

EL MANDO DE ELCANO Y LA TRAVESÍA POR EL ÍNDICO

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de Navío (retirado)

Introducción

Pretendo analizar durante esta conferencia tanto la navegación oceánica del Índico –abierta por Juan Sebastián Elcano, continuada a lo largo del Atlántico, con escala en Cabo Verde, y terminada en Sevilla– como, muy brevemente, el intento de tornaviaje de Gonzalo Gómez de Espinosa, durante la primera circunnavegación del globo.

Un centenario tan largo, tres años conmemorativos de aquel singular evento, de la que constituyó una de las hazañas más importantes de la historia de la humanidad, nos ha permitido investigar y mostrar muchísimos aspectos de la tal circunnavegación. Pero todavía se podría ir más allá si nuevos documentos nos mostrasen aspectos curiosos que solamente podemos intuir a través de los relatos originales que hemos estudiado. Nos interrogamos, por ejemplo, sobre las relaciones existentes entre dos personajes que, hasta llegar a la Especiería, militaron, si se me permite la expresión, en campos distintos: Gonzalo Gómez de Espinosa, el alguacil mayor de la armada de Magallanes, totalmente fiel y leal a su capitán general, bajo cuyas órdenes llegó a matar a Luis de Mendoza, a bordo de la *Victoria*, mientras aquel leía una carta del propio Magallanes (2 abril 1520), para así abortar la revuelta de San Julián, y, junto a él, el maestre de la *Concepción*, que dispuso la artillería de su barco, en la misma bahía de San Julián, para batir a don Fernando, cuya pena de muerte le fue conmutada para no dejar a la expedición sin hombres. La muestra de la animadversión hacia Elcano de los fieles a Magallanes queda patente por la ausencia de citas a su persona en el relato de Pigafetta, cuando este cronista llegó vivo a Sevilla gracias a Juan Sebastián.

De ambos personajes conviene recordar que, el de Guetaria, nacido en 1746, llegó a enrolarse a Sevilla con su pecado original a costas, cuál era la condena por haber vendido su barco a extranjeros, cuando en realidad fue como la ejecución de una hipoteca por no poder afrontar su pago pero, en aquel tiempo, figuraba ser una venta a los banqueros piamonteses que le embargaron. Finalmente, Elcano será el primer navegante –si alguien no aporta nuevos datos– en surcar el Índico por la derrota más tarde conocida como la

«Carrera del Té» (s. XIX) y en completar la primera circunnavegación del mundo.

Gonzalo Gómez de Espinosa era el nuevo capitán general de una armada reducida a dos barcos. Había sucedido a Carvalho —el elegido tras las muertes de Magallanes, Barbosa y Serrano— y era unos ocho años mayor que Elcano (Guetaria, h. 1487), pues había nacido en Espinosa de los Monteros en 1479. Embarcó en la *Trinidad* como alguacil mayor, tras reclutar tripulantes en Málaga y su provincia para la expedición.

<i>Nacionalidad</i>	<i>Núm. tripulantes</i>	<i>Porcentaje</i>
España	171	64
Italia	35	13,2
Portugal	26	9,8
Francia	17	6,4
Flandes	4	1,5
Rodas	4	1,5
Alemania	4	1,5
Negros	3	1,13
Malaca	3	1,13
Inglaterra	1	0,36
TOTAL	265	100

Procedencia de las dotaciones de las cinco naos

Hay que tener en cuenta que Alemania e Italia eran conjuntos de diferentes Estados, y nada tenía que ver un veneciano con un napolitano, o un bávaro con un renano. Los hemos agrupados así por comodidad. Pero no hay mejor manera de mentir que la de usar las estadísticas a capricho. Si, como ven en el cuadro anterior, el número de españoles era abrumador, si nos fijamos solamente en los mandos, la cosa varía.

Si contamos los mandos salidos de Sevilla (cinco capitanes y cinco maestros, alguacil y piloto, mayores), resulta que seis eran españoles, cinco portugueses (a Serrano, tenido por portugués, lo tenemos ahora como natural de Fregenal de la Sierra, como más adelante veremos) y uno italiano; por tanto, la proporción de portugueses entre los mandos era mucho más elevada y, a partir de lo de San Julián, se acrecentó aún más. Sin embargo, repetimos, los que llegaron a la Especiería fueron dos españoles, y Carvalho, destituido por su inmoral conducta, se quedará en Tidore para siempre.

