

EL VIAJE. ETAPAS Y DERROTAS SEGUIDAS

Luis MOLLÁ AYUSO



*Vienen de Sanlúcar, rompiendo el agua,
a la Torre del Oro
barcos de plata.*

Lope de Vega.



N los primeros días del mes de agosto de 1519, tras un largo periodo de preparación no exento de tensiones entre el capitán general Magallanes y los oficiales de la Casa de la Contratación, la expedición quedó lista para su partida en el muelle de las Mulas de Sevilla, situado frente a la Torre del Oro, en el margen derecho del río Guadalquivir en su fluir hacia el mar, echando a navegar pocos días después con cada nao a la vista de las demás, pero maniobrando con independencia para mejor sortear los peligros que entonces escondía un río sin dragar, con peligrosos remolinos y corrientes, pilares de puentes antiguos destruidos en viejas batallas e incluso piratas que lo remontaban inopinadamente en busca del botín de las naves y pueblos mal defendidos.

La expedición permaneció cuarenta días en Sanlúcar terminando de reabastecerse, y, por fin, el 20 de septiembre las naos salieron a la mar, sortearon la peligrosa barra de Sanlúcar y pusieron rumbo a Tenerife a través del entonces llamado mar de las Mujeres, conocido así porque su navegación era tan simple que hasta una mujer podría llevarla a cabo, insinuación que hoy no sería consentida en modo alguno.

A la salida de Sanlúcar un total de 234 hombres se distribuían entre las cinco naos. De día la navegación debía hacerse con todos los buques a la vista. De noche la capitana navegaba delante del resto con una antorcha de

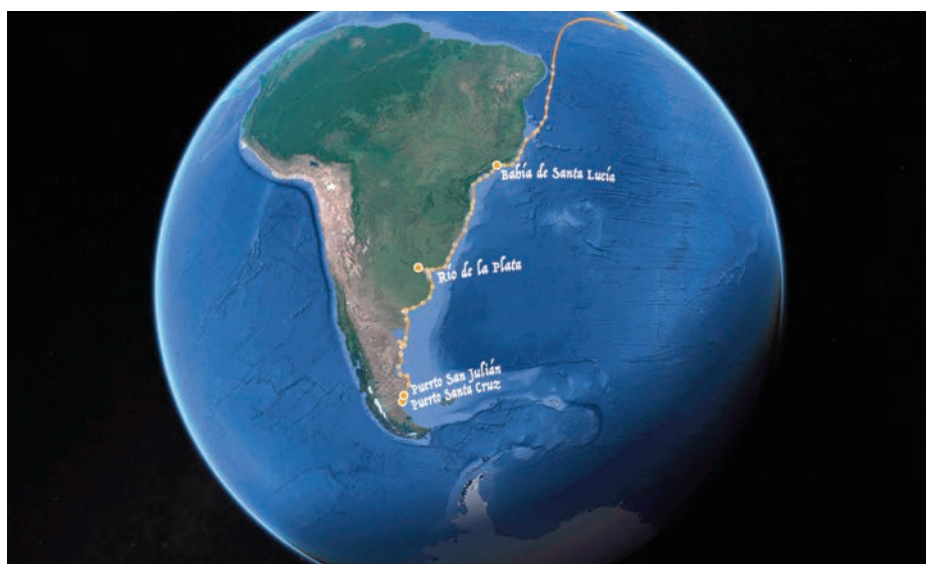
leña a popa a modo de farol que servía de guía al resto. Cada noche se montaban tres guardias. La primera al imponerse la oscuridad, la segunda, llamada *modora*, en medio y la tercera hasta el amanecer. La tripulación se repartía entre las tres guardias, la primera bajo la responsabilidad del capitán o el contraamaestre que se turnaban cada noche, la segunda por el piloto o el timonel y la tercera por el maestre. El 26 de septiembre, sin incidencias notables, las cinco naos entraban en Santa Cruz de Tenerife.

