

EL REGRESO DE LA NAO *SAN ANTONIO*. CAUSAS Y EFECTOS

José Ramón VALLESPÍN GÓMEZ
Capitán de Navío
Director del Departamento de Estudios e Investigación (IHCN)

Introducción

El retorno de la nao *San Antonio* a España desde el estrecho de Magallanes es considerado generalmente un suceso menor dentro del conjunto de los de la armada de la Especiería de 1519 (la expedición Magallanes-Elcano; en adelante, simplemente «la Expedición»), lo cual tiene en principio bastante lógica, pues no contribuyó en nada a su éxito ni tuvo un efecto significativo en sus fracasos. Simplemente redujo en un cuarto la dimensión de la Expedición en cuanto a barcos y tripulaciones, lo cual, cierto es, no deja de ser un factor a tener en cuenta. Si este lance de la Expedición es notable acaso sea porque, a su llegada a Sevilla, en España se tuvo noticia de lo que había acontecido hasta entonces en la armada de Magallanes. Pero, como el relato no podía incluir el descubrimiento del ansiado paso, pues cuando se produce el inicio del regreso todavía no se había descubierto la salida al Mar del Sur, y el motín de San Julián no tuvo como consecuencia práctica notable más que la muerte o destierro de tres capitanes, rápidamente sustituidos por otros oficiales de la armada, en principio tampoco estas noticias tienen gran importancia en el conjunto de la aventura. Sin embargo, nosotros creemos que las declaraciones de las tripulaciones, a su llegada, ante los oficiales de la Casa de Contratación son la clave para entender cabalmente las razones del motín, hasta ahora incorrectamente deducidas.

Casi todas las fuentes que se han utilizado para la elaboración de este trabajo están contenidas en la obra de referencia de Martín Fernández de Navarrete, contenida en la bibliografía.

La nao *San Antonio* y los principales protagonistas de los hechos

El barco protagonista del episodio de que trata este trabajo no presenta características de particular relevancia para aquel. Sí es de destacar que era la nao más grande de la armada, pero muy poco más que la capitana, la *Trinidad*, y su

carga era parecida o inferior a la de esta (1), por lo que ni siquiera parece correcto definirla como barco de aprovisionamiento, como se ha hecho en ocasiones.

Al mando de ella fue, inicialmente, Juan de Cartagena, quien tenía una estrecha relación con el obispo Fonseca. Por decisión del capitán general, Magallanes, Cartagena fue relevado durante la navegación entre Tenerife y Brasil por el contador Antonio de Coca. A este lo relevó, después de los sucesos de San Julián, Álvaro de Mezquita, que había embarcado como sobresaliente en la *Trinidad*. El piloto Esteban Gómez, quien había venido de Portugal para ponerse al servicio del recién coronado rey Carlos y fue nombrado por este piloto real, tenía cierta relación de competencia con Magallanes, pues ansiaba ser el capitán de la expedición. Por lo que fuera, fue transbordado de la *Trinidad* a la *San Antonio* en San Julián. Iba a bordo por designación real, desde la salida de Sevilla, Gerónimo Guerra, sin puesto específico pero con sueldo (2). Guerra no tomó partido por los alzados de San Julián.

