente a los muchos problemas que se le presentaban.

También se dijo que Ruy Faleiro padecía algún tipo de locura, que para muchos fue inventada por Magallanes o por la gente de la Casa de Contratación. Pero aquella situación de desencuentros y posible locura de Faleiro le vino muy bien al rey Carlos I para desembarcar al portugués y nombrar a un español para ocupar su puesto. Hay que tener en cuenta que Carlos I estaba preocupado con el hecho de que el mando de una escuadra española de cinco barcos estuviera compartido por dos portugueses, Magallanes y Faleiro, y en su momento había comentado que, con ellos, era conveniente que embarcase un español, con el fin de equilibrar en parte el mando y que no fuera tan «portugués». En este sentido, una cédula del 1 de abril de 1518 decía: «... convendría que fuese un tercero con los dichos portugueses para que, en caso de muerto o para que también si los dichos portugueses no siguiesen la derrota que deben para acabar el viaje que van a hacer, y por ventura no tuviesen buen fin para las cosas de nuestro servicio ...» (1).

Por ello, a la vista de los problemas de Faleiro, y para evitar mayores males, el rey creyó conveniente que desembarcara y se quedase en Sevilla,

(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La nao Victoria y su vuelta al mundo*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2019, p. 185.

seguramente recibiendo la paga de capitán y con la promesa de que, en el futuro, mandaría otra escuadra. De todas formas, su «locura» quizá no fuera tan imaginaria ya que, un documento de septiembre de 1518, decía del portugués: «... duerme poco y anda fuera de ...»

Ruy Faleiro desembarcó y se quedó en Sevilla, al parecer con el título y sueldo de capitán de otra posible expedición que iba a seguir a la de Magallanes. Con motivo de visitar a algún familiar, regresó a Portugal, donde se le hizo prisionero y permaneció encarcelado seis meses, hasta que fue liberado por la intercesión del rey de España y pudo regresar a Sevilla. Con el tiempo, su enfermedad se agravó, y se volvió loco con algunas rachas de furioso. Fue encerrado en las Atarazanas, donde permaneció al cuidado de su hermano Francisco y de su esposa, Eva Alonso, y continuó cobrando el sueldo de capitán hasta su fallecimiento, en mayo de 1556.



Retrato de Fernando Magallanes. (Dibujo de Marcelino González tomado de un grabado)

Juan de Cartagena

Carlos I decidió nombrar un sustituto español de Faleiro, para que el mando de la escuadra se compensara y equilibrara y no quedara a su frente solo el portugués Magallanes. Y nombró a Juan de Cartagena, como consta en un despacho escrito en Barcelona el 26 de julio de 1519. El cargo de Cartagena era el de «conjunta persona» de Magallanes, además de veedor general de la escuadra de cinco naos, y capitán de la nao *San Antonio* con un sueldo de 100.000 maravedíes anuales.

El hecho de ser «conjunta persona» con Magallanes quería decir, al menos en teoría, que Magallanes y Cartagena estaban al mismo nivel de mando. Visto de una manera práctica, se puede interpretar que, aunque Magallanes fuera el verdadero jefe de la expedición, sus órdenes, decisiones e iniciativas debían ser compartidas con Cartagena, lo que en un principio fue aceptado por aquel, al menos en apariencia, según manifestó el portugués:

«... que él por servir a Su Alteza lo daba por bueno y le placía que dicho comendador, Ruy Falero se quedase y fuese en su lugar Juan de Cartagena, como su conjunta persona, tal y como S.A. lo ordenaba en su carta, y como anteriormente



Retrato de Juan de Cartagena. (Dibujo de Marcelino González tomado de un grabado)

lo tenía así dispuesto, según consta en las instrucciones que Juan de Cartagena tenía de Su Alteza» (2).

Entre los cometidos de Cartagena como veedor estaban los de intendente y representante de la Hacienda Real. Era el responsable de defender los intereses de la expedición, evitar fraudes y velar por el buen uso del material. Presenciaba los rescates y presas que se pudieran efectuar. Y anotaba, para su reclamación, la parte de riquezas transportadas por los barcos que correspondían a la Corona.

Se dice que Juan de Cartagena era hijo natural del obispo Juan Rodríguez de Fonseca, aunque algunas fuentes apuntan que era su primo y otras afirman que era simplemente un pariente. No se conoce su fecha de

nacimiento ni dónde tuvo lugar. El obispo Rodríguez de Fonseca, nacido en 1451 en Toro, Zamora, era un hombre muy influyente que había sido consejero de los Reyes Católicos, y además de eclesiástico era administrador y diplomático. Y Juan de Cartagena era un cortesano de cierta alcurnia, tenía un alto nivel de instrucción, y deseaba hacer algo realmente importante en su vida.

Desde el principio, Juan de Cartagena chocó con Magallanes, con el que no se llevó bien, y como veremos tuvo un final trágico. Por una parte, Magallanes no se fiaba del español, quizá por su ascendencia y por sus aires de nobleza, y por la otra, Cartagena despreciaba al portugués, al que consideraba un extranjero oportunista al mando de una escuadra española que, curiosamente, había logrado convencer a Carlos I para llevar a cabo la expedición.

Comienza el viaje

El 20 de septiembre de 1519, Magallanes zarpó de Sanlúcar de Barrameda al mando de su escuadra de cinco naos y unos 239 hombres, para iniciar su viaje a la búsqueda de las islas de las Especias navegando hacia occidente. Las naos componentes de su escuadra eran:

(2) VV.AA.: *Desvelando horizontes*, t. 1. *La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Fundación Museo Naval, Madrid, 2016, pp. 414-415.