Poco antes de la salida de Sevilla Juan Rodríguez Fonseca, obispo de Burgos y presidente de la Casa de la Contratación, había purgado las tripulaciones de extranjeros, especialmente de portugueses, en beneficio de oficiales y marineros castellanos, lo que originó un profundo sentimiento de desconfianza y rechazo en Magallanes. Dos de las naos, la capitana *Trinidad* (Fernando de Magallanes) y la pequeña *Santiago* (Juan Rodríguez Serrano), quedaron en manos de capitanes portugueses y las otras tres, *Concepción* (Gaspar de Quesada), *Victoria* (Luis de Mendoza) y la *San Antonio* (Juan de Cartagena), quizás la más importante de las cinco por ser la más grande y por sus funciones de nao despensa, ya que albergaba la mayoría de los alimentos, al mando de nobles castellanos. Además, Cartagena fue nombrado «conjunta persona», lo que lo situaba al nivel de Magallanes y establecía de facto una de esas bicefalías que tan malos resultados suelen dar en la mar. En Tenerife, lejos del largo brazo de la Casa de la Contratación, Magallanes contrató más marineros y el rol ascendió hasta 265 hombres.

Poco después de la expedición entró en Santa Cruz una carabela ligera en la que el suegro de Magallanes le traía dos noticias que aumentaron su desconfianza, por una parte el rey Manuel I de Portugal había despachado una flota de combate con el fin de hundir sus naos y por otra que los capitanes castellanos estaban prestos a revolverse contra su autoridad si no seguía fielmente los dictados de Fonseca. Aunque la estancia en Tenerife debía alargarse todavía unos días, Magallanes dio orden de zarpar a toda prisa y en lugar de escoger la derrota al Caribe propia de los buques castellanos en virtud de los acuerdos de Tordesillas, corrió a esconderse al sur de la isla frente a la localidad de Granadilla de Abona. A pesar del mandato de Fonseca de consensuar las órdenes con sus capitanes, Magallanes excusó su decisión en la búsqueda de las mejores fuentes de agua y de la magnífica resina que daban los pinos del lugar, tan necesaria para el calafateado de las naos. Los capitanes castellanos le echaron en cara que no hubieran sido consultados y se sintieron insultados cuando Magallanes ordenó tomar rumbo sur, precisamente la ruta de los portugueses, lo que alimentó las murmuraciones de los insatisfechos que acusaban al capitán general de trabajar secretamente para el rey Manuel. En la soledad de su camarín, Magallanes probablemente trataba de encontrar respuesta a la inquietante paradoja de que los portugueses lo buscaran para eliminarlo por trabajar para los castellanos mientras que estos lo acusaban precisamente de lo contrario.

Durante más de dos meses la flota desfiló frente a la costa africana a la altura de Guinea y Sierra Leona hasta alcanzar el ecuador, alternando el tiempo entre la ausencia absoluta de viento y largas semanas sin pausa en las lluvias, dándose entre ambas situaciones en más de una ocasión la aparición del Cuerpo Santo, término acuñado entre la marinería para referirse al Fuego de San Telmo, lo que no hacía sino aumentar los miedos de los supersticiosos marineros. Desaparecida la Estrella Polar, la flota puso rumbo suroeste hasta la tierra del Verzin (Brasil), dando el ancla el 13 de diciembre en una plácida ensenada frente a una aldea de indios a la que, siguiendo la costumbre castellana de usar el santoral como guía bautizaron como Santa Lucía (Río de Janeiro).

Tras trece días de descanso, el 26 de diciembre la expedición volvió a arrumbar al polo antártico en su búsqueda del paso al Mar del Sur. En Santa Lucía, Magallanes cometió dos errores por los que tuvo que pagar un alto precio. Motivado por ciertas insidias intestinas, Juan de Cartagena fue depuesto como capitán de la *San Antonio* y obligado a embarcar como sobresaliente (sin cargo) en la *Concepción*, mientras que Estevao Gomes, experimentado navegante portugués que llevaba diez años al servicio de Castilla y que acompañaba a Magallanes como consejero en asuntos de navegación, fue también desembarcado, en su caso a la *San Antonio*, porque hacía sombra a Magallanes e indisponía a la tripulación con sus murmuraciones, pues entendía que por experiencia y años de servicio a la Corona él debía haber sido elegido



Periplo atlántico de la expedición.

capitán general. En cualquier caso, en una expedición en la que se daban tantos desencuentros que la acercaban al motín que no tardaría en llegar, dos enemigos tan señalados de Magallanes debían haber permanecido a bordo de la capitana bajo el control del capitán general, y en lugar de eso, uno, Cartagena, fue desembarcado a la *Concepción*, donde, junto a Quesada, habrían de constituir el embrión del motín de San Julián, mientras que el otro fue desembarcado a la *San Antonio*, cuyo nuevo capitán, Álvaro Mesquita no tenía otro mérito que el de ser primo de Magallanes, con lo que lo que este ganaba en confianza, por mor de la sangre, lo perdía en la ausencia de conocimientos marineros y capacidad de liderazgo de un hombre que terminó siendo presa fácil de Estevao Gomes, que no encontró demasiados obstáculos para conducir a la más importante de las naves al motín y a la deserción.

