

# CAPITANES, MAESTRES, PILOTOS Y TRIPULACIONES EN LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DEL GLOBO

José María BLANCO NÚÑEZ



## Introducción



UANDO la Armada a la Especiería, del mando de Fernando Magallanes, salió de Sevilla para que, finalmente, Juan Sebastián de Elcano regresase abarrotado de clavo de olor al mismo puerto, tres años más tarde, el mundo naval hispánico estaba en plena transformación de su especialidad mediterránea a su vocación atlántica, por tanto la Casa de la Contratación, fundada 16 años antes para « ...recoger y tener en ella, todo el tiempo necesario, cuantas mercaderías, mantenimientos y otros aparejos fuesen menester para proveer todas las cosas necesarias para la contratación de las Indias; para enviar allá todo lo que conviniere; para recibir todas las mercaderías y otras cosas que de allí se vendiese, de ello todo lo que hubiese que vender o se enviase a vender e contratar a otras partes donde fuese necesario (...)» (1), todavía no se había convertido en la primera y más eficaz burocracia del mundo y no había reglamentado todo lo que, con el tiempo, reglamentó. Por tanto es necesario detenerse a definir cuáles eran los cometidos de los miembros de las tripulaciones en ese primer cuarto del XVI.

---

(1) CASADO ARBONIES, Manuel: «Real Provisión de los Reyes Católicos ordenando establecer en la ciudad de Sevilla una Casa de Contratación y promulgando las Ordenanzas por las que ha de regirse. Ordenanzas para instituir una Casa de Contratación en Sevilla, para las Indias, las Islas Canarias y el África atlántica»; en AGUADÉ NIETO, Santiago (coordinador general): *Cisneros y el Siglo de Oro de la Universidad de Alcalá*. Madrid, 1999, pp. 253-255 y 256-258.

## Capitán

Era el comandante de la nave y se nombraba solamente para unidades de gran tonelaje y en las que se incorporaban para ir en «armada», que es nuestro caso. En el Mediterráneo se usaba más la denominación de patrón. El capitán era un mando superpuesto, un conductor de la expedición pero el mando verdaderamente marino correspondía a su segundo que era el maestre.

## Maestre

El segundo en el mando, dirigía las maniobras del buque y se responsabilizaba de la navegación si no había piloto embarcado. Normalmente delegaba la maniobra en el contra maestre, que seguía también instrucciones técnicas del piloto. Según avanza el siglo XVI su figura va tendiendo más a la de mando administrativo/comercial sin abandonar lo náutico.

## Piloto

Responsable de «hallar el punto» y fijar el rumbo. La situación (punto), en esta expedición, se hacía por el método del «punto de escuadría» que consistía en trazar el rumbo mantenido desde la última situación cortándolo con la latitud o «altura del polo», calculada a la hora de la meridiana solar o por la polar (2).

## Contra maestre

Era un refuerzo del maestre al que secundaba en las maniobras. Enseguida se denominaron «guardianes» los segundos contra maestres.

## Marineros, artilleros, grumetes y pajes

En 1509 se dispuso que en los navíos de hasta 100 toneladas llevasen 22 hombres de mar y en 1522 se amplió esta cifra a 29 (más abajo veremos el número de los embarcados en las naves de la Armada a la Especiería). Los

---

(2) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; BLANCO NÚÑEZ, José María; MADUEÑO GALÁN, J. M., y CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro: *Desvelando horizontes: la circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Madrid, 2016, p. 472.

artilleros (o lombarderos) curiosamente, eran gente de mar, no de guerra. Los grumetes eran la clase inferior de la marinería y los pajes, denominados también «pajes de escoba», jóvenes de entre 8 y 14 años que se embarcaban en los bajeles para aprender el oficio y se ejercitaban en barrer la cubierta supervisados por un anciano hombre de mar.

### **Plana mayor (3) del capitán general y maestranza de las naos**

Además de la gente de mar y guerra, el mando contaba para la administración y la vida a bordo con: veedor, contador, tesorero y alguacil de la Armada; escribano, cirujano, barbero, carpintero, despensero, calafate, tonelero y capellán en cada barco, que no eran totalmente de mar ni de guerra, aunque a la hora de los «palos» todo el mundo es bueno (4). Definiremos aquellos cuyo oficio no va implícito en la denominación.

#### **Veedor**

Inspector e interventor de los contadores. Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio*, fue nombrado veedor general de esta armada.

#### **Escribano**

El que asistía al capitán general para la administración de la Justicia. También levantaba las actas de posesión de las tierras descubiertas y conquistadas. Y, en los buques sin contador, era el responsable de la cuenta y razón de todo cuanto se recibía y gastaba a bordo, además era el responsable de mantener al día los estados de fuerza de la dotación (5).

#### **Contador**

El que llevaba la cuenta y razón de personal, material y víveres (con sus correspondientes auxiliares, como los despenseros). Solo dispuso de él la *San*

---

(3) Aunque plana mayor o primera plana es un término borbónico regimental, implantado a partir de 1701, no encuentro otro mejor para englobar los cargos de la Armada.

(4) Los clérigos y frailes en los viajes a Indias tenían puesto en zafarrancho de combate normalmente en santabárbaras y enfermerías, pero hubo más de un caso en que tuvieron que empuñar las armas.

(5) OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe: *Organización Naval de los Estados mediterráneos*. Madrid, 1968. Tomo II, p. 881.

*Antonio*, lo cual tiene su lógica pues era la nao de los abastecimientos, es decir la que llevaba repuesto de comida y municiones, para todas las demás.

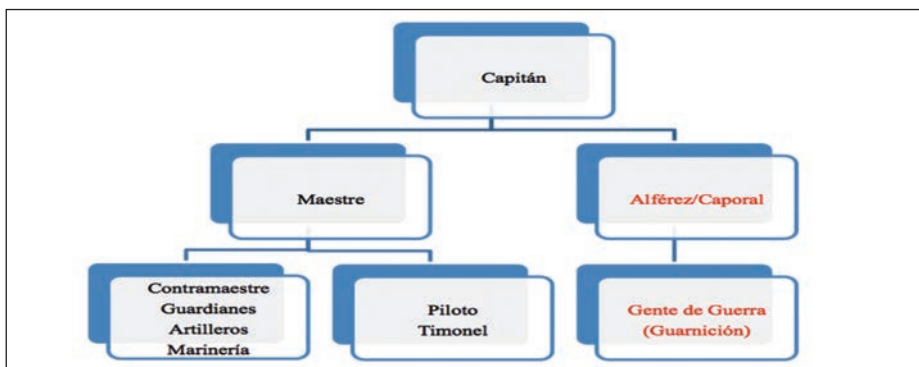
El cargo de tesorero de esta armada lo ostentaba, a la salida de Sevilla, el capitán de la *Victoria*, Luis Mendoza.