- *Trinidad*, capitana de la expedición con 62 hombres de tripulación. Estaba al mando del propio Magallanes, llevando como maestre a J.B. Punzorol, y de piloto, a Esteban Gómez. Era de 110 toneles vizcaínos de arqueo o 132 toneladas sevillanas. Su coste fue de 270.000 maravedíes, y fue capturada por los portugueses en las Molucas.
- *Victoria*, con 45 hombres de tripulación, fue capitaneada por el español Luis de Mendoza, tesorero de la armada, llevando como maestre a Antón Salomón. Arqueaba 85 toneles o 102 toneladas sevillanas y costó 300.000 maravedíes. Fue el único barco que regresó al mando de Elcano después de haber completado la vuelta al mundo.
- *Concepción*, con una tripulación de 44 hombres, era mandada por el español Gaspar de Quesada, llevando a Juan Sebastián de Elcano como maestre y a Juan López de Carvallo como piloto. De 90 toneles vizcaínos de arqueo, o 108 toneladas sevillanas, costó 228.750 maravedíes. Por su mal estado y falta de gente, fue quemada por su propia tripulación en Bohol, Filipinas.
- *Santiago*, era la más pequeña de la expedición. Tenía una tripulación de 32 hombres. Iba al mando del portugués Juan Serrano, llevando a Baltasar Genovés como maestre. Según muchos autores se trataba de una carabela. Era de 75 toneles vizcaínos o 90 toneladas sevillanas de arqueo, costó 187.500 maravedíes y naufragó en las costas atlánticas de América del Sur.
- *San Antonio*, era la de mayor porte, con una tripulación de 56 hombres. Su capitán era el español Juan de Cartagena, veedor de la armada, al parecer hijo del obispo Fonseca, que iba en lugar de Faleiro. Su maestre era Juan de Elorriaga. Tenía 120 toneles vizcaínos o 144 toneladas sevillanas de arqueo. Costó 330.000 maravedíes. Desertó en el estrecho de Magallanes.

Es de destacar que los tres capitanes españoles, Cartagena, Quesada y Mendoza, tenían muy buenas relaciones entre sí y los tres sentían pocas simpatías por Magallanes.

Para las navegaciones, Magallanes cursó entre sus barcos una norma de protocolo de obligado cumplimiento. Consistía en que, al caer la tarde, cada barco tenía que aproximarse a la *Trinidad*, saludar a Magallanes como jefe de la escuadra, e intercambiar informaciones y recibir órdenes e instrucciones para el viaje. Era una forma utilizada por el portugués para mantener clara su calidad de líder y su posición dentro de la cadena de mando.

Los barcos llegaron a Tenerife el 26 de septiembre, hicieron aprovisionamiento de leña, agua, brea para el calafateado y víveres, entre ellos alimentos frescos, queso y carne salada, y embarcaron nuevos miembros de las tripulaciones. Estando en Tenerife, entró una carabela española llevando un mensaje de Diego Barbosa, suegro de Magallanes, alertándole de un posible motín encabezado por Juan de Cartagena (3).

(3) *Ibíd.*, p. 485.

También se dice que un pesquero español procedente del banco sahariano alertó a Magallanes sobre una escuadra que Portugal había enviado para detenerlo. Y es que el rey portugués trataba por todos los medios de evitar que Magallanes llevara a cabo su empresa ya que, si tenía éxito, podía representar una gran competencia para el país vecino. Los portugueses ya habían llegado a las Molucas en 1511, y el portugués Francisco Serrano se había asentado en la isla de Ternate, así que Portugal tenía prácticamente el monopolio del comercio de las especias con Europa, lo que suponía un gran negocio con enormes beneficios que los portugueses no querían perder ni tolerar en él competidores.

Primeras discusiones en la escuadra de Magallanes

Los barcos zarparon de Tenerife a medianoche del 2 al 3 de octubre, y empezaron a navegar con buenos vientos. Pero, en lugar de arrumbar a Brasil con rumbos de componente suroeste, Magallanes navegó hacia el sur, pasó entre las islas de Cabo Verde y el cabo africano del mismo nombre, y siguió hacia las costas de Sierra Leona y el golfo de Guinea. Probablemente eligió esta derrota para esquivar el contacto con una posible escuadra portuguesa, que podía estar desplegada entre las islas Canarias y las costas de América para tratar de interceptarlo. O puede que lo hiciera para asegurarse los vientos alisios del sur, recalar en el cabo brasileño de San Agustín, y continuar hacia el sur sin problemas. Ya que, de haber caído en Canarias directamente hacia las costas de Sudamérica, los alisios del norte podían haber llevado la escuadra hacia el Caribe, desde donde era muy difícil la navegación hacia el sur por los vientos contrarios.

Pero aquella derrota desde Canarias hacia el sur dio lugar a discusiones entre Cartagena y Magallanes. Aquel protestó por no haber sido consultado, en su calidad de «conjunta persona», sobre la derrota a seguir por la escuadra, ya que las derrotas y los cambios de rumbo tenían que realizarse con su conocimiento y aprobación. Y es que, como ya quedó dicho, Carlos I, en sus instrucciones a Magallanes, había ordenado a este proporcionar a los capitanes, pilotos y maestros de los barcos información sobre los rumbos a los que iba a navegar, las derrotas que iba a seguir y los lugares donde pensaba recalar. De hecho, el rey ordenaba a Magallanes lo siguiente:

«Y primero que salgáis del río de la dicha cibdad de Sevilla, o después de salidos de él, llamaréis los capitanes, pilotos e maestros, e darles heis las cartas que tenéis hechas para hacer el dicho viaje, e mostrarle la primera tierra que esperaréis a demandar, porque sepan en que derrota está para la ir a demandar» (4).

(4) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio: «Primera vuelta al mundo: escala en Tenerife», *Abc* de Sevilla, 28 de septiembre de 2019 (https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-primera-vuelta-mundo-escala-tenerife-201909280816_noticia.html).

Y Cartagena, en su calidad de «conjunta persona», se lo recordó en más de una ocasión. Pero Magallanes no estaba dispuesto a compartir el mando con nadie, y le respondió que no le pidiese explicaciones y que dejara de preocuparse por tales cuestiones, puesto que su obligación era seguir de día la bandera y de noche el farol de la nao capitana. Navarrete relata este pasaje de la siguiente manera: «Magallanes le dijo que no cuidase de eso; que en haberlo nombrado de su conjunta persona no se había proveído bien, ni él lo entendía; que le siguiesen, como estaban obligados, de día por la bandera y de noche por el farol, y no le pidiesen más cuenta» (5).

En una carta escrita por el funcionario y contador Juan López de Recalde, la respuesta de Magallanes a Cartagena, cuando este le pidió información de la derrota a seguir en calidad de conjunta persona, fue que «el sabía lo que hacía, que no pensaba dar cuenta a nadie y que le siguiese ...» Cartagena no dijo nada en aquella ocasión, ni añadió nuevos razonamientos a su postura, pero estaba claro que la situación se estaba volviendo cada vez más difícil entre ambos.