Para terminar con esta necesaria introducción, recordaremos también la Orden de Operaciones que en su día confeccionamos con los documentos publicados (capitulaciones, instrucciones, etc.) En esa Orden los cometidos fueron:

1. *navegar por el Atlántico en demanda de la costa sur del continente americano* (más al sur de lo descubierto en la última expedición de Solís, Río de Solís o de la Plata, en 1515);

2. «*buscar el estrecho de aquellos mares y pasar a la mar del Sur por donde llegará a las islas de la especiería ...*» (doc. 1 Fdez. Navarrete, pág. 28, y Estipulaciones, pág. 117);
3. «*... no se toque, ni descubra tierra, ni otra ninguna cosa dentro de los límites del Serenísimoy rey de Portugal, mi muy caro é muy amado tío y hermano, ni en su perjuicio ...*»;
4. «*una vez en dichas islas, haréis (...) asiento de paz é trato con el rey ó señor de la tierra, como vieredes que es más nuestro servicio ...*».

Finalidad superior:

PARA que la Corona se haga con el comercio de las preciadas especias.

Por lo tanto, volvemos a insistir en que nadie dio orden de dar la vuelta al mundo, como tampoco se indicó cómo volver a España. Las órdenes más concisas y concretas fueron las de no tocar tierras del rey de Portugal, y el objetivo era las islas de la Especiería: Ternate, Tidore, Mare, Moti y Makian, «na linha equatorial e longe do estreito de Malaca», información que poseía Magallanes debida a su amigo António Serrão, el cual alcanzaron dos de los cinco barcos, la *Trinidad* y la *Victoria*; la *Santiago* se había perdido en Santa Cruz, la *San Antonio* había desertado en pleno estrecho, y la *Concepción* fue quemada por inservible en Filipinas.

El regreso

La decisión de regresar abarrotados de especias tenía que correlacionarse con el profundo conocimiento de la monzón –en francés, *moisson* (1), sustantivo femenino; quizá de ahí venga que, en la Armada española, se respetará ese género femenino–. Efectivamente, el clima del Índico y mares adyacentes se basa en dos estaciones claramente diferenciadas: la estación de lluvias y la estación seca. La estación de lluvias o monzones abarcaría en teoría desde los meses de noviembre a marzo, con vientos del noreste –Elcano zarpará en diciembre–. Esta época se caracteriza también por ser la más fresca del año, en la que se dan temperaturas relativamente bajas, para un clima tropical, en zonas altas de montaña y volcanes. Desde los meses de abril a octubre predomina la estación seca, que a su vez corresponde con las épocas de más calor en el país y con vientos del suroeste –Espinosa, que zarpará en abril, imposibilitado de seguir aguas de Elcano, intentará el tornaviaje hasta la Nueva España–.

Ambos buques –lo sabemos con todo detalle por Pigafetta– abarrotaron sus bodegas de especias, sobre todo de clavo, y ambos, de común acuerdo, se

(1) De la palabra árabe *mawsim*, «estación; fiesta que se celebra en una época fija, la del peregrinaje a La Meca; para los marinos árabes: estación de vientos favorables para la navegación hacia la India», derivada de *wasama*, «marcar, designar».



<https://www.bing.com/images>

dispusieron a regresar, vía Timor, por el cabo de Buena Esperanza, que no era derrota conocida, pues los portugueses por entonces regresaban vía Cochín, y de allí, en flotas, se dirigían a pasar entre Madagascar y la costa africana, tenían puertos de apoyo en Mozambique y remontaban el cabo de las Agujas y el de Buena Esperanza, para luego aprovechar la corriente de Benguela, que les subía hasta el ecuador. Su clara intención queda evidenciada, pues tenían a bordo prácticos, pagados de antemano, que los llevarían hasta Timor.

Desgraciadamente la *Trinidad*, nada más ponerse en movimiento, comenzó a hacer agua por sus costuras de forma muy alarmante, por lo que regresó al fondeadero, donde

Espinosa se decidió a dar la banda para calafatearla –con el engorro de tener que descargar todo y almacenarlo hasta que quedase bien adobada–. Elcano, «viendo las barbas de su vecino...», decidió a su vez descargar parte de su preciosa carga y dejarla en tierra para mejor ocasión; además, dio tiempo a los suyos para que pudiesen enviar correo a sus familias por medio de la *Trinidad* por si ellos no lograban culminar el retorno.

Por fin, la *Victoria*, en escena que ha plasmado con maestría Ferrer Dalmau, dice adiós a la *Trinidad* el día 21 de diciembre del 1521.