El abandono de la expedición

Existe poca información acerca de cómo se produjo el abandono de la armada por parte de la *San Antonio*, y la que hay no es enteramente consistente, aunque esto sucede con la mayoría de los hechos más delicados de la Expedición. En cuanto al lance que nos ocupa, solo la relación de Pigafetta –ese misterioso personaje cuya limitada fiabilidad como cronista es notoria– y de los propios tripulantes de la *San Antonio* dan algunos detalles. Según el primero, la *San Antonio* fue enviada por Magallanes con la *Concepción* a explorar una de las vías que se abrían a su paso en el interior del estrecho que llamaron de Todos los Santos, y que más tarde fue rebautizado con el nombre de su descubridor. Siempre según Pigafetta, la *San Antonio* se adelantó a la *Concepción*, que la perdió de vista, para, en la oscuridad de la noche, volver sobre sus pasos sin que ninguna de las otras naves la viera pasar y tomar rumbo a España. También señala el vicentino que, ante la desaparición de la *San Antonio*, Magallanes ordenó dejar mensajes en puntos señalados de la costa, al modo en que era corriente en esos casos y se especificaba en las instrucciones particulares del rey. Pero, si fuera cierta la forma en que abandonó la expedición la *San Antonio*, eso no pudo tener efecto alguno. Pigafetta señala que Esteban Gómez se alzó contra Mezquita por su gran odio a Magallanes. Pero hay que hacer notar que, si nadie la vio siquiera desandar el camino recorrido en el interior del estrecho, la única manera de saber lo que había pasado era haberlo conocido al regreso de la *Victoria* a España, en cuyo caso el relato tendría que haberse ajustado a lo que los tripulantes de la *San Antonio* hubieran contado, y la realidad es que ambos relatos no coinciden. Lo que

(1) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*, pp. 10 y 11.

(2) Posteriormente, Guerra aparece como escribano de la nao.

declararon aquellos a su llegada a Sevilla fue que, al regresar de su descubierta, en la que la *Concepción* se quedó rezagada, no encontraron a ninguna de las tres naves restantes; y que, después de un tiempo prudencial de «cuatro o cinco días» sin tener noticias de ellas, les pareció que debían volver a España (3). A esto último se habría opuesto Mezquita, y en una discusión habría herido a Esteban Gómez, ante lo cual habría sido hecho preso y relevado del mando.

En definitiva, según Pigafetta, a bordo de la *San Antonio* hubo un motín en toda regla, y otros autores señalan que Esteban Gómez tenía pensado provocarlo ya hacía tiempo. Según el propio Gómez y sus compañeros, lo que hubo fue un comportamiento violento por parte del capitán que fue contestado por miembros de su dotación. Si bien la versión de los tripulantes de la *San Antonio* es más directa y hecha con conocimiento de causa, de modo que en principio se debe pensar que es mucho más creíble que la de Pigafetta, no deja de ser un conjunto de declaraciones hechas ante la autoridad que era responsable de dilucidar, al menos en primera instancia, la legalidad del regreso de su nao a España. Por ello, aunque mucho más fiable que la de Pigafetta, su versión debe tomarse con cierta prudencia.

El regreso a España

Sea como fuere, lo que sí sabemos es que, una vez tomada la determinación, la *San Antonio* regresó a España por la inevitable ruta de los portugueses (el lado este del Atlántico sur), para coger los vientos favorables en un viaje que, sin hacer escalas —o como mucho, según dice Transilvano, apenas haciendo aguada en la costa africana—, y según un documento inédito de la Casa de Contratación, le llevó cinco meses —ocho para Transilvano, pero tiene que estar forzosamente equivocado—. Algunos testimonios dicen que sus tripulantes primero trataron de rescatar a Juan de Cartagena y a su acompañante de destierro en la Patagonia, cosa que no parece que sucediera, desde luego, o por lo menos no con éxito; y ciertas especulaciones dicen que descubrieron las islas hoy llamadas Malvinas, pero tampoco hay ninguna seguridad de que sucediera, por más que tampoco habría sido raro que el hallazgo hubiera acontecido, pues aquel archipiélago está más o menos en el camino que siguieron.

A su llegada a Sevilla, el capitán Mezquita fue desembarcado preso como venía, y retenido de esa forma por la Casa de Contratación, al tiempo que toda la tripulación era extensamente interrogada por los oficiales de aquella. Con las declaraciones recogidas, que consideró consistentes, el contador Juan López de Recalde elaboró un informe (en adelante, el «informe Recalde») que remitió por carta al obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, y en el que, además de relatar el desarrollo de la expedición en general hasta el aban-

(3) Véase más adelante el «informe Recalde».

dono de la *San Antonio*, explicaba, como ya se ha dicho, qué hicieron los tripulantes. En particular, el informe señaló que quien iba al mando de la nao era Gerónimo Guerra, y no Estaban Gómez, como se dice muy a menudo. Es posible, naturalmente, que el mando legal fuera de Guerra, y el efectivo, de Gómez. También señala que Mezquita era criado y pariente del mismo Magallanes (4).