Hacia el 18 de octubre, al atardecer, ocurrió algo que vino a enrarecer aún más el ambiente. Durante uno de los saludos de los capitanes a Magallanes, en el que la fórmula usada era «Dios os guarde Capitán General y Maestre, y buena compañía», desde la *San Antonio*, en lugar de saludar su capitán, Juan de Cartagena, lo hizo su maestre diciendo: «Dios os salve, señor capitán y maestre» (6). Magallanes reprendió a Cartagena por haberle saludado de aquella manera, y le dijo que en lugar de llamarle «Capitán» tenía que dirigirse a él como «Capitán General». Y Cartagena le respondió que lo había saludado con el mejor hombre que tenía a bordo y que otro día posiblemente lo saludaría con un grumete, tras de lo cual al menos durante tres días no le dirigió el saludo.

Más adelante, encontrándose en una encalmada en aguas del golfo de Guinea, Magallanes convocó en su barco a todos los capitanes para tratar diversos asuntos. Entre ellos estaba uno relacionado con un acto de homosexualidad —«pecado nefando» o «pecado contra natura», como se decía entonces, penado incluso con la muerte—. Los juzgados eran: el maestre de la *Victoria*, Antón Salomón, y el grumete Antonio Varela. Cartagena acudió a la reunión con cierto optimismo, creyendo que Magallanes había recapacitado y cambiado de actitud, y que le iba a dar algunas explicaciones.

Pero el comandante de la escuadra no había cambiado de parecer, y se mantuvo en su postura sin dar el brazo a torcer, así que Cartagena, indignado, expuso de forma violenta lo que pensaba. Magallanes reaccionó de forma drástica ante aquella postura tan insolente de Cartagena en público: lo destituyó y ordenó prenderlo, con gran sorpresa de los demás capitanes, que no fueron capaces de reaccionar. Solo uno de ellos demostró algo de inicia-

(5) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico*, Tipografía Renovación, Madrid, 1919, p. 9.

(6) VV.AA.: *Desvelando horizontes...*, pp. 492-493.

tiva; fue el capitán de la *Victoria*, Luis de Mendoza, quien pidió a Magallanes que, por ser Cartagena un hidalgo español, no se le pusieran grilletes o cepo para estar expuesto a la vergüenza pública, y fuese entregado a la custodia de alguno de los otros capitanes. Magallanes accedió a la petición, y el alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa entregó a Mendoza la custodia de Cartagena.

Por otra parte, el mando de la *San Antonio* pasó al contador Antonio de Coca, con lo que los mandos de la escuadra quedaron como sigue:

- *Trinidad*, al mando de Magallanes;
- *Victoria*, al mando de Mendoza;
- *Concepción*, al mando de Quesada;
- *San Antonio*, al mando de Antonio de Coca;
- *Santiago*, al mando de Juan Serrano.

Por cierto, Salomón fue juzgado y condenado a muerte por su pecado de sodomía, quedando aplazada su ejecución a la primera llegada a tierra. En cuanto al grumete Antonio Varela, salió libre, aunque con el tiempo terminó tirándose al mar, al no ser capaz de aguantar las burlas de sus compañeros. Y nunca más se supo de él.

En San Julián

Tras recalar a la altura del cabo de San Agustín (Brasil), los barcos costearon hacia el sur de Sudamérica, para entrar en diciembre de 1519 en Guanabara, que llamaron Santa Lucía por ser la santa del día (hoy Río de Janeiro, Brasil). En dicho puerto, Magallanes pasó el mando de la *San Antonio* de Antonio de Coca a Mesquita, que era pariente suyo, con lo que los mandos quedaron así:

- *Trinidad*, al mando de Magallanes;
- *Victoria*, al mando de Mendoza;
- *Concepción*, al mando de Quesada;
- *San Antonio*, al mando de Mesquita;
- *Santiago*, al mando de Juan Serrano.

Brasil les resultó una bella tierra, en la que pudieron hacer buenos negocios, ya que por un cascabel conseguían un cesto de patatas; por un peine, dos gansos; por una carta de la baraja con el rey de oros, seis gallinas; etc. Además, pudieron obtener otras cosas, como los favores de las jóvenes nativas.

Por cierto, estando la escuadra en Brasil, el día 20 de diciembre fue ahorcado Salomón, que había confesado su pecado de sodomía. En una relación de fallecidos en el viaje de circunnavegación quedó recogida esta ejecución:

«1519.— Antón Salomón, martes, veinte días del mes de diciembre. Fue sentenciado a muerte Antón Salomón, maestre que fue de la nao *Victoria*, por someteco, la cual sentencia fue executada este dicho día en el puerto de Santa Lucía, que es la costa del Brasil, justiciose en 20 de diciembre de 1519» (7).

En enero de 1520, los barcos entraron en el que bautizaron Río de la Plata, que era el conocido como Mar de Solís, donde dicho marino había muerto a manos de los caníbales. Más adelante lo hicieron en otros puertos. Y en marzo, Magallanes, al sospechar que algo se estaba cocinando, ordenó que Juan de Cartagena, que estaba bajo la custodia de Luis de Mendoza, capitán de la *Victoria*, pasara a estar custodiado por Gaspar de Quesada, capitán de la *Concepción*.

Los barcos continuaron navegando a lo largo de las costas de Sudamérica con rumbos de componente sur, fondearon en el que Magallanes bautizó Puerto de los Trabajos (hoy Puerto Deseado), y el 31 de marzo de 1520 llegaron a un puerto en latitud 49° 20' S, que llamaron de San Julián, por ser el santo del día. Y varios hombres pusieron una cruz en la cima de un cerro que llamaron Montecristo.

Magallanes ordenó a dos de sus barcos que explorasen el fondo de aquel puerto, por si había algún pasaje hacia el Mar del Sur. Pero los dos regresaron informando de que la mar entraba muy poco en la tierra, que al fondo había muchos bajos, y que no había ningún pasaje que comunicara los océanos.

Como el invierno se echaba encima con todo su rigor, Magallanes decidió invernar en aquel puerto. Ordenó la construcción en tierra de un almacén para guardar provisiones; y, a fin de evitar la ociosidad de la gente y aprovechar el tiempo, decidió varar los barcos para carenarlos y calafatearlos con la breva que había recibido en Tenerife. Procuró que la gente se aficionase a la caza y la pesca, para mejorar la dieta. Y, en previsión de peores tiempos, comenzó a racionar la comida.



Mapa de Sudamérica que señala la situación del puerto de San Julián.

(7) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ: ob. cit., p. 215.