Como habían previsto y concertado previamente con el rey de Tidore, Elcano hizo escala en Mutir (o Mare, que está exactamente sobre la equinoccial), donde embarcó madera y continuó a Timor, divisando cientos de islas difíciles de identificar por lo cambiante de la semántica en tierras donde han convivido razas y religiones diversas, diferentes culturas y distintos colonizadores. Pigafetta transcribiría los sonidos que escuchaba a los nativos, pero seguramente españoles, portugueses, ingleses u holandeses lo harían de otra forma. Él cita: Cayoán, Laigoma, Sico, Giogi, Cafi, Laboán (hoy parte de la isla de Bachián), Latalata, Jaboli, Mati, Batutiga, Lamatola y Tenetum. Otras islas son más conocidas y de más fácil identificación, como Buru, «a 3° 30' de latitud S y 75 leguas de Tidore», Ambón (Amboina, Kota Ambón), «a diez leguas al W de Buru», y que confina con Gilolo (Jilolo o Halmahera). A 35 leguas de Buru, SO¼S, encontraron la de Bandán «con otras trece», de todas las cuales describe sus producciones. Gracias a los benditos prácticos identifican Zolor, Nocemamor y Galián, y tras sufrir un duro temporal (10 enero 1522), llegaron con mucha dificultad a la isla de Mallua (la cual está en 8° y 1/3 según Albo), en la cual fondearon y, desde ella, Francisco de



Óleo de Ferrer Dalmau. Cortesía del Museo Naval de Madrid. Obsérvese el palo mayor forrado con cabos. El cuero, con el que había salido forrado de Sevilla, se lo había comido la tripulación en la Mar del Sur

Albo (2) identificará Liamán, Maumaná, Cisi, Aliquira, Bona, la Maluco, Ponón y Bera.

Entrado el mes de diciembre del 1522, era tal el cúmulo de islas que tenían a la vista que los prácticos malayos les aconsejaron fondear por las noches –algo idéntico hacía el buque escuela *Juan Sebastián Elcano* al pasar el estrecho de Magallanes y los canales de Chiloé en el siglo XX–, para no darse contra tanto islote y tanto arrecife; v. g, lo hicieron en Sulach (Xoula en la cartografía holandesa), donde se informaron de las islas que la rodeaban. Después barajaron las costas de Lamatola y Tenetum, para fondear de nuevo en la ya citada isla grande de Buru, en la que hicieron víveres:

«... cerdos, cabras, gallinas, cañas de azúcar, nueces de cocos, sagú, platos compuestos de bananas a los que llaman canalí y chicares, que aquí les llaman nanga. Los chicares son frutos parecidos a la sandía, pero su corteza está llena de nudos; dentro están llenos de semillitas rojas, parecidas a las pepitas del melón, sin cáscara leñosa, de una sustancia medular como las judías blancas, pero muy grandes muy tiernas y con sabor a castañas ...» (3).

(2) ELCANO, PIGAFETTA, MAX. TRANSILVANO, F. ALBO, G. DE MAFRA y otros: *La primera vuelta al mundo*, Miraguano-Polifemo, Madrid, 22012, 67-110.

(3) PIGAFETTA, A.: *ibídem*, p. 133.

Pigafetta describe lo que van observando entre Buru y Ambom (Amboina o Ambiau) y el crudo temporal que sufren el 10 de enero de 1522, tan duro que «hicimos voto de ir en peregrinación a N.^a S.^a de la Guía (4), si nos salvá-bamos»; Albo (5) anotó: «... corrimos con mal tiempo de la parte del Sur, costeamos varias islas y surgimos [fondeamos] en la postrera que se llama Malúa», y cita ocho más, cercanas a ella. Allí descubrieron graves daños en el casco, por lo que dieron la banda para carenarlo, y en ello emplearon dos semanas. Pigafetta dice: «Encontramos cabras, gallinas, pescados, cocos, cera y pimienta; por una libra de hierro viejo nos dieron quince libras de cera (6) y enseguida (...) partimos de Malúa [el sábado 25 de enero], y fuimos al S y hallamos la isla de Timor». En Malúa habían tomado otro práctico para llegar «a una isla en que abundaban muchísimos víveres» (7).

Continúa Albo:

«... costeamos la costa de E a W de la parte del N de la dicha isla, la cual está en altura de 9°, y la más cercana tierra de la parte del N, y esta tierra habrá diez leguas de camino, y esta costa está con Buró NE/SW cuarta de N/S en longitud de 197° y 45' (8), y esta isla de Timor costeamos toda la costa de E a W, hasta el pueblo de Manway (...) y al de Querú».

El propio Juan Sebastián de Elcano, en la carta que escribió al Emperador desde el fondeadero de Sanlúcar, afirma que descubrieron muchas islas riquísimas:

«... entre las cuales la de Bandam [Bacán] donde se dan el jengibre y la nuez moscada y Zalba, donde se cría la pimienta, y Timor, donde crece el sándalo, y en todas (...) hay infinito jengibre. Las muestras de todas estas producciones traemos para mostrar a V.M.

La paz y amistad de todos los reyes y señores de dichas islas, firmadas por sus propias manos, traemos para V.M, pues desean servirle y obedecerle como a su rey y señor natural [otro cometido cumplimentado]».