En su contestación al informe Recalde, el obispo Fonseca, además de señalar la conveniencia de enviar una expedición para rescatar a Juan de Cartagena –lo que demuestra que la *San Antonio* no pudo hacerlo–, declara su disgusto con la actuación de Magallanes, a la que llama directamente «maldad». En defensa de Mezquita acudió Diego Barbosa, destacado miembro del clan de los portugueses de Sevilla y suegro de Magallanes, el cual reclamó que quienes deberían estar presos eran los que le habían quitado el mando, pero no consta que consiguiera su propósito. Al contrario, consta que a su hija Beatriz se le retiró el sueldo de su marido, Magallanes, y en cambio a Estaban Gómez se le dio un poco después lo que venía ambicionando: el mando de una expedición de exploración –bien que compuesta de una sola carabela– para buscar el ansiado paso al Mar del Sur, en su caso por el hemisferio norte.

Volviendo al viaje de regreso en sí, hay que señalar que su duración, que por lo que se sabe no causó entonces –ni ha causado después– el asombro de casi nadie, pone en cuestión la pretendida dificultad intrínseca de alcanzar la Especiería por la ruta del Índico sin escalas, si bien es bastante seguro que los expedicionarios hicieron escala en las Azores (5).

Las causas del abandono

Dicho lo anterior, ante la pregunta de cuáles fueron las verdaderas razones que provocaron el regreso de la *San Antonio* a España, se pueden considerar las que se han avanzado en distintas obras, que irán en cursiva en el apartado siguiente y a las que acompañarán sendas observaciones acerca de su verosimilitud:

- *Fue una decisión basada en la instrucción número 51 del rey, según la cual, de encontrarse tierras de interés, se debía mandar una nao de vuelta a España para informar del hecho.* Es posible, pero poco probable, pues tal decisión, en condiciones normales, debía ser adoptada por el capitán general en consulta con los capitanes y oficiales de la armada, y además todavía no se había llegado a determinar que el estrecho que exploraban tenía salida al Mar del Sur, con lo que todavía era posible que no encontraran el paso que ansiaba encontrar Magallanes.

(4) FERNÁNDEZ NAVARRETE: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron...*, doc. XXI del apéndice.

(5) MAZÓN, p. 106.

- *Fue un acto absolutamente inocente, derivado de un lance accidental del viaje (la pérdida de contacto con el resto de la armada y su capitán general), como según el informe Recalde declararon sus protagonistas.* Es posible, pero poco probable, porque no parece que la *San Antonio* hiciera lo que era obligado: realizar los esfuerzos necesarios para buscar señales que le permitieran incorporarse al resto de la armada, incluyendo esperar el tiempo necesario para descartar que fuera posible hacerlo. Todo apunta a que hubo algo más.
- *Fue a consecuencia del desfallecimiento del ánimo de seguir en las condiciones en que se encontraban.* A pesar de que es la razón que apunta el mismísimo Fernández de Navarrete (doc. LVI), también es poco probable, pues todavía no se habían dado las condiciones de precariedad que se dieron más adelante. La apreciación de Navarrete, según el mismo escribe, se basa en el relato de Pigafetta, quien ya hemos dicho que no pudo tener un conocimiento detallado del asunto.
- *Se debió a las desavenencias previas al viaje entre Magallanes y Esteban Gómez.* Es precisamente la razón que, como ya se ha dicho, da Pigafetta, pero es poco probable que fuera así. No es por dudar de las desavenencias como se llega a esa evaluación, sino por considerar que aquellas, por sí solas, difícilmente provocarían el abandono de un barco entero. No solo fue preciso quitar el mando al capitán, Mezquita, sino conseguir el acuerdo de toda, o casi toda, la tripulación, empezando por Gerónimo Guerra, aparte de que tal decisión habría entrañado una completa desobediencia al mismísimo rey que, claramente, ni Esteban Gómez ni el resto de los tripulantes debían sentir estar cometiendo, pues de otro modo no habrían vuelto a España.
- *Se produjo por el convencimiento de que el estrecho que exploraban no conducía al Mar del Sur.* También parece poco probable; primero, por resultar ser un acto de clara indisciplina difícilmente justificable a la vuelta a España, y segundo, porque la posibilidad de que sí estuvieran en el paso anhelado era grande. Al respecto es muy interesante la declaración que, por aquellas fechas, y una vez perdido el contacto con la *San Antonio*, hizo el piloto Andrés de San Martín, entonces a bordo de la *Victoria*, a requerimiento del capitán general. En ella, San Martín recomienda la eventual vuelta a España en un plazo corto, pero no sin antes continuar la exploración del estrecho hasta que el invierno se les echara encima (6).