Descontentos en la escuadra



Retrato de Antonio Pigafetta. (Dibujo de Marcelino González tomado de un grabado)

Al ver cómo estaban discurriendo las cosas, entre los tripulantes de las naos abundaban los descontentos. Antonio Pigafetta, natural de Vicenza, Italia, que salió en la *Trinidad* de Magallanes y regresó en la *Victoria* de Elcano, y fue autor de una jugosa crónica de todo el viaje de Magallanes-Elcano (8), decía en su relato de la vuelta al mundo que algunos de los capitanes, por ser españoles, eran enemigos de Magallanes, por ser portugués (9). Pero la verdad es que había muchos desencuentros. Se había producido el arresto de Cartagena; Magallanes no comunicaba a los capitanes sus intenciones, ni los rumbos a seguir, ni hacia dónde iban a navegar; y se encontraban con que, en San Julián, el invierno había arrancado y estaban en un lugar donde hacía mucho frío. Y, al mismo tiempo, entre portugueses y españoles estaban surgiendo muchas discusiones, suscitadas por viejas rivalida-

des regionales, asuntos históricos y otras circunstancias que deterioraban de forma considerable la buena armonía de la escuadra. Un ejemplo de estas discusiones nos lo ofrece Maximiliano Transilvano, quien, sin haber participado en el viaje alrededor del mundo, hizo una amplia crónica de dicho viaje al entrevistar en Sevilla a los que habían regresado en la *Victoria* (10), y escribió:

«... y la causa de las discusiones y disensiones fue que como en el armada iban muchos portugueses, de causa de ser portugués el capitán Magallanes, se comenaron entre los castellanos y ellos algunas palabras de odio antiguo que los unos se tienen a los otros, trayendo a la memoria los unos la batalla de Aljubarrota, y los otros la de Toro, y otras semejantes cosas» (11).

(8) PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del globo*, Fundación Civilliter, Sevilla, 2012, p. 11.

(9) *Ibídem*.

(10) TRANSILVANO, Maximiliano: «Carta escrita por Maximiliano Transilvano de cómo...», en VV.AA.: *La primera vuelta al mundo*, Miraguano-Polifemo, Madrid, 2012, 13-66.

(11) *Ibídem*, p. 32.

El asunto de quedarse en San Julián era uno de los motivos de descontento y causa de grandes discusiones. Los capitanes y mucha gente de los barcos no estaban conformes con permanecer en aquel puerto. Unos pensaban que allí iban a perder el tiempo, otros entendían que era mejor volver atrás, para invernar en algún lugar donde no hiciera tanto frío, y aun había quien opinaba que era mejor irse a otro sitio donde se pudieran conseguir víveres, que empezaban a escasear. No faltaban tampoco quienes consideraban que lo mejor era regresar a España, para quedarse o para prepararse mejor y regresar a tiro fijo a aquel puerto en mejor temporada, o los que opinaban que lo mejor era buscar las islas de la Especies doblando el cabo de Buena Esperanza, como hacían los portugueses.

Transilvano se hizo eco en su crónica del frío que los expedicionarios pasaron en San Julián:

«... sintiendo en ello mucha graveza de causa de la gran frialdad que pasaban, y de la mucha destemplanza de la tierra, rogaron al capitán Magallanes que hubiese por bien de los sacar de aquella desventura, y que se volviese atrás adonde no hiciese tan áspero invierno porque no sufriesen tanta fatiga, pues veía que mientras más adelante pasaban, más insoportable frío les hacía ...» (12).

Pero Magallanes decidió quedarse a invernar, sin prestar atención a las quejas y peticiones de su gente. Así lo cuenta Fernández de Navarrete: «... Magallanes contestó que estaba pronto a morir o cumplir lo que había prometido; que el rey le había ordenado el viaje que debía llevar, y que había de navegar hasta hallar el fin de aquella tierra, o algún estrecho, que no podía faltar ...» (13).

Y mantuvo su postura de quedarse en San Julián y no hacer públicos sus planes, ni descubrir sus intenciones o informar de las derrotas a seguir en el futuro, lo que aumentó el malestar de todos. Posiblemente, Magallanes no proporcionaba aquella información porque ni el mismo sabía por dónde ir, no sabía dónde estaba el paso que afirmaba conocer y no quería que la gente se enterase, o bien acaso pensase que, si la daba, alguno de sus barcos podía desertar y tomarle la delantera (14). Sea como sea, mantuvo su silencio y decidió quedarse y esperar mejores tiempos para continuar hacia el sur.

(12) Ib., p. 29.

(13) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico...*, p. 15.

(14) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: «Las instrucciones de Carlos I y Magallanes desde una nueva perspectiva: fuente de conflictos», *V centenario de la expedición de Magallanes-Elcano (II). Cuaderno Monográfico* núm. 82, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid (2020), p. 106.

Revueltas en la escuadra

La situación se fue enrareciendo cada vez más, hasta que llegó un momento en que algunos capitanes desconfiaban totalmente de su jefe. Así estaban las cosas cuando el 1 de abril de 1520, que era Domingo de Ramos, Magallanes invitó a sus capitanes a que le acompañaran a una misa en tierra, y posteriormente a comer en su cámara. Pero a la misa no asistieron ni Mendoza, ni Quesada, ni Cartagena, que seguía preso; sólo acudieron Mesquita y Coca. Y a la posterior comida no acudió más que Álvaro de Mesquita. El descontento siguió aumentando, aunque parece que Magallanes no se preocupó demasiado, al menos en principio. Esta es una de las versiones de aquella escena, y parece la más verosímil, aunque Mafra (15), que era piloto de la *Trinidad* y escribió una amplia memoria de la expedición, narró la situación de una forma algo diferente:

«El Magallanes, conocida la voluntad de su gente y asegurado de los enemigos de casa, abiertamente les dijo que para aquel día de Pascua estaba concertado de matarle estando en tierra en misa, mas que él por disimular no pensaba dejar de ir a oírlo; y así lo hizo que armado secretamente y con gente armada fue a una isla pequeña de arena que en aquel río estaba, donde había hecho una casa pequeña para celebrar el culto divino, porque en esta armada iba un clérigo y un fraile. Estando allí el Magallanes en tierra, llegó Luis de Mendoza, capitán de una nao, y los dos se hablaron con disimulado semblante y oyeron la misa juntos, y acabada, Magallanes preguntó a Luis de Mendoza que cómo no venían los demás capitanes a misa: el cual le respondió que no sabía, que debían de estar dolientes. Al despedirse, después de dadas las buenas pascuas, el Magallanes convidó a comer a Mendoza, el cual con cortesía lo rehusó ...» (16).