Dos tripulantes de la *Victoria* desertaron en Timor, Martín de Ayamonte y Bartolomé Saldaña, los cuales, hechos prisioneros por los portugueses, fueron enviados a Malaca, donde declararon ante el juez (9). De dicha declaración se

(4) No creemos se trate de la muy conocida hoy en día ermita viguesa; por entonces esa advocación existía en Madrid, Camas (Sevilla), Arbuio (Vizcaya)...

(5) ALBO, F.: *La Primera Vuelta al Mundo*, p. 88.

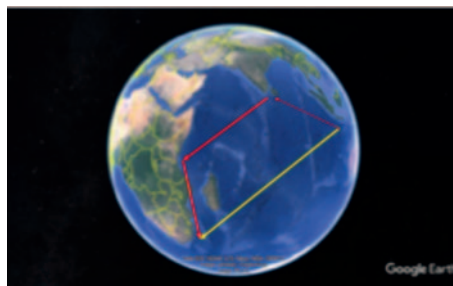
(6) PIGAFETTA: ob. cit., p. 134.

(7) *Ibíd.*, p. 134.

(8) El meridiano de referencia de Albo es el de la isla de El Hierro (Canarias). Pigafetta da siempre longitudes 25° menores, pues las referenciaba a la línea de demarcación de Tordesillas. La longitud exacta de Dili es 125° 33' 37'' de Greenwich; por tanto, constatamos que el error en Lera enorme.

(9) António Baião, en 1933, descubrió en la Torre do Tombo el documento «Auto das perguntas que se fizeram a dois espanhois que chegaram à fortaleza de malaca vindos de timor na companhia de Álvaro de Juzarte, Capitão de um junco», ahora redescubierto

desprende el recio carácter de Juan Sebastián Elcano, sus discrepancias con algunos subordinados que le recomendaban tomar otra derrota (más al norte y más «portuguesa»), y no la directa al cabo de Buena Esperanza que él mismo había elegido, las tácticas que utilizaban los nativos para matar a los europeos, y la procedencia de algunos de los componentes de la expedición de Magallanes; v. g., dicen que el capitán de la *Santiago*, Juan Serrano –como anunciamos más arriba–, al que suponíamos portugués e incluso hermano o pariente de Francisco Serrão, el amigo de Magallanes, era extremeño, español, de Fregenal de la Sierra.



La derrota portuguesa y la de Elcano

En Timor encontrarían alimentos para la larga navegación que les esperaba. El propio Pigafetta fue designado *cabo compra* y se ufano al conseguir, con lo poco que quedaba a bordo para «rescatar», «cinco cabras y dos cerdos (...) nos dio siete búfalos (...) le regalamos una tela, un paño indio de seda y algodón, varias hachas, cuchillos indios y europeos y unos espejos». El mismo cronista describe la gran isla de Timor, su producción, sus costumbres, las ciudades y el «mal de Job» (10), que los naturales achacaban a los portugueses. También hace descripciones de sus islas cercanas y de Java, mezclando realidades con fábulas conocidas de tiempos remotos.

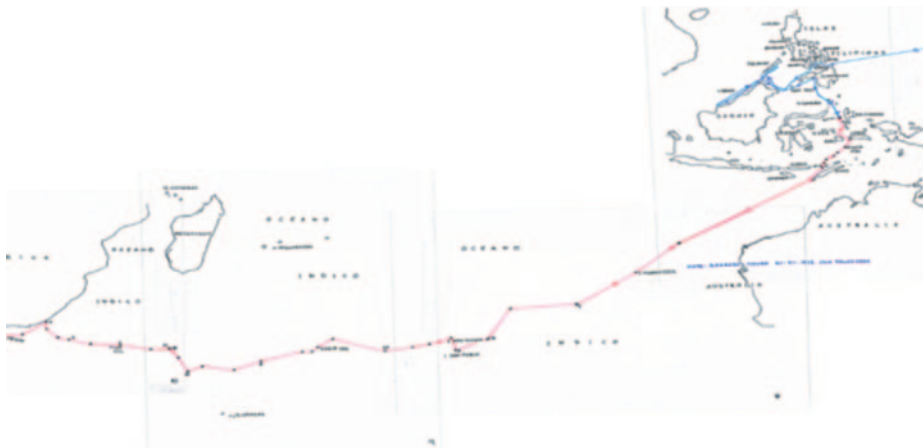
Por fin, el martes 11 de febrero de 1522 zarparon de Timor y enseguida reconocieron las islas de su extremidad suroeste, gobernando al oessuroeste, durante un mes, y después, acomodándose al viento, seguirán la derrota que mostramos en esta carta que fue confeccionada por el Depósito Hidrográfico de la Armada (a mediados del XIX) con las situaciones observadas y anotadas por el piloto Albo.