Consideradas todas las alternativas anteriores como poco probables, y con vistas a encontrar una respuesta satisfactoria para el abandono de la expedición por parte de la *San Antonio*, nos parece que hay que volver atrás, para analizar ciertos hechos que pueden haber sido mal interpretados hasta ahora.

(6) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., pp. 46-49.

La derrota

El primero de ellos es la repetida afirmación de que Magallanes no había informado a los capitanes de la derrota a seguir, como tenía ordenado en las instrucciones reales, lo que habría sido la causa de los sucesos de San Julián. Si fuera cierto que el objetivo de la expedición era abrir una nueva ruta a la Especiería por el oeste –como también se acepta generalmente–, resultaba simplemente imposible que el capitán general la hubiera comunicado con detalle, pues es también cosa aceptada que no sabía dónde estaba el paso. Si los capitanes sabían que se trataba de descubrirlo porque hasta entonces era ignoto, no podían esperar que Magallanes supiera dónde estaba y, por tanto, que pudiera darles la derrota concreta hasta llegar a él. Si pensaban que, al menos, sabía que existía, tendrían que haber aceptado que había que ir explorando la costa hasta encontrarlo. Todo ello conduce a pensar que la afirmación de que el no comunicarles la derrota fuera la causa de la insurrección de San Julián no es aceptable, a pesar de la insistencia generalizada en que la derrota en cuestión fue causa de aquella, lo que nos obliga a buscar explicaciones mejores.

En este punto es donde hay que introducir una posibilidad que no se ha contemplado apenas en la historiografía: que el propio hecho de intentar encontrar el paso al Mar del Sur por el sur de Tierra Firme fuera la verdadera causa de las desavenencias de los capitanes con Magallanes. Más concretamente, que fuera el empeño de Magallanes en encontrar ese paso el que causara la insurrección de San Julián. Se trata de una posibilidad en principio rechazable, pues la historiografía posterior a la vuelta de la *Victoria* después de haber dado la primera vuelta al mundo es unánime: la misión de Magallanes era encontrar el paso, en seguimiento de los esfuerzos que llevaba haciendo Castilla por lograrlo desde que Colón descubriera «las islas del rey de Castilla», y por tanto los capitanes no tenían razón alguna para su insurrección. Y esta unanimidad es un hecho sorprendente porque ningún documento anterior afirma que esa fuera la misión. En la capitulación y asiento entre el rey Carlos y «el Bachiller Rui Falero é Fernando de Magallanes, caballeros naturales del Reino Portugal» no se afirma tal cosa, y sí que de lo que se trata es de «descubrir la especiería» (7) sin decir expresamente por dónde hay que ir para lograrlo. Lo mismo sucede con las instrucciones (setenta y cuatro) que más tarde da el rey a los mismos Magallanes y Falero (8). En todos los escritos relativos a la armada del Maluco que hemos podido consultar, el caso es el mismo: la referencia es siempre al descubrimiento de la Especiería, no al del paso que llevara a ella por el oeste. El panorama cambia totalmente una vez completada

(7) *Ibidem*, doc. III del apéndice. Contra lo que se piensa generalmente hoy, entonces el término ‘descubrir’ no implicaba que el objeto de la acción fuera ignoto. Significaba más bien desvelar lo que estaba oculto a la vista, como estaban a la de los castellanos las Molucas, ya «descubiertas» para la de los portugueses, quienes se guardaban muy bien de publicar su hallazgo.