## Alguacil

Subordinado del escribano, ejercía como agente judicial. Solamente hubo dos en la Armada de Magallanes, aunque existía escribano en todos los barcos menos en la pequeña *Santiago*. Tenía como subalternos a los merinos, que en las listas de estas tripulaciones figuran anotados bien entre los criados o bien entre los sobresalientes.

## Sobresaliente

Empleo más propio de las galeras, donde también se denominaron «compañeros sobresalientes» y eran los hombres de armas embarcados para «ofender a los enemigos en los abordajes» sin tener oficio de marineros; enseguida fueron reconvertidos en arcabuceros. Las leyes 2.<sup>a</sup> y 6.<sup>a</sup>, Título 24, Partida 2.<sup>a</sup>, de Alfonso X el Sabio, dicen: «...su oficio es señaladamente el de



Organización (6) de un «navío de armada» con gente de guerra embarcada en el Atlántico en el siglo XVI (7).

(6) OLESA MUÑO, Luis Felipe: *op. cit.* Tomo II, pp. 843-853.

(7) En esta Armada a la Especiería no hubo más gente de armas que los sobresalientes, que en alguno de los barcos están incluidos entre los criados y en otros al revés, es decir, los criados entre los sobresalientes. En la lista adicional de la p. 26 de Navarrete (nota 7) figura un «hombre de armas: Diego Arias».

V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO DE MAGALLANES Y ELCANO

CUADRO CON EL NÚMERO Y CALIDAD DE LOS TRIPULANTES DE LA ARMADA

CARGO	TRINIDAD	SAN ANTONIO	CONCEPCIÓN	VICTORIA	SANTIAGO	¿?
Capitán (8)	1	1	1	1	1	
Maestre	1	1	1	1	1	
Piloto	1	2	1	1	0	
Contramaestre	1	1	1	1	2	
Escribano	1	1	1	1	1	
Contador	0	1	0	0	0	
Alguacil	1	0	0	1	0	
Cirujano	1	0	0	0	0	
Barbero	1	1	1	0	0	
Carpintero	1	0	1	1	1	1
Dispensero	1	1	1	1	1	1
Calafate	1	1	1	1	1	1
Tonelero	1	1	1	0	0	
Capellán	1	1	0	0	0	1
Marineros	14	13	10	11	10	3
Lombarderos	3	3	3	3	2	
Grumetes	10	10	10	10	8	10
Pajes	3	2	2	2	2	
Criados y Sobresalientes	19	16	9	10	3	8
<b>Total 265 (9)</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>44</b>	<b>45</b>	<b>33</b>	<b>25</b>

(8) Y capitán general de la Armada a la Especiería.

(9) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Viajes y descubrimientos que los españoles hicieron por Mar*. Madrid, 1837. Tomo IV, pp. 12-22. Navarrete, después de dar las listas o roles de los cinco barcos, añade, en la p. 25, una lista de 21 individuos más, con sus oficios; también incluye al contra maestre Pedro, embarcado en Tenerife en la *Santiago*, pero de los otros 20 no dice en cuál de los cinco buques embarcaron; por eso hemos puesto el interrogante en la fila superior. En la p. 26 añade cinco más, igualmente sin decir en qué barco lo hicieron, dejando el número total en 265.

**REPARTO POR NACIONALIDADES DEL PERSONAL EMBARCADO (10)**

España	171-64 %	Rodas	4-1.5 %
Italia	35-13.2 %	Alemania	3-1.13 %
Portugal	26-9.8 %	Negros	3-1.13 %
Francia	17-6.4 %	Malaca	1-0.36 %
Flandes	4-1.5 %	Inglaterra	1-0.36 %
Total	253		12
<b>Gran Total</b>	<b>265 100 %</b>		

**CAPITANES Y MAESTRES DE LA ARMADA DE MAGALLANES**

NOMBRE	CAPITANES/MAESTRES	PÉRDIDA DEL BUQUE
<i>Trinidad</i>	Fernando de Magallanes (capitán mayor)/ <i>J. B. Punzurol</i> 2.º Duarte Barbosa tras la muerte de Magallanes 3.º Juan López Carvalho 4.º Gonzalo Gómez de Espinosa	Abandonaba Puerto de Gilolo
<i>San Antonio</i>	1.º Juan de Cartagena (Veedor)/ Juan de Elorriaga y tras su muerte Esteban Gómez 2.º Antonio de Coca 3.º Álvaro de Mesquita, en la primera costa del Brasil. 13.12.19 4.º Esteban Gómez (Estebaô Gomes, portugués), el que desertó en el Estrecho. Tras prender a Álvaro de Mezquita (primo de Magallanes)	Desertó en el Estrecho y regresó a España, en un más que meritorio viaje desde el punto de vista náutico
<i>Concepción</i>	1.º Gaspar de Quesada/J. S. Elcano 2.º Álvaro de Mesquita (En San Julián) 3.º Juan Serrano (Tras sublevación S. Julián, + 01.05.1521) 4.º Juan López Carvalho.	Tras la muerte de Magallanes fue quemada en Bohol. En ella iba arrestado Juan de Cartagena desde su revuelta en aguas de la costa africana hasta San Julián.

(10) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; BLANCO NÚÑEZ, José María; MADUEÑO GALÁN, J. M., y CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro: *op. cit.*, p. 447.