En los 34° de latitud sur los marinos exploraron el mar de Solís (Estuario del río de la Plata), rebautizado así cuando el piloto mayor de la Casa de la Contratación Juan Díaz de Solís encontró allí la muerte a manos de indios caníbales tres años atrás cuando buscaba el paso al Mar del Sur. Obviamente, Magallanes tampoco lo encontró y como quiera que muchos susurraban que el portugués había asegurado al rey Carlos que aquel era el lugar de encuentro de ambos mares, las murmuraciones aumentaron y la convivencia alcanzó los límites de lo tolerable. El 1 de abril de 1520 las naves se refugiaron en la ensenada de San Julián, en los 49° sur, dispuestas a dejar pasar el invierno austral. En ese momento la situación era de tal tensión que no tardó en producirse el motín, que pudo ser sofocado gracias a la ayuda de Gonzalo Gómez de Espinosa, alguacil de la expedición, aunque significó la muerte, entre otros, de Quesada y Mendoza, y la prisión de Cartagena, al que, dada su encumbrada posición y cercanía a Fonseca, de quien algunos aseguraban que era hijo natu-



Estrecho de Todos los Santos, posteriormente rebautizado como de Magallanes.

ral, Magallanes no se atrevió a ajusticiar, abandonándolo a su partida en tan inhóspita tierra. Del juicio posterior al motín devinieron no pocas penas capitales, conmutándose la mayoría por la falta de manos que hubiera supuesto ejecutarlas. Entre otros salvó la cabeza Juan Sebastián de Elcano. Durante la estancia en San Julián se perdió la *Santiago* aplastada contra los acantilados durante un temporal.

Por fin, el 18 de octubre de 1520 encontrarían un cabo que bautizaron como el de las Once Mil Vírgenes y que cuarenta días después los conduciría al Mar del Sur que con tanto ahínco habían buscado. Lamentablemente, en ese punto desertaría la *San Antonio*, dejando a la flota prácticamente sin alimentos y con 51 pares de manos menos.

El nuevo océano, rebautizado por Magallanes como Pacífico (seguramente porque no era época de monzones), vería llegar desde oriente tres únicas naves de las cinco con que contaba la expedición originalmente.

Tras celebrar una asamblea con sus capitanes, Magallanes dispuso navegar al norte cerca de costa para avituallarse de agua y alimentos en tierra cada vez que fuera necesario, con idea de ascender hasta la latitud de las Molucas y



Nao *Victoria* cruzando el estrecho de Magallanes, obra del pintor chileno Guillermo Muñoz Vera.

proceder en su demanda a continuación con rumbo oeste, sin embargo, solo dieciocho días después, contraviniendo su propia orden el capitán general ordenó rumbo noroeste para cruzar el océano en diagonal. Fue su tercer error grave, pues para su desgracia en su derrota no encontró más que un par de atolones desiertos yermos en agua y alimentos, con lo que el escorbuto no tardó en presentarse causando una veintena larga de muertes. Se desconocen las razones de este inopinado cambio de criterio por parte de Magallanes, aunque su fundamento pudiera encontrarse en el miedo a Fonseca, sobre todo tras los sucesos de San Julián que el presidente de la Casa de la Contratación debía conocer a esas alturas de labios de Estevao Gomes, y cuyo largo y siniestro brazo bien podía llegar a la nueva gobernación de Castilla del Oro situada a orillas del Pacífico, en territorio de lo que hoy serían tierras de Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

En cualquier caso, después de tres meses de durísima navegación la flota llegó a un grupo de islas habitadas, echando el ancla frente a la mayor de todas situada en los 12° de latitud norte y que, siguiendo la tradición del santoral, Magallanes decidió bautizar como isla de San Basilio (hoy isla de Guam). Sin embargo, ante la sorpresa de todos, los indios que la habitaban se presentaron a bordo manejando unas embarcaciones extraordinariamente rápidas y se dedicaron a robar cuanto objeto llamaba su atención, hasta que Gómez de Espinosa ordenó repelerlos con fuego de arcabuz, quedando el archipiélago consignado en la bitácora como islas de los Ladrones.