La verdad es que, a aquellas alturas, Mendoza, Quesada y Cartagena ya habían tramado un complot en el que habían involucrado a otros hombres, entre los que estaba Elcano, al que convencieron para que se separase de Magallanes y se uniese a ellos, ya que el portugués no quería proporcionarles la información que le pedían, en contra de las órdenes que le había dado el rey. Mendoza y Quesada tomaron el control total de sus barcos, la *Victoria* y la *Concepción* respectivamente. Y, en la noche del 1 al 2 de abril, Quesada soltó a Cartagena, y ambos, con un grupo de unos treinta hombres armados, a bordo de un bote de la *Concepción*, se trasladaron a la *San Antonio* e invitaron a su capitán, Mesquita, a unirse a la rebelión. Pero Mesquita se negó y lo hicieron prisionero. Su maestro, Juan Elorriaga, salió en defensa de Mesquita y pidió a Quesada que lo soltara. Pero Quesada se negó, lo que produjo una fuerte discusión en la que llegaron a las manos; y, ante el temor de que Elorriaga diese la voz de alarma, Quesada le dio

(15) MAFRA, Ginés de: «Relación de Ginés de Mafra», en VV.AA.: *La primera vuelta al mundo*, 139-183.

(16) *Ibidem*, p. 151.

cuatro puñaladas, sobre todo en un brazo. Mientras tanto, el sacerdote Pedro de Valderrama trató de arreglar la situación intercediendo ante Quesada, que no le hizo caso. El resultado fue que Mesquita quedó preso; que Elorriaga, quien recibió algunas curas, finalmente falleció a consecuencia de las heridas recibidas, y que la *Concepción* quedó en manos de los rebeldes.

Seguidamente, Quesada ordenó que fueran a buscar a Juan Sebastián de Elcano, que estaba en la *Concepción* como maestro, para que se hiciera cargo de la artillería de la *San Antonio*, sacándola de la bodega para disponerla en la cubierta (17). Elcano obedeció a su capitán, y de momento también se hizo cargo del mando de la nao. Conviene dejar

claro que, según posteriores declaraciones de varios testigos presenciales, efectivamente Elcano fue uno de los que tomaron parte activa en el levantamiento. Posteriormente fue Quesada el que tomó el mando de la *San Antonio*, y Cartagena el de la *Concepción*, con lo que mandos quedaron como sigue:

- *Trinidad*, al mando de Magallanes;
- *Victoria*, al mando de Mendoza, amotinado;
- *Concepción*, al mando de Cartagena, amotinado;
- *San Antonio*, al mando de Quesada, amotinado;
- *Santiago*, al mando de Serrano.

Mientras tanto, ocurrió que un bote de la *Concepción* que pasaba cerca de la *Trinidad* se vio empujado por la fuerte corriente de la zona y terminó abar-loándose a la nao capitana, donde su tripulación fue muy bien recibida. Agra-decidos los del bote por este recibimiento, informaron a Magallanes de que estaba en marcha un complot para prenderlo. Y otro bote que Magallanes había enviado con un mensaje a la *Concepción* recibió el soplo de que en dicha nao se estaba tramando algo, por lo que no entregó el mensaje y regresó inmediatamente a informar a la *Trinidad*. A la vista de estas informaciones,



Mapa del puerto de San Julián

(17) BARREDA ALDÁMIZ-ECHEVARRÍA, Carlos: Nova imago Mundi. *La imagen del mundo después de la primera navegación alrededor del globo*, edición del autor, Madrid, 2002, pp. 150-151.

Magallanes estableció en su barco la situación de alarma o zafarrancho de combate, y se dispuso a hacer frente a lo que pudiera ocurrir, aprovechando que estaba en muy buena posición para combatir a cualquier barco sublevado que quisiera abandonar el puerto, ya que se encontraba fondeado muy cerca de la salida.

Los rebeldes enviaron por la chalupa de la *San Antonio* una carta a la *Trinidad*, que continuaba fondeada cerca de la boca del puerto, en la que informaban a Magallanes de que tenían bajo su poder tres naos: *Victoria*, *San Antonio* y *Concepción*, y algunos botes de las cinco naos. Y le pedían que cumpliera lo mandado por el rey e informara al veedor y persona conjunta, Cartagena, y a los demás capitanes de las derrotas a seguir con la escuadra y de los planes que tenía preparados. Si hacía lo que le pedían, volvería la tranquilidad y los capitanes le obedecerían en todo lo que mandase. El historiador Martín Fernández de Navarrete comenta este pasaje de la siguiente manera:

«En este estado enviaron a decir a Magallanes que tenían ellos las tres naos y los bateles de las cinco a su disposición, para requerirle el cumplimiento de las provisiones de Su Majestad; que lo habían hecho para que por eso no los maltratase, como lo había verificado hasta allí; que si se quería avenir a lo que cumpliese al servicio de S. M. estarían a lo que les mandase, y que si hasta entonces le dieron tratamiento de merced, en adelante se lo darían de señoría, y le besarían pies y manos» (18).

Como respuesta, Magallanes invitó a los capitanes a una reunión en su nao, la *Trinidad*. Pero los rebeldes contestaron invitándole a reunirse en la *San Antonio*. La verdad es que, a aquellas alturas, nadie se fiaba de nadie. Así nos lo cuenta Navarrete: «Magallanes les envió a decir que fuesen a su nao, que los oiría y haría lo que fuese razón; y contestaron que no osarían ir, porque no los maltratase, y que viniese él a la nao *San Antonio*, donde se juntarían todos y obrarían con arreglo a lo que mandasen las órdenes del rey» (19).

Para Magallanes, la situación era de guerra abierta, por lo que reaccionó con rapidez para tomar la delantera. Retuvo la chalupa de la *San Antonio*, que había llevado la carta, y con dicha chalupa y el esquife de la *Trinidad* envió al alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa y a varios hombres con una carta para ser entregada a Mendoza, en la que le invitaba a una reunión para discutir la situación. Era una fría noche, y el alguacil, acompañado por cinco o seis hombres con sus armas escondidas bajo la ropa de abrigo, se trasladó a cumplir su cometido, atracando su bote al costado de la *Victoria* con toda normalidad y sin levantar sospechas.

Mendoza, que no sospechaba nada y a quien todo le parecía normal, los recibió tranquilamente y se puso a leer con una sonrisa despectiva la carta que

(18) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., pp. 16-17.