<i>Victoria</i>	1.º Luis de Mendoza (tesorero)/Antón Salomón 2.º Duarte Barbosa 3.º J. S. Elcano	La única que regresó a Sevilla
<i>Santiago</i>	1.º Joan Serrano (11)/Baltasar Genovés	Durante la estancia en San Julián

**PILOTOS DE S. M. (EL REY) Y DE S. A. (EL CAPITÁN GENERAL FERNANDO MAGALLANES)**

<b>Nao</b>	<b>Nombres de los pilotos, en «negrita» los supervivientes</b>	<b>Procedencia</b>	<b>Lugares de</b>
<i>Trinidad</i>	<b>Esteban Gómez</b> <b>Francisco de Albo</b> (comenzó el viaje de conrtramaestre en este barco)	Portugués (S. A.) Natural de Rodas (Isla de Quios)	*Oporto, c. 1484-+ río Paraguay, 1538 *¿? +¿?
<i>S. Antonio</i>	Andrés de San Martín Juan Rodríguez de Mafra (12)	Español, piloto de S. M. Español, piloto de S. A.	*Sevilla ¿?- + Filipinas, 1521 *Palos Fra. 1470, +Tidore, 8 de noviembre de 1521
<i>Concepción</i>	Juan López Carvallo. Designado por las dotaciones supervivientes, Cán. Gral. a la muerte de Magallanes duró poco en el cargo	Portugués (S. A.)	*¿?+¿? en el cargo
<i>Victoria</i>	Basco Gallego	Portugués (S. A.)	*¿? +¿?
<i>Santiago</i>	Su capitán Juan Serrano	Portugués (S. A.)	*¿?-+en Cebú 01-05-1521

lidiar» (¿será por ello que hoy en día solamente existen en el mundo de la torería?). En el contexto de esta expedición, el título corresponde mejor a la acepción de «sustitutos de...», por ejemplo el sobresaliente del alguacil era el merino.

En algunas de las dotaciones, entre los oficios anotados dentro del apartado de «sobresalientes y criados», aparecen un armero, un balletero, cuatro merinos, un herrero y dos lenguas (intérpretes: el famoso criado de Magallanes, Enrique de Malaca, y Antonio Hernández, natural de Ayamonte, criado

(11) Hijo del amigo íntimo de Magallanes, Francisco Serrão, que era el que esperaba la llegada de esta Armada en las islas de la Especiería.

(12) No confundir con el marinero Ginés de Mafra (natural de Jerez), superviviente de la *Trinidad*, y cuyo diario está publicado.

del capitán de la *San Antonio*, del que ignoramos que «posees» tenía). Curiosamente los capellanes están incluidos en esta clase de sobresalientes y criados.

## Notas biográficas

Sería imposible tratar en este artículo las biografías de todos los involucrados en su título. Las podrán leer completas en el Tomo II de *Desvelando Horizontes...* (13) que acaba de ver la luz en estos días, aquí únicamente destacaremos algunos de sus rasgos y las acciones más importantes durante su desempeño en la expedición que nos ocupa.

## Capitanes

*Fernando (o Hernando) de Magallanes* (capitán general de la Armada a la Especiería). Duro y de difícil carácter, el del capitán general de la Armada a la Especiería, que poseía don de mando evidente, una profunda fe católica y una voluntad férrea aplicada al cumplimiento de su misión, en lo cual guardó total lealtad al rey. De los cometidos que en dicha misión le asignaban, cumplió los de: «encontrar el estrecho de aquellos mares» (el que hoy lleva su nombre) y «pasar a la mar del Sur sin que se toque, ni descubra tierra...dentro de los límites del Serenísimos rey de Portugal...».

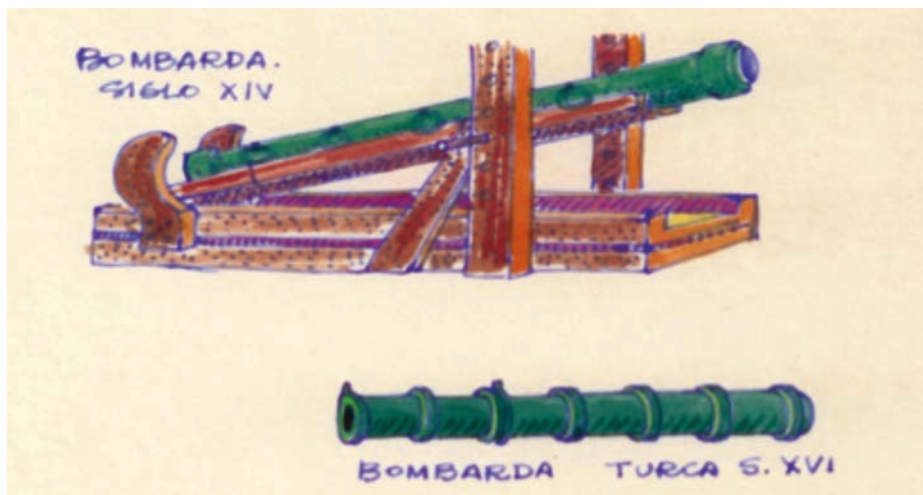
Sus críticos le achacan no haber ido hacia el oeste del mundo al llegar al Ecuador, donde sabía que se encontraban las islas de la Especiería, lo cual es disculpable por la extenuación de las dotaciones y el viento y corriente en popa que experimentaba en esos momentos, y el haberse demorado demasiado en el archipiélago que él denominó de San Lázaro (Filipinas), donde cumplió otro de los cometidos, «haréis asiento de paz é trato (comercio) con el rey e señor de la tierra...» (eran muchos reyes y muchas islas, y él tenía derecho a siete, por tanto puede ser que quisiera escoger bien, además allí se dio cuenta de la proximidad a la China, que era el sueño de todos desde antes de Colón). Aquí, en San Lázaro, cometió su error estratégico más notable, lo que le llevó a la muerte en Mactán.

Para algunos fue desleal con sus subordinados y no siguió las instrucciones del rey, al no comunicarles la derrota a seguir en el Atlántico como este le tenía ordenado, por otra parte elegida por él muy correctamente, lo que dará pie a la sublevación de su «conjunta persona», Juan de Cartagena, lluvias en la costa senegalesa que se convertirán en terribles lodos en San Julián.

---

(13) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; BLANCO NÚÑEZ, José María; MADUEÑO GALÁN, J. M., y CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro: *op. cit.*, Tomo II. Madrid, 2019.





Bombardas, dibujo original del almirante Julio Guillén Tato, propiedad del autor.