(8) *Ibidem*, doc. XIV del apéndice.

la misión. Ya Maximiliano Transilvano, en su conocido relato de la hazaña (9), se refiere a que el objetivo marcado por el rey era precisamente encontrar una ruta por el oeste para llegar al Maluco –a nuestro juicio equivocadamente–, sin advertir el cambio de estrategia que la llegada de la casa de Austria al trono impuso en Castilla. Y a partir de ahí todos los que escribieron sobre el tema repitieron lo mismo, ayudados en su convencimiento por el hecho de que a Castilla le salió más rentable establecer la conexión con Filipinas por el Pacífico y a través de Nueva España que hacerlo por el Índico y directamente.

Tampoco parece haber sido bien interpretado por la historiografía dominante el mandato del tratado de Tordesillas, que con tanta frecuencia se presenta como razón imperativa para esa búsqueda, porque tal acuerdo prohibía la navegación de los castellanos por el océano Índico.

El reparto del descubrimiento del mundo entre Castilla y Portugal

Contra lo que generalmente se dice, el tratado de Tordesillas, del que por ser sobradamente conocido no daremos datos particulares, no reparte todo el globo terrestre entre las dos potencias descubridoras de entonces. Se trata simplemente de un acuerdo alcanzado entre ellas para dividirse precisamente eso: los descubrimientos pendientes, pero entonces se descubrían solo las tierras (tanto continentales como insulares), no los océanos. Estos eran porciones del mundo que solo servían para navegar, y el navegar por ellos había sido siempre esencialmente libre para quien quisiera hacerlo –asumiendo el riesgo de sufrir la inevitable piratería–. En términos prácticos, el que el tratado consistiera en determinar que todas las tierras a un lado de un meridiano correspondieran a uno de los reinos, y las tierras del lado contrario al otro, se parece mucho al repartimiento global al que con tantísima frecuencia se alude, pero la realidad es que aquel es solo una continuación del general acuerdo, desarrollado a lo largo del tiempo, que a mucha menor escala, pero también siguiendo una división este-oeste, había llevado a distribuir el esfuerzo reconquistador entre Castilla y Portugal –como también se había distribuido entre Castilla y Aragón–. El tratado en cuestión, como ninguno de los anteriores ni de los posteriores suscritos entre ambos reinos, no solo no restringía la navegación de los océanos a la porción de esfera terrestre que a cada uno le había tocado (la «demarcación»), sino que expresamente dice que los castellanos pueden navegar por la demarcación portuguesa, siempre que sea para dirigirse a la suya (10). Es decir, contra lo que se afirma muy a menudo, los castellanos podían ir a la Especiería por el este, siempre que la Especiería estuviera en su demarcación. No profundizaremos en esta última cuestión, a pesar de que es

(9) Ib., doc. xxiv del apéndice.

(10) No dice lo mismo para el caso contrario, pero es que, dada la situación de Castilla y Portugal, ambas en la demarcación de Portugal, resultaría ocioso, pues no tenía sentido práctico alguno que los portugueses cruzaran la demarcación castellana para ir a la suya.

capital a la hora de entender la Expedición en su conjunto, porque para hacerlo habría que entrar en la ardua cuestión de cuál era el tamaño que cada parte atribuía a la Tierra, y ello excedería claramente del objeto de este trabajo, pero sí aclaramos que la determinación de que ese era el caso, que por el tratado de Tordesillas la Especiería estaba en la demarcación castellana, al contrario que el encontrar la ruta por el oeste, sí formaba parte implícita de la misión de la armada de Magallanes. Y cerramos este punto concluyendo que la repetida afirmación de que la expedición no podía ir por la ruta del este es simplemente falsa.