Pronto surgió un problema que el *cabo compra* de ocasión no describe en su relato, y fue que el ganado, por supuesto, bebía a diario agua dulce en cantidad respetable, y como el agua era tan escasa, los humanos podrían quedarse sin ella; por tanto, decidieron sacrificar los animales, pero carecían de sal suficiente para curar la carne y mantenerla comestible... –el «oro blanco» fue problema acuciante desde la desertión de la *San Antonio*–, y a los siete días comenzó la putrefacción, teniendo que arrojarla a la mar... A partir de ahí, confiesa Pigaffeta:

«Algunos de nosotros, y sobre todo los enfermos, hubiéramos querido tocar tierra en Mozambique, donde hay un establecimiento portugués, porque el barco

por el profesor Mazon y traducido por el Archivo General de Indias de Vevilla (<https://www.rutaelcano.commartin-ayamonte>).

(10) La sífilis, aunque ahora no se reconozca tal denominación.



Carta con las situaciones del piloto Albo

tenía una vía de agua, el frío nos molestaba mucho y, sobre todo, porque no teníamos más alimento que arroz ni más bebida que agua, pues toda la carne, por no tener sal con que salarla, se pudrió ...».

Avistamiento de la isla de Ámsterdam

«A los 18 del mes [marzo] tomé el sol en $49,5^{\circ}$, el altura [sic, por latitud] vino a ser $37^{\circ} 35'$ (...) vimos una isla muy alta, y fuimos a ella para surgir y no pudimos tomarla, y amainamos, y estuvimos al reparo (11) hasta la mañana (...) *está en los 38° de la parte del S*, y parece que *está deshabitada*, y no tiene arboleda ninguna y boja obra de seis leguas» (12).

Era la actual isla de Ámsterdam ($38^{\circ} 43' S-77^{\circ} 31' E$), bautizada así por el capitán holandés Antoine Van Diemen en 1633. Hasta 1696 no se produjo el primer desembarco documentado. Tras un fracasado intento de colonización en 1871, en 1874 una comisión científica francesa fue allí para realizar las observaciones del tránsito de Venus. Finalmente, Francia se posesionó de ella en 1892.

Se repitió el sufrimiento experimentado en la Mar del Sur, ante el avistamiento de atolones inabordables por las rompientes de las barreras coralíferas. Aquí debió de disuadirle la comentada falta de vegetación, la sensación que tuvieron de estar inhabitada y la pérdida de tiempo que supondría intentar desembarcar en ella, con la gran probabilidad de no encontrar víveres o agua.

(11) Navegar «al reparo» quiere decir con poca vela.

(12) ALBO: ob. cit., p. 92.

También se ha especulado sobre si el avistamiento se produciría estando a sotavento de ella.

Inciso sobre Espinosa

Gonzalo Gómez de Espinosa, con la monzón de verano, va a intentar regresar cruzando la Mar del Sur para llegar a la Nueva España. Zarpó el día 6 de abril y regresará, fracasado, el 3 de julio del mismo 1522. Salió con cincuenta hombres; regresaron dieciocho y tuvo tres desertores. No alcanzó la corriente del Kuroshio (13) –que los hubiese aportado a California– por muy pocas millas.

António Brito, gobernador portugués en la Especiería, los detuvo cuando Espinosa pidió auxilio, los metió en prisión y los envió malamente a Lisboa a través de la India. Llegaron tres en 1526. Espinosa y Ginés de Mafra –su relación está publicada, y él se embarcará en la de Villalobos, que dará nombre a Filipinas–, liberados a instancias del Emperador –las relaciones con Portugal, gracias a su boda con Isabel, eran mucho mejores que cuando la zarpada de Sevilla–, pasarán a declarar a Valladolid, como cuatro años antes había hecho Juan Sebastián Elcano.

El Índico y otra vez el Atlántico. «Esclavos más del honor que de su propia vida ...» (Pigafetta)

«Abril de 1522. Para doblar el cabo (...) tuvimos que permanecer nueve semanas enfrente de este cabo, con las velas recogidas, a causa de los vientos del O y del NO, que tuvimos constantemente y que acabaron en una horrible tempestad (...) es el más grande y peligroso cabo conocido de la tierra.

06.05.1922 [Albo lo fecha en el 22 de mayo, que es lo acertado]. Finalmente, con la ayuda de Dios pasamos el terrible Cabo; pero tuvimos que acercarnos a cinco leguas (con el consabido temor a ser presos de los portugueses), sin lo cual nunca lo hubiéramos pasado» (14).