Su decisión de llegar, si hubiese sido preciso y contra el criterio de algunos de sus capitanes, hasta los 75° de latitud sur, y la forma en que organizó la exploración de «su Estrecho» lo acreditan como gran marino, explorador y conductor de hombres.

*Juan Sebastián de Elcano* se situó en el bando opositor a Magallanes, por lo cual fue condenado en San Julián siendo enseguida indultado. Se acreditó totalmente a partir de tomar el mando de la *Victoria*, su magnífica decisión de regresar por una nueva e inexplorada derrota (Timor-cabo de Buena Esperanza) le llevó a descubrir el Índico (14), su espíritu de sacrificio, unido al de su dotación, demostrado en la decisión tomada en consejo con maestre y piloto, de no entrar en puertos de Madagascar para evitar a los portugueses, su constancia para llegar hasta Sevilla en condiciones inenarrables y la argucia para entrar en Cabo Verde, truncada por un indiscreto marinero, lo dejan en el lugar más destacado de la Historia, pues, se diga lo que diga, fue el primer hombre que, embarcado en la misma expedición, completó, al mando de una de las naves, la primera circunnavegación del globo. A sus órdenes tuvo al que fue, en principio, contra maestre de la *Trinidad* y después piloto, Francisco Albo, cuya nota biográfica veremos más abajo. También contó Elcano, a bordo de la *Victoria*, con el cronista del viaje, Antonio Pigafetta, fiel admirador de Magallanes, que no hace una sola mención de su «indultado» capitán en su relato.

---

(14) COMELLAS, José Luis: *La primera vuelta al mundo*. Madrid, 2012, p. 161.

*Juan de Cartagena*, «nepote» del poderoso obispo Fonseca, demostró que luchar contra la comentada «deslealtad» de Magallanes cometiendo otra mayor no fue la mejor decisión que pudo tomar. La permisividad del general, dejando que fuese preso en otro buque (la *Victoria*) tras su algarada en alta mar cuando barajaban la costa africana en demanda de la latitud de la Mina, debido a su noble condición, la aprovechó, el depuesto comandante de la *San Antonio*, para seguir conspirando e incluso para formar un bando anti Magallanes, lo cual terminará con él abandonado en una isla desierta de la Patagonia, en unión del capellán Pedro Sánchez de la Reyna, y nunca se volvió a saber de su existencia aunque se hallan aventurado absurdas hipótesis.

*Gaspar de Quesada*, a cuyo barco pasó arrestado Cartagena cuando llegaron a San Julián para la internada, discrepante, como otros, con el criterio de Magallanes empeñado en su cometido de encontrar «el paso», se puso francamente en el bando de la «conjunta persona». Apoyado por Luis de Mendoza, prendió a Álvaro de Mezquita en la *San Antonio*. Cartagena, Quesada y Mendoza contaban así con tres de las cinco naos para enfrentarse a las dos de Magallanes, pero las grandes dotes estratégicas del último, hicieron revertir la situación; enviando un destacamento a la *Victoria* que asesinó a Mendoza y enmendó enseguida el fondeadero de esta última, uniéndose al capitán general que pasó a estar tres contra dos; esas dos, *San Antonio* y *Concepción*, al intentar escapar, fueron combatidas por Magallanes que las rindió. Magallanes sometió a juicio a los rebeldes, del cual salió Quesada condenado a morir decapitado por traición y que su cuerpo fuese descuartizado (7 de abril de 1520). Para añadir «ejemplaridad», esta sentencia fue ejecutada por Luis de Molino (natural de Baeza y seguramente hermano de Francisco, criado de Cartagena en la *San Antonio*), criado del propio Quesada, que con ello se ahorró la horca por haber participado en el amotinamiento.

*Luis de Mendoza*, nombrado por Carlos I (30 de marzo de 1519) tesorero de la Armada y capitán de la *Victoria*, en la revuelta contra Magallanes en San Julián, vimos que se puso en el bando de Cartagena y como el capitán general envió gente a su barco que lo engañó y, mientras leía un mensaje de dicho general, fue asesinado. A pesar de ello, fue declarado traidor por el tribunal que juzgó a los revoltosos y su cuerpo fue descuartizado.

*Juan Serrano* era hermano o primo del amigo de Magallanes que esperaba en Tidore la llegada de esta armada (y posiblemente primo también del propio Magallanes). Capitán de la *Santiago*, la cual por ser la menor fue enviada por Magallanes a reconocer la costa hacia el sur, antes de finalizar la internada. Serrano descubrió la bahía que bautizó de Santa Cruz (donde desemboca el río del mismo nombre) y allí permaneció seis días haciendo la aguada. El 20 de mayo de 1520 salió de Santa Cruz, y al día siguiente se vio envuelto en un «pampero» que lo arrojó a la costa, quedando varada la *Santiago*. Solamente perdió a un hombre de la dotación, por cierto esclavo suyo. Entonces envió a dos marineros por tierra al puerto de San Julián

para avisar del naufragio mientras rescataban todo lo que podían de la nave. Magallanes le envió, también por tierra, algunos alimentos y, en cuanto pudo, levó y se dirigió a rescatar los restos útiles del buque, distribuyendo a los supervivientes entre las restantes naos; enseguida nombró a Juan Serrano capitán de la *Concepción*. Tras la muerte en Mactán de Magallanes, las dotaciones escogieron a Duarte Barbosa, capitán de la *Victoria*, como capitán general. Enseguida, el rey de Cebú invitó a Barbosa y a su gente, a un banquete (quizás instigado por Enrique de Malaca). Barbosa aceptó la invitación, de la que desconfió Serrano y los cebuanos asesinaron a todos los invitados, excepto a Juan Serrano; a este último quisieron canjearlo por dos piezas de artillería a los que permanecían embarcados pero estos, temiendo otro engaño mayor, zarparon súbitamente dejando a Serrano cautivo; algunos vieron, a bordo, como se lo llevaban al poblado y después escucharon un gran griterío, por lo que supusieron lo habían matado.