Navegando hacia el oeste no tardó en aparecer un nutrido grupo de islas siguiendo una a la otra de forma que parecía que no se acababan nunca. Magallanes decidió bautizarlas con el nombre genérico de archipiélago de Pascua y en todas cuantas resultó necesario encontraron agua, comida y buena disposición por parte de los nativos, aunque no las anheladas especias. Sorprendido, el capitán general comentó la ironía de que durante meses había navegado sin encontrar islas y ahora surgía una docena por el horizonte en cada singladura. Los pilotos sabían por la latitud en que se movían que las Molucas debían quedar al sur y sin embargo Magallanes mantenía la orden de navegar al oeste, lo que llevó a algunos a pensar que se había perdido y a otros a imaginar que buscaba territorios con cuyos jefes establecer tratados comerciales, pues, junto a la certificación de la situación de las Molucas respecto al tratado de Tordesillas, ese era uno de los objetivos principales del viaje.

El 7 de abril de 1521 llegaron al puerto de Sugbó (Cebú), situado en una amplia ensenada salpicada de poblados, siendo recibidos amistosamente por el rajá Hummabon que se prestó a establecer relaciones comerciales con el rey de España, de forma que durante las siguientes semanas estuvo mostrando a Magallanes cuantos productos podían servir a Castilla para sustentar el tratado, entre ellos oro y ciertas formas de especias, aunque no del tamaño y calidad de las que esperaban encontrar en las Molucas. Viendo Hummabon la

satisfacción que aquellos productos causaban en el ánimo de Magallanes, le ofreció poner a su disposición todo el archipiélago si con sus armas de fuego fuera capaz de someter a un cacique díscolo de nombre Lapulapu que habitaba en la isla de Mactán. A pesar de las advertencias de sus subordinados, Magallanes pensó que una victoria militar le ayudaría a regresar a España como un héroe y navegó a Mactán, donde el 27 de abril se avino a combatir con Lapulapu. Fue su cuarto y definitivo error, además del más grave, pues el rajá de Mactán le dio una soberana lección táctica y terminó causándole la muerte.

Vencidos y humillados, los expedicionarios regresaron a Cebú. Allí Hummabon se dio cuenta de que aquellos hombres no eran invencibles y que seguramente Lapulapu vendría a por él por haberlos instigado en su contra, de modo que, para congraciarse con él y conchabado con Enrique de Malaca, esclavo personal del fallecido Magallanes, urdió una trampa en la que dieron muerte a traición a un alto número de expedicionarios durante una cena servida en honor del capitán general. Desconsolados por la pérdida de su comandante y tantas otras vidas en la batalla de Mactán y la traición de Sugbó, los marinos abandonaron la ensenada a toda prisa. No contando con tripulación suficiente para las tres naves decidieron quemar la *Concepción*, por considerar que era la que en peor estado estaba.

Huérfanos de su comandante, la expedición navegó durante días como espíritus errantes bajo el mando del portugués Lopez Carvalho. Igual que su predecesor y también sin razones aparentes, Carvalho abandonó el rumbo sur que debía conducirles a la latitud de las Molucas y se dedicó a deambular de isla en isla por el mar de Joló. Desconfiados, desembarcaron solo cuando la falta de alimentos o agua resultó acuciante. De este modo visitaron la isla de



Periplo a lo largo del archipiélago filipino.

Bohol, Panglao, Mindanao, isla de Kagayan y finalmente la de Palawan, donde fueron atendidos y pudieron cubrir sus necesidades. En Palawan escucharon maravillas de la vecina ciudad de Brunéi, donde llegaron el 9 de julio y encontraron una civilización tan avanzada como la europea y aunque fueron bien recibidos e incluso puede que algún alto cargo de la expedición sintiese la tentación de desertar, la relación terminó mal y tuvieron que abandonar la ciudad a toda prisa 20 días después de llegar.