Elcano, en la derrota de la travesía del Índico, alcanzó una latitud S de 40° 30' (lunes 14 de abril, según Albo), enseguida subió poco a poco hacia el norte, con rumbos de componente oesnoroeste y vientos duros que, a veces, les hacían desandar lo ganado. Así finalizaron abril en 36° 27' S, gobernando al O ¼ al NO. El cabo de Buena Esperanza distaba 142 leguas (426' o 789 km). En mayo, Albo no baja el sol hasta el día 5, pero montar el Cabo (34° 33' S) y el cabo de las Agujas (34° 59' S), que es el punto más austral del continente africano, duraría dos semanas y no las nueve que exageradamente anotó Pigafetta.

(13) La corriente de Kuroshio (en japonés: 黒潮, *Kuro Shio*, «corriente negra» o agua marina; conocida también como Kuro-Shivo y, antiguamente, como la del tornaviaje).

(14) PIGAFETTA: ob. cit., p. 141; ALBO: ibídem, p. 97.

Albo continúa anotando los rumbos, las alturas, y con frases cortas aclara la situación: «A los siete del dicho mes [mayo] tomé el sol en 36° y $3/4$; tenía de declinación 19° y $17'$; vino a ser el altura [latitud] $33^{\circ} 58' S$; la derrota fue al NW; el Cabo me está al Este lejos de mí 57 leguas» (15).

Por tanto, parecía que habían montado el Cabo y navegaban a prudente distancia de tierra ($171'$), y el día 8 iban aproados «160 leguas en derecho al Río del Infante», bautizado así por Bartolomé Dias (hoy en día Groot-Visrivier o río Fish) en honor del infante don João, comandante de una de las carabelas cuando se montó, por fin, el cabo de Buena Esperanza en enero de 1488 (su desembocadura está en $33^{\circ} 52' S$ y $27^{\circ} 45' E$); con esto supieron que no estaban en el Atlántico, pues la costa *corre nordeste-sudoeste cuarta del este-oeste*, o sea la oriental de la actual Sudáfrica.

El viernes día 9 de mayo fondearon, pero el tiempo les hizo levar enseguida y «vimos muchos humos, y era muy pelosa, sin arboleda ninguna y esta costa corre NE-SW; está en altura de 33° , y el día fue sábado a los diez de dicho mes [mayo] ...». Por tanto, la angustiada situación de agua y víveres continuó inalterada. El 13 seguían a la vista de tierra, gobernando al oessuroeste y cerca del río de la Laguna –si la latitud está bien calculada, este río es el del Infante–. El 14 la meridiana le da una latitud de $35^{\circ} 32'$, «y estoy con el Cabo de las Agujas Este-Oeste cuarta del Noroeste-Sureste, largo de él 7 leguas a la mar ...»; el 15 continúan en el mismo punto. El 16, en $35^{\circ} 39' S$, sitúa el cabo de Buena Esperanza al ESE-ONO y 20 leguas. El viento es del oeste, y por tanto no pueden avanzar apenas; además, «este día quebramos el mástil y la verga del trinquete y estuvimos todo el día al reparo ...»; sin embargo, el Cabo ya lo marcan por la aleta de estribor a $60'$, resguardo suficiente para montarlo sin temor a los portugueses; por eso, el 18 anota Albo: «... el camino fue el OSO y al SSO, con mucho viento, y no pudimos andar adelante, que el agua corría mucho [la corriente] al ENE y el día fue domingo». El día 20, en $33^{\circ} 24' S$, el Cabo demora al N, NO-SE $1/4$ E-O; el 22 están en $31^{\circ} 57'$, y a 70 leguas del Cabo, lo habían montado definitivamente. Finalizan el mes en $12^{\circ} 30' S$, en aguas de Luanda (a $180'$ de ella). La corriente de Benguela los benefició y condujo a latitudes más cálidas.

Resumiendo lo del Cabo, los problemas fueron muchos. Se intuye, siguiendo bien a Albo, que encontraron los famosos remolinos que desconcertaron al piloto, pues v. g. un día observó y se situó; luego, hubo varios días de cerrazón, y cuando vuelve a situarse, está en el mismo punto; sin embargo, él veía a la proa cortar el mar y a la popa dejar estela... Lo que no sabía es que el remolino lo había llevado al mismo sitio. Esos remolinos están en el origen de la fábula del holandés errante. Y, concluyendo, primero intentaron pasar muy al sur del Cabo, pero no lo consiguieron, y por fin, acercándose más a tierra, lograron montarlo.

(15) ELCANO: *ibídem*, p. 96.