A *Gonzalo Gómez de Espinosa* lo encontramos en Málaga (1518-1519) encargado de reclutar gente para la expedición a la Especiería que se estaba preparando en Sevilla. Según Fernández de Oviedo, Espinosa era gentilhomme notorio y, una vez cumplido su cometido, se enroló como alguacil en la *Trinidad*, insignia del capitán general Fernando de Magallanes, al cual será leal tanto en el motín del puerto de San Julián como en la acción de Mactán, cuando fue herido de muerte Magallanes. Jugará un papel importantísimo en el primero, al ser enviado por el capitán general a la *Victoria* con un grupo de seis hombres a entregar una carta a su capitán, Luis de Mendoza, el cual, confiadamente y tras recibir al grupo amigablemente, se puso a leer tal misiva y no pudo terminarla porque Espinosa le hundió su daga en la garganta y, enseguida, cumplió el plan de Magallanes.

Fue uno de los acompañantes de Magallanes que logró salir con vida de la desdichada acción de Mactán y tras la violenta muerte del capitán general tomó el mando de la *Victoria*. Tras la destitución de Carvalho, segundo sustituto de Magallanes, y el abandono de la *Concepción* por inservible, Gómez de Espinosa fue elegido capitán general, pasando a la *Trinidad*, y Elcano lo relevó en la *Victoria*. Con ambas naves llegaron al destino señalado, las islas de Tidore y Ternate; las abarrotaron de las deseadas especias y se decidieron, tras reparar como pudieron sus destrozados buques, a regresar, la *Victoria* por Buena Esperanza y la *Trinidad*, que necesitó tres meses de reparaciones, por el este, buscando un desconocido tornaviaje que no se logrará hasta Urdaneta (1565).

De acuerdo con estos planes, Espinosa zarpó de Tidore el 6-4-1522, con 54 almas a bordo y, cuando estaban a punto de alcanzar la corriente (por supuesto, totalmente desconocida por entonces) de Kuro Shivo (15) que podría

---

(15) En japonés, Corriente Negra.

haberles llevado hasta las costas de California, y tras nueva tanda de penalidades, con muchas bajas a bordo, pretendió regresar al punto de partida y arribó a la isla de Mao. Desde aquí, escribió al gobernador portugués de Ternate, Antonio de Brito, mediante una nao portuguesa que allí encontró, pidiéndole auxilio para arribar a Tidore. Lo que hizo Brito fue apresar a los diecisiete depauperados supervivientes y encerrarlos en la fortaleza de Ternate, amén de confiscarles todo lo que tenían a bordo, entre ello la información del reciente viaje que envió apresuradamente a su rey, por carta de 1523, a pesar de las protestas de Espinosa. Brito decía en dicha carta que los españoles «... no supieron tomar la monzón, y fueron a los 40° norte... y habían hecho 900 leguas cuando arribaron [a Mao]». A partir de aquí empieza otra gran aventura para esos desdichados supervivientes; obligados a trabajar en la fortaleza de Ternate durante nueve meses, fueron trasladados después a Java y a Malaca; entregados, más tarde, al virrey portugués de la India, Jorge de Albuquerque, que los envió presos a Lisboa, en la prisión del Limonero de esta última ingresaron Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y el maestre Ance, alguno más pudo fallecer en ella. Carlos I gestionó ante la corte lusa para que los liberasen y, finalmente, Espinosa y Mafra declararán en Valladolid (mayo de 1527) como lo había hecho previamente Elcano, que ya había fallecido en la expedición Loaísa.

Carlos I le concederá escudo de armas, pensión anual de 300 ducados y el empleo de «visitador y capitán de las naos de Indias», que solo podría disfrutar un año, pues falleció en Sevilla en fecha cercana a 1530.

*Duarte Barbosa*, relevó a Mendoza en la *Victoria* y se hizo cargo del mando de la *Trinidad* tras la muerte de Magallanes. Fue el que logró bautizar a Humabón, rajá de Cebú, que le pidió asesinase a Lapu Lapu, su enemigo el reyezuelo de Mactán, lo que llevó a la muerte a Magallanes y él mismo escapó por los pelos. Cuando por elección de las dotaciones ostentaba el cargo de capitán general, falleció envenenado en el banquete ofrecido por Humabón, que comentamos más arriba, al glosar la vida de Juan Serrano.

*Juan López Carvalho*, el efímero capitán general de la Armada a la Especiería, fue el «práctico» de Magallanes en la bahía de Guanabara (Santa Lucía), pues allí había residido durante cuatro años antes de embarcar en Sevilla como piloto mayor de S. A. (ver el cuadro de pilotos). Pigafetta dice que en este regreso a Guanabara, se encontró con un hijo que había tenido con una aborígen.

Tras la muerte de Magallanes, asistió al banquete ofrecido por Humabón, ya comentado; él y Espinosa, sospecharon de la actitud del anfitrión y regresaron a bordo donde, poco después, escucharon los gritos desgarradores de los que estaban siendo masacrados. Carvalho levó y se acercó a tierra para batir e intimidar a los nativos. Espinosa le secundó con la *Trinidad* y Carvalho ordenó a Juan Sebastián de Elcano, que no había acudido al banquete, que se preparase para lo mismo con la *Concepción*.

Tras descargar sus piezas sobre el poblado de Humaón, y una vez fuera de peligros, las dotaciones le eligieron capitán general, suponiéndolo el más idóneo para continuar la expedición y regresar a España. Comprobando que no tenían gente suficiente para maniobrar con las tres naos, decidió quemar la *Concepción* que estaba en pésimo estado y repartió los ciento ocho hombres supervivientes entre la *Trinidad* y la *Victoria*; Juan Sebastián de Elcano se embarcó de maestro en esta última. Carvalho, no tenía conocimientos para seguir la derrota prevista por Magallanes ni para regresar a la Península. Barajó entonces la costa norte de Borneo al azar de la meteorología reinante. El 8 de julio de 1521 fondeó cerca de Brunéi, sede de la corte del fastuoso rey Siripida, la población más importante de las visitadas por la armada tras zarpar de Sevilla.