(19) *Ibidem*, p. 17.

le acababa de entregar Espinosa. Pero la sonrisa le duró poco ya que, de improviso, Gómez de Espinosa se lanzó contra él y le clavó un puñal en la garganta. Los demás también lo acuchillaron, y Mendoza cayó muerto. Ginés de Mafra describe el momento del ataque con estas palabras: «Los que llevaban la carta con la determinación y mando que llevaban y con el buen aparejo y descuido que en el Mendoza vieron, arremetieron a él y le dieron de puñaladas hasta matarlo ...» (20).

A continuación, los hombres de Espinosa izaron una señal en el mesana de la nao, sin que su gente se diera cuenta. Al ver la señal, el otro bote, con quince hombres fuertemente armados, atracó al costado de la *Victoria* al mando de Duarte de Barbosa, sobresaliente de la *Trinidad*. Los hombres entraron en la nao, se hicieron con su control, y a continuación procedieron a enmendar su fondeadero para acercarla a la *Trinidad*.

Quesada, sorprendido por aquella maniobra de la *Victoria*, preguntó a la gente de la nao adónde iban, y de la *Victoria* le contestaron que se dirigían a fondear en las inmediaciones de la capitana, para entregar a Magallanes una carta que estaba escribiendo su capitán, Mendoza —que ya era cadáver—. A Quesada parece que aquella respuesta no le convenció, y preocupado por los movimientos de la *Victoria*, él también se puso en movimiento con la *San Antonio*. Según la opinión de algunos, lo hizo para intentar escapar, al temerse lo peor, y según el parecer de otros, para aproximarse a la *Trinidad*, tratar de arreglar la situación, y ofrecer a Magallanes paz y obediencia a todas sus órdenes. Pero, a causa de una mala maniobra debido a la corriente de la zona, sucedió con la nao lo que antes había ocurrido con un bote de la *Concepción*: la *San Antonio* se abarló a la *Victoria*. Magallanes, que estaba preparado, abrió fuego y a continuación pasó al asalto de la nao, se hizo con su control y apresó a Quesada y a otros rebeldes. Ginés de Mafra cuenta el lance de esta manera:

«Mandó [Quesada] levar el áncora, lo cual no le sucedió bien, porque con la corriente se vino el río abajo hasta do estaba la nao capitana, sin que el Quesada ni los que en la nao venían lo pudiesen estorbar por la gran furia del agua. Magallanes, avisado de esto, hizo estar la gente de su nao a punto, y como la nao del Quesada emparejó con la suya, le tiró un tiro, con el cual, los que con palabras se habían ofrecido a morir, perdieron la furia y se metieron debajo de cubierta. El Quesada como emparejó y se juntó con la capitana estuvo sobre cubierta armado, recibiendo algunas lanzas que de la gavia de la capitana le tiraban, mostrando que deseaba que le matasen. Visto por Magallanes la poca defensa que en aquella nao había, con alguna de su gente se metió en el batel y fue a ella, la cual tomó sin ninguna resistencia prendiendo al Quesada y a los demás que él quiso, y mandó juntar esta nao con la suya» (21).

Y, poco después, también se apoderó de la *Concepción*, que al verse sola se rindió sin oponer resistencia, y Cartagena fue hecho prisionero con otros

(20) MAFRA, Ginés de: ob. cit., p. 152.

(21) *Ibidem*, pp. 153-154.

hombres implicados en la rebelión. Ginés de Mafra también narró esta detención:

«Visto por Magallanes que solo aquella nao le quedaba por traer a su poder, para prevenir lo necesario, le envió a decir que por quién estaba aquella nao; lo cual oído por Juan de Cartagena, visto su concierto perdido, pensando remediar algo, respondió que por su Majestad, y por Sebastián de Magallanes en su nombre. A lo cual los mensajeros le dijeron: que pues así era que Sebastián de Magallanes le mandaba decir que se fuese luego con aquella nao donde él estaba; y visto por Juan de Cartagena ser aquel el último remedio, lo hizo así y como la nao llegó y Magallanes lo vio, enviolo a llamar que viniese a su nao, y visto en su poder, tuvo por concluso el negocio y que ya no había de que recelarse ...» (22).

Como podemos ver, Mafra confundió el nombre de Magallanes, que era Fernando, con el de Elcano, que era Juan Sebastián, y le llamó Sebastián Magallanes.

Y el motín finalizó.

Juicio y castigos

Los que participaron en la rebelión fueron llevados a un juicio presidido por Mesquita. Y, el 7 de abril, Magallanes ya había decidido los castigos que iba a aplicar a los amotinados. Lo hacía apoyado en las facultades que le había concedido el rey referentes a la forma de tratar los pleitos y administrar justicia: «Os damos poder para que [a] cualquier persona que vaya en dicha Armada que incumpla vuestras órdenes, que sean concernientes al servicio y provecho de la expedición, [a] podáis castigar según vuestro criterio con las penas que mejor os parezcan» (23).

Se dice que al principio hubo unos 44 condenados a penas de muerte, que poco tiempo después quedaron reducidos a quince, entre los que estaba Elcano; a los demás encausados los condenaba a la pérdida de una mano o de un pie, dependiendo del trabajo que desarrollaran a bordo. Pero, al final, Magallanes redujo de forma drástica las penas para no quedarse sin gente. Por lo que, además de Mendoza, solo hubo otro muerto y dos desterrados.

Quesada fue decapitado aquel día por Luis de Molino, su criado y sobresaliente, que lloraba mientras llevaba a cabo la terrible orden dada por Magallanes, bajo amenaza de muerte si no la cumplía. Y los cadáveres de Mendoza y Quesada fueron descuartizados, mostrados a las tripulaciones a modo de ejemplo por si volvía a ocurrir algo parecido, y abandonados en un lugar de la bahía de San Julián que recibió el nombre de Punta Horca.

(22) Ib., p. 155.

(23) VV.AA.: *Desvelando horizontes...*, p. 376.

Algunas fuentes apuntan que Antonio de Coca también fue ejecutado y posteriormente descuartizado, aunque otras dicen que falleció más tarde de escorbuto.