Hacia Cabo Verde

La corriente de Benguela y los alisios del sureste hicieron fácil la navegación hasta el ecuador, que cortaron entre los días 7 y 8 de junio, continuando en demanda de las peligrosas, por ser portuguesas, islas de Cabo Verde. El día 7, Albo se sitúa en 1° 2' S y «el cabo Las Palmas me está al NO 80 leguas de él, y el día fue sábado». Al siguiente anota 0° 44', navegando al NO ¼ N, y el 15, por la proximidad a los bajos de la costa, se pasan la noche sondando, encontrando fondo en 23 brazas. El 17, la corriente les abate hacia el río Grande (hoy en Guinea Bissau), y como la sonda va descendiendo hasta cuatro brazas, fondean al día siguiente. Desgraciadamente, el inmenso manglar senegalés les impidió hacer aguada o tomar víveres, así que volvieron a fondear la noche del domingo 22 con el mismo resultado, y el 25 alcanzan los 11° 20' N. Al finalizar el mes están N-S ¼ del NO-SE Cabo Verde (25').

El 1 de julio deciden arrumbar a Cabo Verde para aprovisionarse, porque de otra forma no serían capaces de subsistir, y

«a los 9 del dicho [julio 1522] no tomé el sol, y surgimos en el puerto de Río Grande [Ribeira Grande de la isla de Santiago] (...) y este día fue miércoles, y *este día tienen ellos por jueves*; y así creo que nosotros íbamos errados en un día y estuvimos hasta el domingo en la noche, e hicimos a la vela por miedo al mal tiempo y travesía del puerto [por miedo a garrear e irse sobre la costa]» (16).

Lo experimentado por la dotación de la *Victoria* en Cabo Verde fue la primera anotada en crónica alguna. Albo creyó que ellos mismos eran los equivocados, sin meterse en honduras y sin reparar en los horarios que impone el caminar del sol. Los remordimientos asaltaron a los católicos tripulantes, atribulados ante la posibilidad de haber llevado la fecha equivocada y no haber guardado los preceptos dominicales y festivos cuando procedía o, incluso, haber comido algo de carne en viernes –no pudo haber sido mucha, pues ya saben la carestía espantosa que padecieron...–.

El aprovisionamiento conseguido en San Miguel permitirá que dieciocho de los tripulantes de la *Victoria* lleguen vivos a Sevilla. Pero por poco se quedan sin completar el viaje pues, cuando un comerciante caboverdiano exigió el pago, un marinero español declaró que tenían clavo suficiente para pagar... Llegado a oídos del gobernador, ordenó inmediatamente la caza de los «espanhóis». Elcano, al recibir la noticia, tuvo que picar los cables y salir con los veintidós hombres que tenía a bordo, de los que cuatro fallecerán en esta última etapa, dejando a trece prisioneros de los portugueses.

(16) ALBO: ob. cit., p. 103.

En demanda de Sanlúcar de Barrameda

El día 16 reanudan la derrota desde los 14° 14' N, pero hasta el 18 no logran vientos que les permitan hacer rumbos de componente norte. El 23 ya están 18° 6' N, y el 28 «estaban con Tenerife ENE-OSO y en 22° 1' N». Los días siguientes consiguen un buen andar, gobernando al NNO y NO ¼ N, terminando el mes en 25° 35' N y con rumbo nornoroeste.

Debido a la «Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa, que fue en la nao *Victoria* el año de 1519» (17), conocemos la «Vuelta de Mina», por tanto, la derrota apropiada para ganar el cabo de San Vicente partiendo de Cabo Verde, que es la que se vio obligado a seguir Juan Sebastián Elcano; anotaremos solamente lo que dice Albo del mes de agosto, cuando navegaron en demanda de las Azores dejando la isla de El Hierro al este (da referencias de Fayal, Pico y San Miguel, pero no cita las Madeira), y que finaliza cuando corrían francamente al este o al estesureste, y el 1 de septiembre, (...) «en 37° 14' N, la derrota fue al E cuarta al SE, y la nao me hizo el camino al E-SE, y estoy del cabo de San Vicente 81 leguas, y este día mandé ir al E, y el día fue lunes» (18).

Finaliza Albo su diario con su conciso lenguaje náutico:

«A los 3 del dicho [septiembre de 1522] tomé el sol en 57° (...) vino a ser la altura 37° 8' N, y la derrota fue al E; estoy lejos del cabo ocho leguas, y el día fue miércoles, y esto fue al mediodía. A los 4 del dicho en la mañana vimos tierra y, era el cabo San Vicente, y nos estaba al NE, y así cambiamos la derrota al E-SE por apartarnos del mismo cabo».

Recalada perfecta, con San Vicente por la amura de babor pero, para rematar la navegación, tenemos que retomar el relato de Pigafetta, el cual escribió:

«Llegamos 18 a Sanlúcar. Gracias a la Providencia, entramos el sábado 6 de septiembre en la bahía de Sanlúcar, y de sesenta hombres que componían la tripulación cuando salimos de las islas del Maluco, no quedábamos más que dieciocho, la mayor parte enfermos. Los demás, unos se escaparon en la isla de Timor, otros fueron condenados a muerte por los crímenes que cometieron y otros, en fin, perecieron de hambre.