Carvalho, a petición de Siripida, envió gente a tierra con objeto de «rescatar» breva para calafatear y otras materias necesarias y, tras combatir durante dos días con juncos armados que intentaron abordarlo, viendo que los de tierra no regresaban, apresó uno de esos juncos, en el que, por suerte, iba embarcado el hijo del rey de Luzón con más de cien guerreros del rey de Borneo a sus órdenes. Carvalho entabló conversaciones secretas con él, ofreciendo el luzonés diversas joyas que lo ablandaron, por lo cual lo liberó con la gente de su junco en trueque de los castellanos. Tras difíciles negociaciones con el de Brunéi, y tras quedarse con mujeres prisioneras a modo de harén, Carvalho perdió la autoridad ante sus dotaciones. Sin embargo el sultán liberó a Elcano y a Espinosa, que eran de los que habían bajado a tierra y dijeron, al llegar a bordo, que creían muerto al hijo de Carvalho que les había acompañado. Tras treinta y cinco días en Brunéi, Carvalho ordenó zarpar, pero necesitado de reparar sus naos, buscó sitio apropiado para ello, encontrándolo entre el norte de Borneo y la isla de Banggi.

Finalizadas las reparaciones (tras mes y medio de trabajos) hubo Consejo de capitanes y maestros el 21 de septiembre de 1521, en el cual decidieron exonerar del mando de la armada a Carvalho y procesarlo por desobedecer las instrucciones reales, volviendo a su destino de piloto mayor. El 10 de noviembre, Carvalho, acompañado de varios hombres, desembarcó en una playa de Tidore, la armada a la Especiería llegaba a su objetivo.

Cuando el 18 de diciembre zarparon para la Península; la *Trinidad* comenzó a hacer agua y regresó a Tidore. Entre los 53 tres hombres que decidieron quedarse en esa nao para su reparación y posterior intento de tornaviaje en demanda de Panamá, estaba Carvalho como maestro. La reparación durante tres meses y zarparon el 6 de agosto de 1522. Estuvieron navegando durante cinco meses; Carvalho falleció cuando, desesperanzados, viraron hacia Ternate.

De *Esteban Gómez o Estêvão Gomes* sabemos que en 1518 estaba considerado como buen cartógrafo y se trasladó a Sevilla donde fue nombrado piloto de la Casa de la Contratación. Enrolado en la armada de Magallanes como

piloto subordinado del buque insignia, la nao *Trinidad*, debido a las sucesivas sublevaciones ya comentadas, tomó por la fuerza el mando de la *San Antonio*, en el que le precedieron Juan de Cartagena, Antonio de Coca y Álvaro de Mesquita, al que prendió y suplantó en plena exploración del Estrecho, desertando cuando estaban a punto de descubrirlo y regresando a España en mayo de 1521.

La *San Antonio* y la *Concepción* habían ido a encontrar, por orden del capitán general, la desembocadura de esa especie de río salado en la que se habían engolfado, lo que luego sería el estrecho de Magallanes, descubriendo directa y sucesivamente tres bahías, unidas por sus correspondientes estrechos y juzgaron conveniente, al llegar a la última, regresar a dar cuenta al capitán general de lo que habían visto, en lugar de continuar progresando hacia el oeste. El 24 de octubre de 1520, se reunieron las cuatro naos y se saludaron con salvas y prorrumpieron en expresiones de júbilo, dando gracias a Dios y a la Virgen María, y se adentraron en pos del paso. Llegados a la tercera bahía, divisaron dos posibles desembocaduras o canales, entonces Magallanes envió dos barcos por cada una de ellas. Por la del SE fue la misma pareja de exploración anterior; sin embargo la *San Antonio*, sin esperar a la *Concepción*, forzó de vela porque E. Gómez había tomado la decisión de abandonar a la armada y regresar a Sevilla cuando llegase la oscuridad de la noche.

Magnífico marino y futuro descubridor de la costa oeste de los Estados Unidos de América (1525), según Pigafetta «...odiaba a Magallanes por la única razón de que cuando este vino a España para proponer al emperador el ir a las islas Molucas por el oeste, Gómez había pedido y estaba a punto de conseguir, para una expedición, el mando de unas carabelas...», lo que frustró la citada llegada de Magallanes, en cuya armada consiguió plaza de piloto, lo cual le contagió del incurable resentimiento.

Llegada la noche, y de acuerdo con los españoles de su barco, hirieron y apresaron a Álvaro de Mezquita, virando a continuación para regresar a Sevilla por la derrota de Malvinas y Guinea. Arribó a Sanlúcar de Barrameda, con 55 tripulantes, el 6 de mayo de 1521; quedaron en libertad Jerónimo Guerra y él mismo; Mezquita, injustamente, ingresará en prisión y a Magallanes, que acababa de fallecer en Mactán, se le procesará en rebeldía por «traición al Rey», incluso a su viuda se le retirará la pensión que disfrutaba, cosa que no se reparará hasta la llegada de Elcano. Seguidamente, Gómez convenció a Carlos I para que le financiase una expedición a la búsqueda del paso a la especiería por el norte y, a tal efecto, armó una simple carabela de 50 toneladas de desplazamiento, *La Anunciada*, con ¡29 hombres! de dotación. Zarpó de Coruña (09-1524) y regresó a Sevilla en 1525. Gracias a la información que dio de su largo viaje por América del Norte, Diego Ribeiro pudo describir la costa este de Norteamérica en sus cartas de 1529, en las cuales dicha costa recibió el topónimo de Tierra de Esteban Gómez, que fue respetado muchas cartas levantadas posteriormente. Lo afirmado por Elcano a su llegada a Sevilla y en la causa de Valladolid, no debió afectar a la reputación de Gómez,

pues pudo enrolarse en la expedición de Pedro de Mendoza al río de Solís (hoy de la Plata) de 1535, donde los indígenas del Paraguay le dieron muerte tres años más tarde.

De *Antonio de Coca* (16), maestro de la *San Antonio*, no hay rastro antes del 30 de abril de 1519, cuando doña Juana y su hijo Carlos I le nombraron contador de la armada a la Especería, embarcando en la *San Antonio* del mando de Juan de Cartagena. Se vinculó a esta empresa a través del influyente obispo de Burgos Juan Rodríguez de Fonseca. Tras la destitución de Cartagena pasó a ser el capitán de la *San Antonio* pero, tras la recalada en cabo San Agustín, fue relevado por Álvaro de Mezquita. En la revuelta de San Julián, Antonio de Coca requisó las armas de los partidarios de Magallanes en la *San Antonio*, además, junto a Gonzalo de Quesada y una vez apresado Mezquita, otorgó el mando de la nave a Juan Sebastián de Elcano y le ordenó que emplazase la artillería en posición de combate. Tras el juicio y ante la falta de gente para continuar la expedición, Magallanes lo indultó al igual que lo hizo con Elcano. Falleció por enfermedad (¿escorbuto?) a bordo de la *Victoria* el 28 de marzo de 1521, en la mar, cerca de la isla Massana (Limasawa).