En cambio, Juan de Cartagena no fue ejecutado. Magallanes le perdonó la vida por el hecho de que Carlos I lo había nombrado capitán de su nao, veedor de la escuadra y, sobre todo, «conjunta persona». Pero lo condenó a quedar abandonado en una tierra inhóspita –al parecer, una isla desierta próxima al puerto de San Julián– con algunas provisiones –posiblemente, algo de bizcocho y dos botellas de vino–, en compañía de Pedro Sánchez de la Reina, un clérigo cómplice que había tomado parte activa en el amotinamiento de las tripulaciones. La sentencia se dictó el día 11. Aquella condena fue como una sentencia de muerte indirecta, ya que no se volvió a tener noticias de ellos. La versión de Navarrete sobre estos hechos fue la siguiente:

«Al otro día [de la revuelta] mandó Magallanes sacar a tierra el cuerpo de Mendoza, y lo hizo descuartizar con pregón de traidor. El día 7 mandó degollar a Gaspar de Quesada, y descuartizarlo con igual pregón; lo que verificó su mismo criado y sobresaliente, Luis de Molino, por librarse de ser ahorcado, cuya pena le había comprendido: sentenció a dejar desterrados en aquella tierra a Juan de Cartagena y al clérigo Pedro Sánchez de la Reina, que había procurado amotinar la gente; y perdonó a más de cuarenta hombres dignos de muerte, por ser necesarios para el servicio de las naos y por no malquistarse con el rigor del castigo» (24).

Pigafetta, al hablar de estos acontecimientos en su relación de la vuelta al mundo, no se metió en grandes profundidades, los trató de pasada y cambió los nombres de los castigados y las penas sufridas, ya que en dicha crónica escribió lo siguiente:

«En este puerto, el cual pusimos el nombre de San Julián, gastamos cinco meses, durante los cuales no nos acontecieron más accidentes que aquellos de que vengo de hablar. Habíamos apenas fondeado en este puerto cuando los capitanes de las otras cuatro naves formaron un complot para matar al comandante en jefe. Estos traidores eran Juan de Cartagena, veedor de la escuadra; Luis de Mendoza, tesorero; Antonio Coca, contador, y Gaspar de Quesada. El complot fue descubierto: se descuartizó al primero y el segundo fue apuñalado. Se perdonó a Gaspar de Quesada, quien algunos días después meditó una nueva traición. Entonces el comandante, que no osaba quitarle la vida porque había sido creado capitán por el Emperador en persona, lo arrojó de la escuadra y lo abandonó en la tierra de los patagones con cierto sacerdote su cómplice» (25).

Y Ginés de Mafra también se equivocó en su relación al citar las penas aplicadas, diciendo que Magallanes

(24) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., pp. 18-19.

(25) PIGAFETTA, Antonio: ob. cit., p. 27.

«... mandó luego hacer justicia de los dichos capitanes, a los cuales mandó hacer cuartos, y entre ellos a Luis de Mendoza aunque estaba muerto y a Juan de Cartagena también. A un clérigo mandó desterrar y echar en una isla por darle mayor pena viviendo, porque aquella tierra es despoblada y muy fría. Este clérigo decían también que había sido en la consulta de las demás gentes de las naos de estos confederados capitanes» (26).

Maximiliano Transilvano, por su parte, despachó el enfrentamiento con unas cuantas palabras bastante desajustadas, en las que no dejaba en buen lugar a Magallanes:

«Y como algunos de los castellanos sintiesen en esto mucha graveza, hicieron conspiración, y levantose contra él un capitán de la una de las naos con todos los castellanos que en ella iban, y peleando Magallanes contra aquella nao con las otras cuatro, prendió el capitán y a los principales de la conspiración, y presos los ahorcó luego de hecho de las antenas de la nao sin los oír, y sin les guardar sus privilegios ni excepciones, porque siendo, como algunos de ellos eran, oficiales del Emperador, no podía según derecho hacer justicia de ellos, porque sólo la persona del Emperador o los señores de su Consejo eran sus jueces, y no él» (27).

Y en la obra *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, al hablar de las sentencias y sus ejecuciones, se puede leer lo siguiente:

«El castigo, tras el correspondiente juicio que presidió Álvaro de Mezquita, fue tan duro (44 penas de muerte) que finalmente el capitán general tuvo que revisar las sentencias a la baja, perdonando a cuarenta hombres que, por otra parte, eran imprescindibles como lo demuestra el hecho de que uno de ellos fuese Juan Sebastián Elcano. La sentencia firme fue ejecutada así:

Juan de Cartagena y el clérigo Pedro Sánchez Reina abandonados en una isla desierta cercana al puerto de San Julián, sentencia que no se dictó hasta el día 11 de agosto, lo que quizás precipitó el zarpar de aquel puerto todavía en pleno invierno.

El comentarista de la edición de Pigafetta dice en nota marginal: “Cuando Esteban Gómez desertó con la *San Antonio* recogió a los abandonados y los llevó a España lo cual debe ser falso pues, tras la llegada de Elcano a Sevilla en 1522, el arzobispo Fonseca intentó armar una expedición para rescatar a Cartagena”.

El cadáver de Luis Mendoza fue descuartizado.

Antonio de Coca y Gaspar de Quesada fueron ejecutados y descuartizados» (28).

Como vemos, en dicho libro se dice que uno de los ejecutados y descuartizados fue Antonio de Coca, cuando en otros textos aparece como muerto por escorbuto.

(26) MAFRA, Ginés de: ob. cit., p. 155.

(27) TRANSILVANO, Maximiliano: ob. cit., pp. 32-33.

(28) VV.AA.: *Desvelando horizontes...*, p. 508.

Consideraciones finales

Como hemos visto, en el complot hubo muchos más implicados; entre ellos estaban Juan Sebastián de Elcano, que lo hizo cumpliendo órdenes de su capitán, y el piloto y cosmógrafo Andrés de San Martín. Eran demasiados, y Magallanes no podía prescindir de tanta gente experimentada y conocedora de su oficio, por lo que les perdonó la vida y solo los condenó a trabajos extra durante la estancia en San Julián.

A pesar de las discusiones de Magallanes con Juan de Cartagena y otros capitanes y oficiales, algunos de los cuales querían regresar a España, el portugués decidió quedarse. De no haberlo hecho, y de haber seguido los deseos de muchos, seguramente no se hubiera descubierto el estrecho de Magallanes, ni la expedición habría cruzado el Pacífico, ni llegado, primero a las Filipinas y, después, a las islas de las Especias. Pero, gracias al tesón, terquedad y liderazgo de Magallanes, los barcos invernarón en San Julián y después siguieron camino.

Por otra parte, tras la revuelta de San Julián, Magallanes ajustició a algunos y perdonó la vida a muchos otros, entre los que estaba Elcano. De no haberlo hecho, posiblemente el guetariano hubiera muerto en San Julián y no habría podido continuar viaje hasta las Molucas, ni regresar a España navegando por el Índico con la *Victoria*.