Longitud del viaje. Desde nuestra salida de la bahía de Sanlúcar, hasta el regreso, calculamos que recorrimos más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, dando la vuelta completa al mundo, navegando siempre de levante a poniente.

Llegada a Sevilla.— El lunes 8 de septiembre echamos anclas junto al muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería ...» (19).

(17) *Ibidem*, p. 115.

(18) *Ib.*, p. 18.

(19) PIGAFETTA: *ob. cit.*, pp. 142-143.

La carta de Juan Sebastián Elcano al Emperador desde el fondeadero de Sanlúcar (18 y 13, Cabo Verde)

Comienza con una somera descripción del viaje y sus dificultades, de la que ya transcribimos algunos datos, enseguida:

«... Y por tanto suplicamos a tu Alta Magestad que provea al rey de Portugal por los trese hombres que tanto tiempo tienen servido. Más sabrá tu Alta Magestad lo que en más avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza de mundo, yendo por el occidente e viniendo por el oriente.

Suplico y pido por merced a tu Alta Magestad por los muchos trabajos e sudores e hambre e sed e frío e calor que esta tu gente ha pasado en tu servicio, les hagas merced de la cuarta parte e vintena de sus caxase quintalada [libres de impuestos reales].

Así, me quedo besando pies e manos de tu Alta Magestad. Fecha en la nao *Vitoria*, en Sanlúcar, a VI de setiembre de mil e quinientos e veinte e dos años.

Servidor de tu Alta Magestad

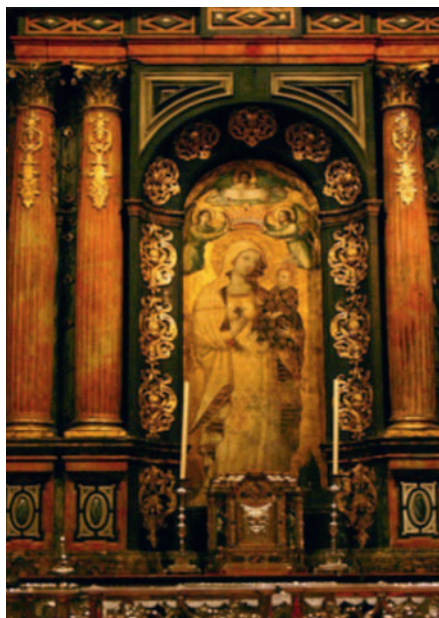
El Capitán Juan Sebastián Elcano».

Por tanto, hablando de tú y de «Alta Majestad...». Observé, en mis años mozos de oficial embarcado, que los *chos* vascos eran capaces de hablar de tú y de vuestra excelencia al tiempo... De casta les viene. La carta ejemplifica al comandante de barco preocupado por su dotación, tanto por los dieciocho llegados como por los trece dejados en Cabo Verde, que no alardea en demasía y que da conciso parte de lo acaecido.

Tras el fondeo en Sanlúcar, río arriba hasta Sevilla, el catolicismo, sin el cual no pueden explicarse muchas cosas de esta gran odisea, sale otra vez a relucir, y así como lo último que había hecho Magallanes, antes de salir de Sevilla, fue ir a encomendarse a Nuestra Señora de la Victoria, en la capilla de Santa Bárbara de la iglesia de Santa Ana de Triana (por entonces capilla exenta), Elcano y los suyos fueron a postrarse a la Santa Iglesia Catedral, ante la imagen de Nuestra Señora de la Antigua que en ella se venera.



Nuestra Señora de la Victoria



Santa María de la Antigua

Bibliografía

- BLANCO NÚÑEZ, José: «A Expedição de Magalhaes. Organização e Métodos», en *VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, 2002.
- CARO PROENÇA, José: «Fernão de Magalhães. A sua viagem no Pacífico», en *VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, 2002.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación», en *Actas del Congreso Historia de los Descubrimientos*, Madrid, 1992.
- COMELLAS, José Luis: *La Primera Vuelta al Mundo*, Madrid, 2012.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv* IV, Madrid, 1837.
- FONSECA, João Abel da: «De perseguidor de Fernão de Magalhães a descobridor da Austrália?», en *VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, 2002.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La nao Victoria y su vuelta al mundo*, Gijón, 2019.
- PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje en torno al globo*, Espasa Calpe (Austral), Madrid, 1963.
- VV.AA.: *La primera vuelta al mundo*, Miraguano-Polifemo, Madrid, 2012.
- VV.AA.: *Desvelando horizontes* (3 t.), Ministerio de Defensa, Madrid, 2019.