*Álvaro de Mesquida o Mezquita*, portugués de nacimiento y primo hermano de Fernando de Magallanes que lo embarcó de sobresaliente en su insignia. Tras la primera sublevación de Juan de Cartagena, el capitán general tuvo que recomponer los mandos de sus buques, pasando Coca de capitán a la *San Antonio*; poco después, al recalar en la costa brasileña, fue relevado por Mezquita que se mantuvo siempre leal a Magallanes. Más tarde, tomó el mando de la *Concepción*, regresando de capitán a la *San Antonio* y llevando de piloto a Esteban Gómez. Cuando Magallanes envió a estos dos últimos buques a buscar la salida del ansiado Estrecho, Esteban Gómez se concertó con otros miembros de la dotación y, tras herir y encadenar a Mezquita, dio media vuelta y regresó a España. Poco más sabemos de Mezquita, que llegado a Sevilla, con toda injusticia y debido a las mentiras de Gómez, fue encarcelado hasta que al regresar Elcano se conoció toda la verdad.

### **Maestres (que no «ascendieron» a capitanes)**

De los maestros J. B. Punzurol, Juan de Elorriaga y Baltasar Genovés apenas tenemos más noticias que las que ofrecen los roles que sintetizamos en el correspondiente cuadro. De Antón Salomón sabemos que, desgraciadamente, fue la primera baja de la expedición pues fue ejecutado en Santa Lucía, nombre que Magallanes dio a la bahía de Guanabara, tras ser sentenciado a muerte por «sométrico» (sodomítico).

---

(16) Diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia, *dbe.rah.es*.

**Pilotos (que no «ascendieron» a capitanes)**

A *Andrés de San Martín* lo encontramos en 1512, cuando entró de piloto en la Casa de la Contratación de Sevilla. A la muerte de Américo Vespucio ocurrida el mismo año, solicitó el cargo de piloto mayor siendo preterido por Juan Díaz de Solís. Poseía profundos conocimientos astrológicos y sabía aplicarlos a la náutica. En 1516, tras la desaparición de Díaz de Solís, literalmente devorado por los indígenas en la orilla oriental del río que llevó su nombre (hoy de la Plata), volvieron a negarle el cargo, prefiriendo a otro extranjero, Sebastián Caboto; a él lo contentarán aumentándole el sueldo en 10.000 maravedíes. Enseguida fue nombrado piloto mayor y cosmógrafo de la Armada a la Especiería, pasó de la *San Antonio* a la *Victoria* en la bahía de Guanabara. Demostró su maestría en el cálculo de la longitud, utilizando el sistema propuesto por Rui Faleiro, cuando la calculó en el ya mencionado río de Solís (de la Plata) aprovechando la conjunción de la Luna con Venus (1-2-1520) obtuvo un error grosero; en la bahía de San Matías, cuando el Sol y la Luna quedaban en oposición (23-2-1520), tampoco tuvo éxito. En San Julián (21 de julio de 1520) observó desde la playa la altura del Sol, 49° 18', obteniendo con gran exactitud la latitud del lugar, por cierto la más al sur a la que había llegado europeo alguno hasta entonces. Enseguida calculó con mayor precisión la situación de San Julián. Algunos autores han demostrado que pocos pilotos estaban, por entonces, a la altura científica y práctica de Andrés San Martín. En el derrotero de Albo no figura anotada longitud alguna hasta la llegada a la isla de Suluan en Filipinas; en la de Homonhon, San Martín calculó la longitud con dos grados de error en relación con la exacta, precisión que no fue mejorada «en siglos». Todas sus anotaciones y cálculos los entregó a Ginés de Mafra, piloto de Gómez de Espinosa cuando el intento de tornaviaje de la *Trinidad*, por tanto fueron confiscados por Antonio Brito, como ya dijimos. Cuando la unión de los reinos ibéricos (1580) esos papeles fueron enviados a Madrid para finalizar perdiéndose, quizás en el incendio del alcázar madrileño de 1734, por tanto, lo que conocemos hoy en día procede de las notas tomadas por los pocos cosmógrafos o historiadores que pudieron estudiarlos. También cabe dentro de lo posible, que el relato de Ginés de Mafra sea copia de esos papeles de San Martín, que falleció en Mactán al lado de su capitán general.

*Francisco de Albo* comenzó el viaje de contra maestre a bordo de la *Trinidad* y «ascendió» a piloto. De origen griego, rindió viaje en Sevilla como piloto de la *Victoria* al mando de Elcano. Escribió un diario a modo de cuaderno de bitácora: «Derrotero del viaje de Magallanes desde el Cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la Nao *Victoria*» (17), iniciado a partir de la recalada en cabo San Agustín, martes 29 de abril de

---

(17) Se conserva en el Archivo de Indias de Sevilla.



1519 y finalizado el 4 de septiembre de 1522, a la vista de cabo San Vicente. Fue uno de los dieciocho superviviente de la expedición que llegaron a bordo de la *Victoria* y uno de los que se trasladaron a Valladolid, acompañando a Elcano, donde fueron recibidos por el emperador y donde se les tomó declaración en la investigación que se abrió para esclarecer las trágicas circunstancias del viaje; en cuya causa, el alcalde de la corte Sancho Díaz de Leguizamo (o Leguizamón) interrogó por separado a Juan Sebastián de Elcano, a él mismo y a Fernando Bustamante. Gracias a su derrotero conocemos con gran exactitud la derrota de casi toda esta primera vuelta al mundo, a excepción del tramo entre Sanlúcar y cabo San Agustín.