Tras permanecer 37 jornadas en una isla sin identificar entre Brunéi y Palawan para reparar y calafatear las naves, a esas alturas muy maltrechas, acordaron la destitución de Carvalho por algunos casos oscuros de corrupción y el nombramiento de Espinosa (que ya era capitán de la *Trinidad*) como capitán general de la flota. Juan Sebastián de Elcano, por su parte, fue nombrado capitán de la *Victoria*. Con esta nueva organización cesó la deriva en los rumbos y las dos naves llegaron finalmente a Tidore, en las Molucas, el 8 de noviembre. En Tidore los expedicionarios encontraron un rey, Almansur, con mucha predisposición a comerciar con ellos, y lo que resultó mejor, leal a los pactos contraídos. Durante algo más de cuarenta días las dos naos cargaron todo el clavo que pudieron almacenar, aunque a la hora de la salida la *Trinidad* hacía agua de manera peligrosa por lo que hubo de permanecer en la isla reparando durante cuatro meses, transcurridos los cuales inició el viaje de regreso por el este en dirección a Castilla del Oro, pero los vientos contrarios, los fuertes temporales y la falta de alimentos los obligaron a regresar a Tidore, donde fueron capturados por los portugueses que los sometieron a trabajos forzados tan duros que únicamente sobrevivieron tres hombres. Al mando de Juan Sebastián de Elcano, la *Victoria* zarpó de Tidore el 21 de diciembre con 47



Tránsito de las Molucas a Timor, antesala del trayecto más duro al que hubo de enfrentarse Elcano.

tripulantes y 13 indios como dotación humana y una carga de 600 quintales de clavo (unas 27 toneladas). Durante una semana recorrieron diversas islas recogiendo muestras de especias para llevárselas al emperador y pasaron 15 días en la isla de Mallúa (hoy Pulau-Wetar) para reparar los desperfectos causados por una violenta tormenta.

Transcurrido este tiempo saltaron a la cercana isla de Timor, donde llegaron el 25 de enero de 1522 y salieron a navegar once días después, enfrentándose a la fase más dura de su periplo, pues se trató de una travesía de 153 días sin tocar tierra por miedo a los portugueses, cruzando dos veces la línea equinoccial, la primera hasta los 40° de latitud sur, donde se vieron sometidos a las peores condiciones atmosféricas con mares embravecidas y vientos y corrientes adversas. Con la nave a punto de quebrar y la mayoría de los hombres enfermos, decidieron, impulsados por el hambre después de haberse comido el serrín, el cuero de las velas y cuantos roedores había a bordo, entrar en la isla principal del archipiélago de Cabo Verde simulando una nave castellana averiada de regreso de La Española. Descubierta la trampa, el 13 de julio Elcano ordenó zarpar a toda prisa dejando en la isla trece hombres, que con los tres supervivientes de la *Trinidad* serían repatriados tiempo después a instancias del emperador.

Navegando rumbo a España, decidieron no entrar en Canarias por miedo a los portugueses. Cuando más perentoria era la necesidad de regresar a casa el



En la parte final del viaje, además de a mares embravecidos, al hambre y a las enfermedades, y todo ello a lomos de una nao desvencijada, los dieciocho supervivientes tuvieron que enfrentarse a los portugueses, pues aquellas aguas les pertenecían en virtud de lo acordado en Torde-sillas.

anticiclón de las Azores los dejó desventados y tuvieron que remar sin desatender las bombas de achique. Por fin, exhaustos y famélicos entraron en Sanlúcar el 6 de septiembre. En la audiencia con el emperador, Elcano pronunció la frase que ha quedado para los anales de la historia: «Majestad, hemos dado la vuelta a toda la redondez de la tierra». El mismo día de su llegada, agradecida e impresionada, la Casa de la Contratación puso a disposición de Elcano y sus 17 compañeros 75 hogazas de pan y roscas, un cuarto de vaca y 12 arrobas de vino de Jerez. Nunca hubo, ni probablemente lo habrá, mejor ni más merecido y perentorio festín.



BIBLIOGRAFÍA

VV. AA.: *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano*. Lunweg Editores.
MOLLÁ AYUSO, Luis: *La flota de las especias*. Editorial Almuzara.
www.rutaelcano.com. Copyright Tomás Mazón Serrano.

Nota: las fotografías han sido cedidas por Tomás Mazón Serrano, autor de la página *web* www.rutaelcano.com.