Al Maluco por Buena Esperanza

A muchos, convencidos tanto de la tan mentada como falsa prohibición de que los castellanos navegaran por la demarcación portuguesa, como de que la misión era, sin duda, descubrir un paso para ir al Maluco por el oeste, sorprende encontrar testimonios indicativos de que, como mínimo, Magallanes contemplaba la posibilidad de hacerlo por el cabo de Buena Esperanza. Para empezar, Navarrete lo señala, citando a Barros Arana (11). Además, la declaración antes mentada del piloto San Martín dirigida al capitán general, si bien la desecha por cuestiones meramente meteorológicas asociadas a la estación en que se encontraban, la contempla sin darle mayor importancia (12).

En la misma línea, poco leídos parecen haber sido los documentos del pleito que, años después de la expedición Magallanes-Elcano, sostuvo Cristóbal de Haro por los pagos que creía le correspondían por los dineros aportados para la financiación de aquella expedición y de la siguiente, la del comendador Loaysa, en la que perdió la vida Juan Sebastián Elcano. En ellos, el burgalés presenta varios testigos suficientemente versados en la cuestión, entre los que se encuentra ni más ni menos que Sebastián Caboto, «Capitán é piloto mayor de Sus Magestades». Tales testigos afirman que la navegación a la Especiería por Buena Esperanza no solo era posible para los castellanos, sino que era una ruta más conveniente que la del (ya descubierto) estrecho de Magallanes. Una de las preguntas a que deben responder dice literalmente: «ítem, si saben, creen, vieron, oyeron dezir que todas las mares son libres para navegar por ellas, así españoles como portugueses, sin les ser puesto ningund ympedimiento, etc.», a lo que los interrogados, bajo juramento, contestan invariablemente de forma afirmativa (13). Ciertamente, en estos testimonios se incluye la también unánime opinión de que el pago de 350.000 ducados que hizo el rey de Portugal al de Castilla (14) tuvo como objeto impedir esa navegación. Pero, primero, esa afirmación demuestra definitivamente que, antes de que se hiciera la compra,

(11) *Ibidem*, doc. LVII del apéndice.

(12) *Ib.*, pp. 45-49.

(13) MEDINA, pp. 247-260.

(14) Por el tratado de Zaragoza, de 1529.

la navegación era libre, y segundo, la lógica indica que, a partir de entonces, la razón que la impedía no era que se prohibiese la navegación por las aguas de la demarcación portuguesa, sino que lo que se prohibía a los castellanos era tocar en el Maluco, que pasó a estar en la demarcación portuguesa. Las preguntas que se hacen a los testigos que presenta el licenciado Villalobos, representante del rey en esos pleitos, para oponerse a las reclamaciones de Haro ni siquiera incluyen la viabilidad de la navegación castellana por Buena Esperanza. Lo más que hacen es plantear si «la navegación para las dichas yslas de los Malucos, desde estos reynos es por el Estrecho que dicen de Magallanes» (15). De hecho, llama la atención que en sus respuestas, excepto en las del propio Haro, que es uno de los testigos, lo que se afirma es que la navegación por el estrecho de Magallanes es muy peligrosa y que el utilizarla no ofrece beneficio comercial, lo que por otro lado era bastante cierto.

Otro dato que no se suele mentar cuando se trata de la supuesta prohibición de navegar por el Índico impuesta a Castilla es que la expedición de Loaysa, que siguió casi inmediatamente a la de Magallanes y en la que murió Elcano, salió con la intención declarada de ir precisamente por esa ruta, con todos los parabienes oficiales, y el capitán de una de las dos naos (la *Anunciada*) que perdieron contacto con el resto de la armada antes de que esta se adentrara en el estrecho de Magallanes, declaró a la otra que pretendía invertir el rumbo y dirigirse a la Especiería por el camino del cabo de Buena Esperanza, tras lo cual partió en esa dirección. De ella nunca más se supo, aunque se ha argumentado que pudo acabar su navegación embarrancada en la costa de la actual Namibia (16).