En resumen, si Magallanes hubiera regresado de San Julián a España como le pedían muchos, o si hubiera ajusticiado a Juan Sebastián de Elcano tras la revuelta, hoy seguramente no estaríamos celebrando el V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo.

San Julián, ayer y hoy

A lo largo de la historia, el puerto de San Julián ha sido refugio de muchos navegantes, entre ellos el corsario inglés Drake (29).

Aunque en diversas ocasiones se trató de fundar alguna población en su zona, no se llegó a hacer por la falta de agua y de otros recursos, carencia que obligaría al continuo abastecimiento de la población desde el exterior. El primer precedente de una localidad estable de europeos data de 1780, al fundar una colonia de españoles al noroeste, a unos diez kilómetros de la actual ciudad, que recibió el nombre de Floridablanca y cuyas ruinas se están estudiando (30).

Pero hubo que esperar a los comienzos del siglo XX para que se llegara a crear una población estable en el lugar donde se produjo la famosa revuelta de 1520: el actual puerto de San Julián, o San Julián a secas, que fue fundado el

(29) REDACCIÓN: «Historia de San Julián», *Welcome Argentina* (<https://www.welcomeargentina.com/sanjulian/historia.html>).

(30) VV.AA.: «Puerto de San Julián» (https://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_San_Juli%C3%A1n).



Retrato de Juan Sebastián de Elcano. (Dibujo de Marcelino González tomado de un grabado)



Escudo del puerto de San Julián, con una cruz en recuerdo de la que levantó Magallanes a la llegada a dicho puerto. (Fuente: Wikipedia).

17 de septiembre de 1901. Se encuentra en la provincia argentina de Santa Cruz, en el mismo lugar donde Magallanes celebró misa y llevó a cabo sus actividades durante la internada de 1520. Cuenta con puerto y aeropuerto, mide unos 110,9 km² y tiene 7.900 habitantes. En la historia de Argentina, San Julián destaca por varios motivos: fue donde se celebró la primera misa en territorio argentino, que tuvo lugar el 1 de abril de 1520, Domingo de Ramos; fue el lugar donde internó la expedición de Magallanes durante el invierno de 1520; fue el primer lugar de la zona donde los europeos llevaron a cabo un ejercicio de justicia, con el juicio de los amotinados en 1520; y fue el lugar donde los europeos vieron a unos aborígenes muy altos, a los que llamaron «patagones», que dieron nombre a la región: la Patagonia (aunque esta es otra historia).

El puerto de San Julián se siente orgulloso de su pasado histórico, pues hace 500 años, durante la internada de 1520, acogió a la escuadra de Magallanes. Por tal motivo ha sido declarado Lugar Histórico por un decreto del 5 de noviembre de 1943. Por la misma razón, en el lugar donde tuvo lugar la primera misa se ha construido un pequeño monumento, y en la bajada de la avenida San Martín se encuentra una réplica de la nao *Victoria* que fue inaugurada en diciembre de 2005. Mide 25 metros de eslora y casi siete de manga, y está ambientada con gran lujo de detalles (31).

(31) REDACCIÓN: «Inauguraron una réplica del primer barco que dio la vuelta al mundo», *Infobae*, 11 de diciembre de 2005 (<https://www.infobae.com/2005/12/11/227488-inauguraron-una-replica-del-primero-barco-que-dio-la-vuelta-al-mundo/>).



Reconstitución de la nao *Victoria* en el puerto de San Julián. (Fuente: Wikipedia)

A la entrada de la citada réplica, sobre dos pilares de madera figura un anuncio que dice: MUSEO TEMÁTICO NAO *VICTORIA*. LA AVENTURA MÁS AUDAZ DE LA HUMANIDAD. En su interior acoge un museo temático sobre la vuelta al mundo, el cual es una visita obligada para todos los que pasen por el citado puerto, que pueden recorrer las cubiertas de la réplica, su bodega o la cámara del capitán, y disfrutar de su colección museística. Esta muestra reproducciones de diferentes elementos de época, como instrumentos de navegación, objetos de uso diario a bordo, piezas de artillería y figuras de marinos vestidos de acuerdo con su rango a bordo y con sus posibilidades económicas, como una que representa a Magallanes y otra del cronista Pigafetta, que aparece escribiendo su crónica del viaje. La visita a la nao y su museo se completa con un evocador y muy sugerente sonido ambiental. El conjunto forma un magnífico recuerdo de aquel año 1520 en el que tuvo lugar la gran revuelta en la escuadra de Magallanes, que estuvo a punto de hacer fracasar su expedición.

Bibliografía adicional

BERNAL, Cristobal: *La huella archivada del viaje y sus protagonistas*, Sevilla, 2019-2022.
Documentos para el Quinto Centenario de la primera vuelta al Mundo, Sevilla, 2014.

- BLANCO NÚÑEZ, José María: «Capitanes, maestros, pilotos y tripulación en la primera circunnavegación del globo», *Revista General de Marina*, ag.-sept. 2019, 343-361.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*, Editorial Guaranía, 1945-1946.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, Ministerio de Defensa, 1996.
- FERNÁNDEZ TORRES, Antonio: «Diario de a bordo: la vida en una nave del siglo xvi». *Clío. Revista de Historia*, núm. 70, Barcelona (2007), 38-49.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «La nao *Victoria*», *Revista General de Marina*, ag.-sept. (2019), 323-341.
- LLORENS ASENSIO, Vicente: *La primera vuelta al mundo*, Imprenta de la Guía Comercial, Sevilla, 1903.
- MELÓN RUIZ DE GORDEJUELA, Amando: *Magallanes-Elcano o la primera vuelta al mundo*, Luz, Zaragoza, 1940.
- PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del globo*, Fundación Civilter, Sevilla, 2012.
- : *Primer viaje alrededor del mundo*, Historia 16, Madrid, 1985.
- VV.AA.: *Desvelando horizontes I. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Fundación Museo Naval, 2016.
- VV.AA.: *Desvelando horizontes III. El arte de marear*, Ministerio de Defensa, Fundación Museo Naval, 2019.
- VV.AA.: «Puerto de San Julián» https://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_San_Juli%C3%A1n.
- VV.AA.: *V centenario de la expedición de Magallanes-Elcano (I). Cuaderno Monográfico* núm. 80, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2019.
- VV.AA.: *V centenario de la expedición de Magallanes-Elcano (II). Preparación y salida de la Armada, Cuaderno Monográfico* núm 82, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2020.