*Juan Rodríguez de Mafra*, piloto de las naos *Concepción* y *San Antonio*, era un experimentado navegante que fue en la expedición de Bastida al Darién, que más tarde participó en la toma de Mazalquivir y por sus méritos fue nombrado piloto de S. M. (Real Cédula de 23 de mayo de 1512). Enseguida se dedicó a transportar hombres y mercancías a las islas caribeñas. Se enroló en la armada Magallanes con sueldo anual de 6.000 maravedíes. No encontramos actuaciones de él durante la circunnavegación pero sabemos que falleció en Tidore el 8 de noviembre de 1521.

*Basco Gallego*, en el rol de la Nao *Victoria*, lo encontramos junto a su hijo del mismo nombre, que figura entre los pajes. El padre estuvo entre los 18 llegados a Sevilla pero no tenemos noticias de su actuación durante el viaje.

*Ginés de Mafra*, marinero de la *Trinidad*, dejó escrita una *Relación* (18) y, tras la circunnavegación, se volverá a embarcar para Filipinas como piloto de la nao *San Juan de Letrán*, mandada por Francisco Merino, en la expedición de Ruy López de Villalobos que zarpó del puerto mexicano de Barra de Navidad el 1 de noviembre de 1542, para la colonización y, sobre todo, para la evangelización de las Filipinas. La citada *Relación* contiene dos libros de autor desconocido. El primero se ocupa de las tres primeras expediciones a oriente, es decir, la de Magallanes (los 18 primeros capítulos son, precisamente, la relación de Ginés de Mafra) a las islas de la Especiería o del Maluco, y las de Jofre García de Loaísa y Álvaro de Saavedra, ambas a las Filipinas. El segundo lleva un largo título: *Libro segundo que trata del fundamento y principio de la Armada que llevó Ruy López de Villalobos...* El desconocido autor comenta: «Ginés de Mafra era hombre de pocas palabras y verdaderas y traía escrito de su mano por relación todo el suceso de la armada de Magallanes... y lo dio al autor, sabiendo de él que quería hacer de todo ello un libro». El relato de Mafra comienza diciendo «Libro primero que trata del descubrimiento del estrecho que se llama de Magallanes, quién lo descubrió, y que año fue, y porque causa y lo que les sucedió a los que en ello fueron, con las demás

---

(18) Catálogo de manuscritos sobre América, Res. 18 BNM, núm. 862, inédito hasta el siglo XX y publicado por BLÁZQUEZ, Antonio, Real Sociedad Geográfica, Madrid, 1920.

armadas que en su socorro salieron y lo que más sucedió sobre la demanda que llevaban...». El último capítulo (el XVIII): «Como los de la armada, llegados al Maluco, cargaron dos naos de clavo en la isla de Tidore (cumpliendo la finalidad superior de la misión que se le dio a Magallanes) para venir a España con ellas y lo demás que les acaeció».

Cuando regresó a las Filipinas en la expedición Villalobos, según Landín Carrasco (19), mermada y depauperada la armada, tomó el general la decisión de que la *San Juan* intentase el tornaviaje a México, como lo había intentado la *Trinidad* y, fracasada en el empeño, regresó a Samar y Tidore, donde Villalobos (el Pacto de Zaragoza de 1529 hacía que las relaciones con los portugueses fuesen mucho mejores que en tiempo de Magallanes) negoció, contra el criterio de algunos de sus hombres, con los portugueses para evacuar, vía Goa, 145 (incluidos los que se quedaron en Ternate) de los casi 400 que habían salido de México. Villalobos falleció poco después, pero Mafra parece ser que, tras otra buena dosis de calamidades, llegó a Sevilla (de nuevo por



Carabela del siglo xv, dibujo original del almirante Julio Guillén Tato, propiedad del autor.

---

(19) LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Padrón de Descubridores*. Madrid, 1992.

Lisboa, pero esta vez libre y no preso, como había regresado la primera vez), donde falleció en 1546.

## Epílogo

Podríamos incluir algunas notas biográficas más de algunos de los 265 integrantes de las dotaciones; capellanes, lenguas y otros componentes de la maestranza han dejado huella histórica suficiente como para estudiarlos, pero el espacio destinado por la REVISTA nos obliga a poner punto final. Entre los reseñados destaca su capacidad de sufrimiento o, como formulan los médicos actuales, el «umbral del dolor» que hoy en día debemos tener dividido al menos por cien. La derrota de la Mar del Sur y el regreso de Elcano desde Tidore a Sanlúcar, muestran sus capacidades para enfrentarse a las adversidades más terribles, venciénolas y mostrando una tenacidad inquebrantable para cumplir con la misión que se les había encomendado. El clavo llegado a Sevilla demostró que la habían cumplido y, de paso, realizaron la primera circunnavegación del globo.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUADÉ NIETO, Santiago (coordinador general): *Cisneros y el Siglo de Oro de la Universidad de Alcalá*. Madrid, 1999; contiene artículo de CASADO ARBONIÉS, Manuel: «Real Provisión de los Reyes Católicos ordenando establecer en la ciudad de Sevilla una Casa de Contratación y promulgando las Ordenanzas por las que ha de regirse. Ordenanzas para instituir una Casa de Contratación en Sevilla, para las Indias, las Islas Canarias y el África atlántica».
- BLÁZQUEZ, Antonio: *Catálogo de manuscritos sobre América*, Real Sociedad Geográfica, Madrid, 1920.
- COMELLAS, José Luis: *La primera vuelta al mundo*. Madrid, 2012.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Viajes y descubrimientos que los españoles hicieron por Mar*. Tomo IV. Madrid, 1837.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Padrón de Descubridores*. Madrid, 1992.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; BLANCO NÚÑEZ, J. M.<sup>a</sup>; MADUEÑO GALÁN, J. M.<sup>a</sup>, y CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro: *Desvelando Horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Tomo I, Madrid, 2016. (Tomo II, Madrid, 2019).
- OLESÁ MUÑO, Luis Felipe: *Organización Naval de los Estados Mediterráneos*. Dos tomos. Madrid, 1968.
- O'SCANLAN, Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, 1831.
- Real Academia de la Historia: *Diccionario biográfico (dbe.rah.es)*.

PALES EXPEDICIONES ESPAÑOLAS DE DESCUBRIMIENTO EN LOS SIGLOS XV XVI XVII Y XVIII

Sala de los Descubrimientos a finales de 2018.  
(Museo Naval de Madrid).