En definitiva, los castellanos no solo podían ir a la Especiería por las mal llamadas aguas portuguesas, sino que lo contemplaron en sus planes, y en algún caso hay indicios de que lo hicieron. Con esto bien presente, podemos volver a rematar la cuestión de por qué la *San Antonio* abandonó la expedición y regresó a España.

Una interpretación nueva de los sucesos de San Julián

Más arriba hemos argumentado lo ilógico de la tan repetida afirmación de que la negativa de dar la derrota a sus capitanes fue lo que provocó la insubordinación de estos en San Julián, pero es innegable que tal afirmación se encuentra en muy diversos documentos redactados por personas que vivieron aquellos sucesos. Lo dicen sobre todo Elcano y sus dos acompañantes al rendir cuentas ante el emperador Carlos en Valladolid (17), y lo dice Pigafetta, por lo que no es aceptable que sea una completa fabricación. La solución a esta incoherencia está a nuestro juicio en el informe Recalde, el cual afirma

(15) MEDINA, pp. 272-278.

(16) MUNUERA, p. 318.

(17) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: ob. cit., doc. XXV del apéndice.

sin atisbo de duda que los tripulantes de la *San Antonio* afirmaron que Magallanes había dado la derrota a los capitanes y, sobre todo, que lo que estos requirieron en San Julián al capitán general fue que obedeciera la orden del rey de ir al Maluco por la ruta del cabo de Buena Esperanza, ruta o derrota que era la que Magallanes les había comunicado previamente que iban a seguir. El porqué de que este dato no se cite en las obras que tratan de la Expedición no entra en el objeto de este trabajo, pero después de señalar que no solo se trata de uno muy fiable, dado el carácter del documento de donde sale, sino que hace que todo encaje. Efectivamente, como el detalle del requerimiento a Magallanes no debió de ser conocido más que por los capitanes que murieron como consecuencia de hacerlo, y la derrota a seguir era algo que no se comunicaba más que a las personas más importantes de la Expedición –capitanes y pilotos probablemente–, es perfectamente posible que los que no estaban tan al tanto interpretaran lo sucedido en la forma en que lo hicieron.

Si ahora añadimos que, para ir desde España al cabo de Buena Esperanza, la derrota correcta, en tiempos de la navegación a vela, era acercarse al Brasil y navegar con rumbo de componente sur hasta llegar a la latitud del propio cabo, que es la misma que la del cabo de Santa María –junto al estuario del Río de la Plata–, y entonces navegar al este en demanda de aquel, resulta perfectamente lógico pensar que Magallanes les había dicho que esa era la ruta a seguir, pero que, con excusas diversas, se entretuvo explorando la costa americana buscando el paso que quería encontrar. Mientras siguieron bajando al sur, tal comportamiento pudo ser aceptado por los capitanes como una desviación menor, pero cuando llegaron a San Julián se acabó su paciencia y requirieron a Magallanes que se ajustara al plan.

La interpretación correcta de la capitulación

A pesar de lo rotundo de las declaraciones contenidas en el informe Recalde, y de la coherencia de la interpretación propuesta de lo sucedido en San Julián, la diferencia con lo que se dice en tantos otros documentos relativos a la Expedición hace que haya que acudir al documento maestro sobre la cuestión, cual es la capitulación entre el rey y los capitanes generales –acerca de la cual ya hemos afirmado que no dice que el objetivo de la empresa incluyera el descubrimiento de un paso del Mar del Norte al Mar del Sur–, y ver si aclara en algo la cuestión de la derrota a seguir. Y sí que lo aclara, aunque lo hace indirectamente pues, si bien inicialmente solo dice que se trata de ir a descubrir la Especiería sin indicar por qué ruta, donde trata de los privilegios que concede el rey a Magallanes y Falero se especifica que tendrán la exclusiva de la derrota que van a seguir, pero aclara que, si alguien quiere ir al Maluco por el oeste, podrá hacerlo. El texto literal es el siguiente:

«... es mi merced y voluntad, é prometo que por término de diez años primeros siguientes, no daremos licencia a persona alguna que vaya a descubrir por el mismo camino é derrota que vosotros fueredes, é que si alguno lo quisiere

emprender, é para ello nos pidiere licencia, que antes de que se la demos os lo haremos saber para que si vosotros lo quisieredes hacer en el tiempo que ellos se ofrecieren, lo hagáis (...); pero entiéndese que si Nos quisiéremos mandar descubrir ó dar licencia para ello á otras personas por la vía del hueste, por las partes de las islas a tierra firme é á todas las otras partes que están descubiertas hacia la parte que quisiéremos para buscar el estrecho de aquellos mares, lo podamos mandar é hacer é dar licencia para otras personas lo hagan, si desde la tierra firme por el mar del Sur, que está descubierta desde la isla de S. Miguel, quisieren ir a descubrir, lo puedan hacer, é asimismo, si el Gobernador, é la gente que agora por nuestro mandado está ó estuviere de aquí adelante en la dicha tierra firme ó otros nuestros súbditos é vasallos quisieren descubrir por la mar del Sur, que está encomenzada á descubrir é enviar los navíos por ella para descubrir: mas que el dicho nuestro Gobernador é vasallos é otras cualesquier personas que Nos fuéremos servidos que lo hagan por aquella parte, lo puedan hacer (...); pero también queremos que si vosotros por algunas de estas dichas partes quisieredes descubrir que lo podáis hacer, no siendo en lo que esta descubierta é hallado».

Para nosotros, la única interpretación posible de ese privilegio es que Magallanes había acordado con el rey que la expedición iría al Maluco por la vía de Buena Esperanza, lo cual justificaría por otro lado la participación de tanto portugués en ella, pues eran los portugueses los que sabían hacer esa ruta. Nótese que del texto se deriva específicamente que no va a descubrir «el estrecho de aquellos mares».

Conclusión

Con todo lo anterior, para nosotros no queda más remedio que admitir, en ausencia de otros datos, y contra lo que hasta la fecha ha venido diciendo la historiografía sobre el asunto, que el abandono de la expedición por parte de la *San Antonio* fue debida a que su dotación, con Esteban Gómez en un papel muy destacado entre todos los que la componían, no quiso seguir bajo la autoridad de un Magallanes desobediente a las órdenes del rey de llegar a la Especiería por un camino relativamente seguro, el del cabo de Buena Esperanza siempre hacia el este –y vuelta por el mismo camino–, en lugar de arriesgar el éxito de la empresa, y aun la vida, en la búsqueda de un paso al sur de Tierra Firme que los llevara por el oeste.

Queda patente, además, que el regreso de la *San Antonio* a España desde el estrecho de Todos los Santos, en principio un suceso menor, es un lance fundamental para entender la expedición en su conjunto.

Bibliografía

- FÉRNANDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv* IV, Madrid, 1837.
—: *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico. Magallanes, Elcano, Loaysa, Saavedra*, Madrid, 1919.

- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.); CONTRERAS FDEZ., Pedro; BLANCO NÚÑEZ, José M.^a, y MADUEÑO GALÁN, José M.^a: *Desvelando horizontes*, t. I. *La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2016.
- MAZÓN, Tomás: *Elcano. Viaje a la historia*, Encuentro Ediciones, 2022.
- MEDINA, Toribio: *Colección de documentos para la historia de Chile II*, Santiago de Chile, 1888.
- MUNUERA NAVARRO, David: «Resuelto de irse a Maluco por el cabo de Buena Esperanza. La desaparición de la nao *Anunciada* (1526) y el pecio de Oranjemund (Namibia, 2008)», en *Arqueología subacuática española. Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española I*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid, 2013.